

BANDIERA. ■ DI ALESSANDRO DE ANGELIS

Cremaschi: «Bravo Epifani, adesso devi continuare così»

■ «Bravo Guglielmo. Continua così». Il leader della Rete 28 Aprile Giorgio Cremaschi sottoscrive il no di Epifani su Alitalia e la linea dura sulla riforma del modello contrattuale. E afferma: «Una Cgil antagonista serve al paese».

Cremaschi, avete fatto ritirare Cai.

«Abbiamo assunto una posizione seria e responsabile. Come lei sa non mi capita spesso di condividere le scelte di Epifani. Ma bisognava dire no agli ultimatum».

In che senso?

«Una trattativa vera non c'è mai stata. Ma c'è dell'altro: è in atto, con Alitalia e con la riforma del sistema contrattuale, una operazione politica tesa a ridisegnare un nuovo sistema sindacale, su misura di Berlusconi e Confindustria».

Torniamo ad Alitalia.

«Il governo ha gestito malissimo la vicenda: ultimatum, tavoli che saltavano. Praticamente un thatcherismo alle vongole che identifica il nemico nel lavoratore. Ma al di là di questo mi colpisce un fatto».

Dica.

«In questa situazione di crisi gli aerei hanno volato regolarmente in tutto il mondo. Mi viene in mente un titolo dell'*Avanti* degli anni venti: "La produzione continua senza l'inutile intromissione padronale". Anche Alitalia in questi mesi è stata praticamente gestita dai lavoratori. L'autogestione va rivalutata».

Sta difendendo i piloti?

«Un conto sono i privilegi, un conto è la disponibilità dei piloti a fare sacrifici. Dico che nelle crisi aziendali dobbiamo puntare di più sull'autogestione. L'epoca dei bocconiani che parlano inglese e non sanno che cosa è una biella è finito».

Vuole dire che è finito il capitalismo?

«Purtroppo no, anche se non piango vedendo i broker di Lehman Brother con gli scatoloni».

E Alitalia?

«Se fallisce la Cgil non c'entra. La responsabilità, per il presente è di Berlusconi e della sua cordata. Io non vedo Colaninno come un capitano coraggioso ma come uno che si è sempre lasciato dietro macerie, esuberi, ristrutturazioni discutibili. Pensi a Olivetti, Telecom...».

E il piano fenice?

«Una classica operazione in cui tutti i costi andavano ai cittadini, tutti i profitti agli imprenditori».

Cisl e Uil lo hanno firmato.

«Sacconi nel suo libro verde dice che si deve instaurare una nuova complicità sindacale. Mi pare che Cisl e Uil siano d'accordo».

Anche sul sistema contrattuale?

«Soprattutto. L'ipotesi di accordo presentata da Confindustria disegna un sistema burocratico e autoritario. Che esalta la casta burocratica dell'impresa e del sindacato».

Si spieghi.

«Ha presente l'Unione sovietica? Siamo lì. Il sistema federale controlla quello nazionale di categoria che a sua volta controlla il sistema aziendale che a sua volta controlla i lavoratori. Non è vero che così si aumenta la contrattazione. È vero invece che diminuiscono i salari, e che si realizza lo scambio di affari comuni tra sindacati e imprese sia negli enti bilaterali che nel mercato del lavoro».

Epifani ha respinto l'impianto.

«E infatti sia su Alitalia che su questo gli ho detto: bravo Guglielmo. Guardi glielo ho detto di persona e ci è venuto da ridere visto che è un po' che non eravamo d'accordo».

È una svolta?

«Spero di sì. Ma direi che questi no sono nella storia della Cgil. Sui contratti ora va fatto saltare il tavolo».

Cioè?

«La concertazione è finita e si è aperta una nuova fase. Come Cgil dobbiamo ripartire dal conflitto mettendo al centro il lavoro: fabbriche, uffici, luoghi di lavoro. L'era dei tavoli a palazzo Chigi e a viale dell'astronomia è finita».

Epifani è d'accordo?

«La Cgil sta cambiando dopo una lunga bonaccia moderata. Ora c'è il tifone. Ma quando sarà passato si capirà quale è l'obiettivo del governo e di Confindustria: un nuovo sistema delle relazioni sindacali fondato su una nuova triplice Cisl, Uil e Ugl. A quel punto la Cgil dovrà decidere che fare».

E che farà?

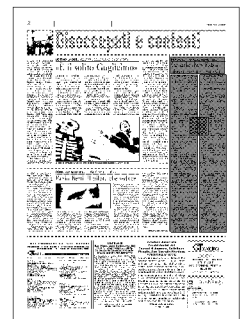
«Guardi l'antagonismo crescerà nella società e noi dobbiamo accompagnarlo. Una Cgil antago-

nista serve al paese».

Che dice a Epifani?

«Vorrei che continuasse così. E, soprattutto, vorrei che si convincesse che quello che sta accadendo non è un episodio ma una nuova fase della lotta di classe».

■ «Dal governo solo un thatcherismo alle vongole»



lavoro

Contratti, pesa il caso Alitalia

DA ROMA

Riparte il confronto tra Confindustria e sindacati sulla riforma del modello contrattuale. Ieri protagonisti i sindacati con Cgil, Cisl e Uil chiamati a formalizzare un giudizio sul documento che gli industriali hanno presentato la scorsa settimana. Una discussione proseguita fino a tarda sera, su cui però ha pesato subito la vicenda Alitalia. L'esito della trattativa con Cai per il futuro della compagnia di bandiera non ha certamente avvicinato le posizioni dei sindacati, già su fronti diversi in materia contrattuale. Proprio all'unità si è appellato il leader della Cisl, Raffaele Bonanni aprendo il confronto di ieri con i colleghi: «Spero che nessuno si metta intesta di imporre diktat, vale a dire non firmare». Riferimento chiaro al «no» della Cgil.

La settimana scorsa gli industriali avevano presentato a Cgil, Cisl e Uil una proposta che prevede rinnovi contrattuali triennali sulla base di un indice di inflazione previsionale triennale depurato dall'inflazione importata. Un'apertura giudicata positivamente da Cisl e Uil, mentre giudizio negativo è arrivato dalla Cgil di Guglielmo Epifani. Un no che ha infastidito non poco il leader della Cisl, che ha poi continuato: «C'è chi dice che il nostro documento non è compatibile con quello di Confindustria. Ma nessuna singola sigla ha il copyright della piattaforma. Tutte insieme, però, sì». L'obiettivo, ha sottolineato il leader della Cisl, è dunque quello di elaborare un documento «che sia un incontro tra le due parti», cioè sindacati e industriali. «Dobbiamo chiudere entro il 30 settembre per dare un nuovo modello contrattuale ai lavoratori che aumen-

ti i salari». «La nostra proposta – ha spiegato la presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia – ha un senso e non è chiusa, come per tutte le cose si negozia, per questo non abbiamo nessuna preclusione ad allargare ad altri soggetti la discussione come richiesto dai sindacati, basta che non sia un alibi per prendere tempo e non andare avanti». Il presidente degli industriali ha poi ribadito che il punto da affrontare è quello di legare la produttività ai salari. «La vera discussione parte adesso – hanno sottolineato i segretari confederali della Cisl, Giorgio Santini e Gianni Baratta, entrando a Viale dell'Astronomia –. Il fatto che Confindustria abbia inserito nella sua proposta l'indice previsionale vuol dire che siamo entrati nel merito della trattativa, ma non si è sviluppata come volevamo. Resteremo seduti a discutere fino a che è possibile farlo».

Aquila rossa e quel mondo che non c'è

Mentre i mercati finanziari di tutto il mondo annaspiano in una crisi che evoca gli spettri del Grande Crollo e nel giorno in cui viene tecnicamente confermato che l'Italia è in recessione, i piloti e le hostess dell'Alitalia, riuniti all'aeroporto di Fiumicino, levano al cielo urla di gioia alla notizia che la cordata di imprenditori riunita sotto le insegne della Cai ha ritirato la sua offerta di acquisto della compagnia aerea.

Possibile? Sì, è accaduto. I cultori dell'estetica della memoria avrebbero forse preferito una data diversa, per esempio il 16 settembre, perché in questo modo si sarebbe potuto "festeggiare" meglio il sessantaduesimo compleanno dell'Alitalia, nata il 16 settembre 1946 con il 47% del capitale controllato dall'Iri e il 30% nelle mani del Tesoro britannico.

Ma non importa. Il conto alla rovescia è scattato tra schiamazzi surreali e acrobatiche circonvoluzioni sindacali (l'asse tra la Cgil e i sindacati autonomi e corporativi con un'inedita "Aquila rossa": chissà cosa avrebbero detto i riformisti Luciano Lama, o Giorgio Amendola, o lo stesso Giorgio Napolitano, oggi Presidente della Repubblica, che immaginiamo molto preoccupato per il precipitare degli eventi).

Non c'è davvero nulla di che rallegrarsi. Si procede a passi veloci verso il fallimento di ciò che resta di una (ex) compagnia di bandiera sventrata dai debiti e da una storia gestionale punteggiata da errori clamorosi in cui l'hanno costretta la collusione del sistema politico e sindacale.

Si potrebbero scrivere fiumi di parole sulle occasioni perdute nel passato remoto e recente. Qualche pagina gloriosa, che pure c'è stata soprattutto nei primi vent'anni di vita della compagnia, non può cancellare la rotta di un declino inevitabile, consolidatosi nel tempo bilancio dopo bilancio.

Disse nel 1947 il suo primo presidente, l'ambasciatore Giuseppe De Michelis: «Al contrario del consueto, in questa speciale azienda non s'impone soltanto e soprattutto la finalità del torna-

conto economico».

Peccato che l'interesse nazionale (un dato certo e comune agli altri Paesi europei, ieri come oggi, si pensi alla Francia o alla Germania) sia stato più che altro il comodo schermo dietro il quale sono proliferate e ingrassate corporazioni d'ogni ordine e grado restie a misurarsi con la concorrenza e a stare al passo con i tempi.

I piloti, le famose "aquile selvagge", certo, ma anche il personale di volo. E uno stuolo di dirigenti e manager di primissima fila che più che le fortune dell'impresa hanno fatto quelle personali. Il tutto, accompagnato da un blocco "a monte", quello politico-sindacale, che ha impedito, per una ragione o per un'altra, e da un governo a un altro, di far correre un'azienda (i cui costi si sono scaricati per decenni sui contribuenti italiani) che a fine giugno scorso perdeva più di 3 milioni al giorno.

Fallimento: l'orizzonte è oggi questo. Una linea rossa, nemmeno troppo sottile, che il plaudente popolo di Fiumicino non ha visto. Presto, molto presto, gli aerei saranno costretti a terra. Mentre il commissario Fantozzi, ormai a corto di liquidità e fermo il vincolo della tutela dei creditori, è obbligato ad avviare le procedure di mobilità dei dipendenti. Il che vuol dire vendere a pezzi la società e perdere migliaia di posti di lavoro nell'arco di due anni, ben che vada, a fronte di 7 anni di ammortizzatori sociali garantiti dall'accettazione dell'accordo.

L'offerta della Cai, fino alle 15,50 di ieri, era l'unica sul tavolo. La Cgil trasporti (mentre una lettera del segretario Guglielmo Epifani a Roberto Colaninno dava la sua disponibilità all'accordo-quadro per ciò che "gli competeva") e i sindacati autonomi di settore hanno detto "no". Cisl, Uil e Ugl erano per il "sì" pieno e hanno sottoscritto un contratto. Ma la cordata degli imprenditori ha ritirato l'offerta perché non ha ritenuto praticabile procedere sulla strada prevista, soprattutto a motivo del rifiuto della Cgil.

Il Governo non ha potuto che prendere atto della situazione venutasi a creare. E francamente ha fatto bene, ieri, a non inerparsi sui sentieri di nuove mediazioni. Se ci sarà modo di riprendere il filo del discorso lo si vedrà presto, forse già oggi, come ci sarà modo di analizzare che cosa è accaduto dietro le quinte del rapporto tra il Pd e la Cgil e dietro gli arabescati distinguo tra Cgil nazionale e Cgil trasporti.

Ad ogni buon conto, chi ha parlato di "catastrofe" nelle relazioni industriali ha probabilmente colto nel segno. Ci voleva coraggio a dire "sì", da parte dei sindacati e degli stessi imprenditori che avevano raccolto la sfida. Ma ci voleva forse ancor più coraggio a dire "no" e levare al cielo urla di giubilo per il "pericolo scampato". Ma torneranno, in cielo, gli aerei Alitalia?

Guido Gentili

guido.gentili@ilssole24ore.com



Al via la cassa integrazione per 4mila dipendenti - Fantozzi: si vola finché ci sono i soldi - Sabelli: decisione all'unanimità

Cai si ritira, Alitalia nel caos

Berlusconi tenta di riaprire il tavolo: siamo sul baratro, colpa di Cgil e piloti



Vittoria! Dipendenti di Alitalia a Fiumicino esultano all'annuncio della rinuncia di Cai

Cai ritira l'offerta d'acquisto di Alitalia. «Ulteriori concessioni metterebbero a rischio il piano» è la motivazione dell'assemblea dei soci. L'addio è stato deciso all'unanimità. Deluso Silvio Berlusconi, che ora tenta di riaprire il ta-

volo e dà la colpa a piloti e Cgil. Il commissario Augusto Fantozzi, che ieri ha avviato la cassa integrazione per 4mila lavoratori, dice: voli garantiti solo fino a quando avremo risorse.

Servizi ▶ pagine 2, 3 e 5 con il Punto di Stefano Folli

Il caso Alitalia

IL CONFRONTO AL CAPOLINEA

Lo stop. Dopo la richiesta di modifiche l'acquirente ritira l'offerta

Le reazioni. Bonanni: roulette russa Angeletti: catastrofe sindacale e sociale

È rottura, la cordata si ritira

Berlusconi: è il baratro, colpa di Cgil e piloti - Colaninno: rischiosi altri cambi

Nicoletta Picchio
ROMA.

La decisione è arrivata in poco più di un'ora: l'assemblea dei soci Cai, Compagnia aerea italiana, ha deciso di ritirare l'offerta per l'acquisto dell'Alitalia. «Potremmo essere di fronte a un baratro, ci sono pesantissime responsabilità della Cgil e dei piloti», è stato l'immediato commento di Silvio Berlusconi.

Si era capito già nell'incontro di mercoledì pomeriggio che Roberto Colaninno, e con lui tutta la cordata italiana, non erano disposti a fare altri passi: non c'è una lira in più, aveva detto, la trattativa è finita. «Ulteriori concessioni e dilatazioni metterebbero a rischio la realizzazione del piano», ha messo nero su bianco nella nota ufficiale dell'assemblea. «Un gran peccato», ha detto l'ad di Intesa San

Paolo, Corrado Passera.

Niente da fare, quindi, per le richieste che i sindacati autonomi e la Filt-Cgil, nel primo pomeriggio di ieri, hanno fatto arrivare al presidente della Cai, chiedendo anche un incontro

con il commissario Fantozzi e con il Governo. Pur con la premessa di voler «arrivare ad un accordo in tempi brevissimi», le sei organizzazioni sindacali hanno chiesto di ridiscutere le retribuzioni, di applicare il contratto di lavoro di qualche compagnia europea, Lufthan-

LO SCONTRO

I sindacati si spaccano: autonomi e Filt hanno spinto per nuove modifiche. Cisl, Uil e Ugl hanno insistito per la firma



Sull'Economist

Il numero in edicola oggi, all'interno di un servizio sugli effetti della crisi creditizia sulle linee aeree, riferisce estesamente dello "stato dell'arte" del caso Alitalia



sa, Air France o Iberia, sforbiciando la parte economica, di rivedere il piano industriale, rafforzandolo, per rimodulare il numero dei dipendenti, un contratto nazionale per ogni categoria, piloti, assistenti di volo e personale di terra.

Ma per la Cai non c'è più stato spazio di negoziato. A frenare gli azionisti, anche l'atteggiamento ambiguo della Cgil. Se da una parte la categoria dei trasporti ha firmato il documento con gli autonomi, a Colaninno è arrivata anche una lettera a firma di Guglielmo Epifani, con toni decisamente più possibilisti e con l'auspicio che Cai andasse avanti nell'offerta. Il leader della Cgil ha confermato la firma dell'accordo quadro sul piano industriale e del contratto del personale di terra, soffermandosi sulle «carenze» delle disposizioni del personale di volo e soprattutto sulle difficoltà a firmare intese per lavoratori che non sono rappresentati in maggioranza dal sindacato confederale. Un tatticismo che alla fine non ha portato al risultato che probabilmente Epifani sperava. La Compagnia aerea italiana non è andata avanti, preoccupata di riavvitarsi in un negoziato senza fine, giocato al rialzo.

Forse non si aspettavano questa mossa nemmeno i piloti, abituati ad essere ascoltati dall'azionista e dalla politica e convinti che ci fossero ancora i tempi per ulteriori negoziati: «Il ritiro di Cai è gravissimo e incomprensibile, la colpa non è nostra, c'erano margini di soluzione», ha detto Fabio Berti, presidente dell'Anpac, che si è appellato ad una iniziativa del Presidente del Consiglio per riportare le parti al tavolo. «Berlusconi interverrà, dovrà farlo, c'è in ballo la mobilità del Paese».

A chiedere la mediazione di Berlusconi «per mettere insieme i cocci» anche gli assistenti di volo dell'Anpav. I piloti, comunque, si sono impegnati a garantire la stabilità dei voli, anche «mettendoci le mani in tasca», cioè riducendosi gli stipendi per finanziare la compagnia, fino a che non sarà trovata una soluzione. Anche Epifa-

PERCHÉ STOP

1 L'invarianza garantita ai lavoratori a basso reddito

La proposta Cai-Ministero del Lavoro, secondo i sindacati, nel suo schema retributivo calibrato per obiettivi di produttività (con i relativi premi) non ha mai garantito formalmente l'invarianza effettiva dei trattamenti economici dei lavoratori a reddito medio/basso

2 Il numero di piloti in esubero

La conferma di mille piloti in esubero su un organico di 2.550 ha sempre rappresentato un ostacolo insuperabile per l'Anpac e l'Unione piloti. Accettare questa condizione avrebbe come conseguenza il licenziamento di professionisti anche molto giovani (i sindacati parlano di professionisti di 45 anni appena)

3 Contratto unico per tutti i dipendenti

Il contratto Cai nella parte economica e normativa è unitario, vale tre anni, è composto da una parte comune e tre aree contrattuali per piloti, assistenti di volo e personale di terra; per la parte non definita vale il contratto AirOne. Condizioni inaccettabili per i piloti

4 Piano industriale e prezzo del petrolio

Sul piano industriale presentato da Cai i sindacati hanno concentrato critiche che spaziano dalla mancanza di una strategia internazionale al dimensionamento degli organici. Ieri le sei sigle che non hanno firmato l'intesa hanno proposto di ridiscuterla visto che «il prezzo del greggio nel frattempo è sceso del 30%»

ni rimanda indietro le accuse di aver causato il fallimento della trattativa: «No a capri espiatori, il Governo si assuma le sue responsabilità».

Berlusconi fino all'ultimo ha sperato che la vicenda potesse avere una conclusione positiva. Ed ha ipotizzato anche si potesse andare avanti senza Cgil. La spaccatura che vede tre sigle confederali da una parte, Cisl, Uil e Ugl, e la Cgil dalla parte degli autonomi, avrà certamente conseguenze sui rapporti unitari e sulle altre trattative in corso, come la riforma dei contratti.

«Il ritiro di Cai è una catastrofe sindacale e sociale. L'azienda è morta e qualche collega fa il becchino», ha detto il leader della Uil, Luigi Angeletti.

Preoccupati il numero uno della Cisl, Raffaele Bonanni: «Qualcuno ha voluto giocare alla roulette russa, per le responsabilità di pochi pagheranno in molti», e dell'Ugl, Renata Polverini: «È chiaro chi ha lavoratori nell'interesse dei lavoratori e chi ha puntato su altre logiche».



Non solo esultanza. Erano in molti i lavoratori Alitalia che ieri hanno accolto con disperazione la notizia del ritiro della Cai

I nodi. Dietro l'alt anche la distanza su mille esuberi e la difesa dei salari più bassi

E il contratto unico fece saltare il dialogo

Davide Colombo

ROMA

«Mille piloti in esubero e contratto unico. Probabilmente sono questi i veri nodi che hanno portato la trattativa tra Cai, Governo e sindacati al punto di non ritorno. Dieci giorni fa, lunedì 8 settembre, i piloti abbandonarono formalmente il tavolo quando Rocco Sabelli presentò il contratto unico aziendale di Cai. Ma ieri pomeriggio a Fiumicino, all'assemblea spontanea del personale di volo Alitalia non si parlava che di tagli: «Accettare queste condizioni, mettere fuori mille piloti che hanno affrontato un iter di addestramento durissimo - è stata la riflessione di Ferdinando Capitani, comandante di 777 in forza Alitalia dal 1981 e direttore del comitato tecnico dell'Anpac - significherebbe accettare la morte di una professione in Italia».

Nella lettera firmata da Filt-Cgil, Anpac, Unione Piloti, Anpav, Avia e Sdl, inviata poco prima dell'inizio dell'assemblea Cai al presidente, Roberto Colaninno, al commissario straordinario di Alitalia, Augusto Fantozzi, e al ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, non si accenna esplicitamente agli esuberi. Si fanno invece nuove proposte di merito per raggiungere una «possibile intesa con la riapertura di un sia pur breve negoziato». L'attenzione, almeno formalmente, è su altri tre nodi: il contratto unico, appunto, l'invarianza del trattamento economico del personale con il reddito più basso e il migliora-

mento del piano industriale. Come a dire, la questione-piloti per ora è solo sospesa.

Lo stesso segretario generale della Cgil, Guglielmo Epifani, che pure ha inviato una sua lettera a Colaninno per garantire l'impegno alla firma del contratto per il personale di terra, lo chiarisce al Tg: «Se il Governo non decide di trattare davvero con i piloti non si raggiunge alcun risultato per Alitalia».

Per Epifani, oltre alla garanzia dell'invarianza delle condizioni economiche dei lavoratori più deboli «da ripristinare a fronte degli incrementi di produttività» c'è una questione di rappresentatività del personale di volo, che non è iscritto al sindacato confederale. Una questione che deve essere risolta, ecco il terzo nodo irrisolto, con il ritorno ai tre contratti per il personale di terra, gli assistenti di volo e i piloti. Lo dicono chiaramente le sei sigle che non hanno firmato l'accordo con Cisl, Uil e Ugl: c'è la disponibilità a sottoscrivere i tre contratti collettivi di lavoro applicati agli addetti di una delle compagnie europee di riferimento (come Lufthansa, Air France o Iberia) opportunamente «decurtati nella parte economica». Ma Cai, com'è noto, ha proposto invece un contratto aziendale che nella parte economica e normativa è unitario, vale per tre anni, è composto da una parte comune e tre aree contrattuali per le tre categorie, mentre per la parte non definita deve valere la disciplina vigente in Air Onc.

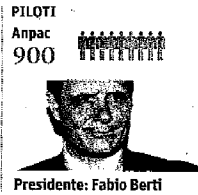
Il caso Alitalia

LE REAZIONI SINDACALI E POLITICHE

Diviso da Cisl e Uil. Rotta l'unità confederale per fare da «cerniera» con gli autonomi

Democratici. Il partito difende il sindacalista ma c'è disagio per lo strappo con Bonanni

La Cgil e i sindacati autonomi



Epifani stretto tra due linee Cgil

La doppia lettera: dal segretario sì «con riserva», la categoria non lo segue

Giorgio Pogliotti
ROMA

Dalla vertenza Alitalia arriva un'ulteriore scossone all'unità tra i sindacati confederali, già seriamente compromessa dall'andamento della trattativa sulla riforma del modello contrattuale. In entrambi i tavoli si è ripetuto lo stesso copione, con la Cgil da un lato, la Cisl e la Uil dall'altro. Se a ciò si aggiunge il "gelo" che caratterizza i rapporti tra i tre leader sindacali, dopo la decisione della Cgil di indire una manifestazione per il 27 settembre contro la politica economica del governo - criticata dalle altre due organizzazioni - si ha una chiara percezione del rischio che tutto ciò possa rappresentare una premessa per una rottura sindacale.

Ma la vicenda Alitalia presenta alcune peculiarità. Guglielmo Epifani si è detto disposto a firmare l'accordo quadro e il contratto per il personale di terra, ma al contempo ha sostenuto le ragioni delle associazioni professionali del personale navigante, in nome del principio di rappresentatività. Si è ritagliato un ruolo di "cerniera", a costo di essere accusato di doppiezza. Dando vita a un'inedita alleanza, non dettata certamente da affinità politiche, visto che i leader dei piloti sono vicini alle posizioni di An. Al presidente del Cai, Roberto Colaninno, Epifani ha rammentato che quei lavoratori in maggioranza non sono rappresentati dal sindacato confederale, ma da siele che non sedevano al ta-

volo negoziale: «È inimmaginabile che il piano di rilancio di una Compagnia - ha detto - possa avvenire contro e al di fuori della rappresentanza di piloti e assistenti di volo».

Era convinto di evitare il dietrofront del Cai Epifani quando, alla vigilia dell'assemblea dei soci, ha telefonato a Colaninno, e successivamente quando ha inviato una lettera di adesione, ribadendo però le critiche al contratto per il personale navigante e chiedendo la tutela dei salari per il personale di terra con redditi medio-bassi. Una sorta di "intesa con riserva" che avrebbe avuto l'effetto di attenuare le inimmaginabili critiche del personale di terra e degli assistenti di volo, categorie tra cui la Cgil ha un buon seguito. Nel frattempo il sindacato di categoria, la Filt-Cgil, era impegnato nella stesura di una proposta alternativa a quella della Cai, insieme alle associazioni professionali, il cui contenuto è stato anticipato in una lettera. L'impianto del contratto unico è stato rimesso in discussione, con la disponibilità a sottoscrivere tre contratti collettivi applicati da uno dei principali vettori europei. Veniva scalfito uno dei caposaldi della proposta Cai che, attraverso un unico contratto per tutti i lavoratori, puntava a ridimensionare il ruolo delle associazioni professionali nella Nuova Alitalia.

Epifani non vede alcuna contraddizione tra queste due iniziative, nonostante la controproposta promossa dalla propria cate-

goria: «il sì della Cgil all'accordo quadro sulle parti di sua spettanza era inequivoco». Non sono stati dello stesso avviso i soci della Cai, che hanno deciso di ritirare l'offerta. La fine di questa lunga giornata segna una sconfitta per la "mediazione" di Epifani. Gli unici a gioire (ma per quanto?) sono stati i piloti, le hostess, e gli steward, con le loro associazioni professionali.



La rottura preoccupa il Pd: ora niente veti sui contratti

Lina Palmerini

ROMA

Il Partito democratico si compatta sulla vicenda Alitalia tenendo il punto di chi sin dall'inizio aveva denunciato i limiti dell'operazione Cai e rivendicato quell'opzione Air France fatta tramontare a causa del premier. Dunque, ieri non c'era nessuno che apertamente dava la croce alla Cgil per aver causato il ritiro della cordata capitanata da Roberto Colaninno anche se tutti, a cominciare da Massimo D'Alema, Pierluigi Bersani ed Enrico Letta avevano spinto affinché Guglielmo Epifani firmasse. È chiaro che ora, però, l'interesse del Pd non è quello di ripetere le accuse di Berlusconi contro il sindacato di Corso d'Italia ma piuttosto di puntare l'indice contro una trattativa «gestita malissimo» che il Governo cerca di «strumentalizzare» a danno della sinistra. Ma anche nella sostanza, le posizioni di Epifani vengono comprese. «La responsabilità è solo del premier. Ma mi spiegate come faceva a firmare un accordo che piloti e assistenti di volo rifiutavano? La Cgil non ha la rappresentanza di quel mondo, dunque, quella firma sarebbe stata carta straccia. Ciascuno giudichi come vuole la Cgil ma la sua posizione mi sembra ragionevole», spiegava Pierluigi Bersani. Ed Enrico Letta, che gestì in prima linea l'operazione Air France con il Governo Prodi, mette in luce le contraddizioni del premier: «Stride il contrasto tra le sue accuse ai sindacati per non aver firmato e il suo sostegno, cinque mesi fa, a quegli stessi sindacati perché non firmassero l'accordo con Air France-Klm». Il fatto è che nonostante le pressioni, il leader Cgil ha scelto per il «no»

spiegando le ragioni sindacali a Walter Veltroni.

L'inquietudine però serpeggia nel partito perché torna l'imbarazzo di fronte a una spaccatura sindacale. Già, perché tra i Democratici sono molti i filo-cislini, molti che provengono dalle fila del sindacato cattolico e che oggi fanno fatica a tenere insieme le posizioni della Cgil con quelle della confederazione di Raffaele Bonanni. E lo strappo di ieri tra sindacati appare come un assaggio di quello che succederà sulla riforma della contrattazione. È quello il tavolo che più preoccupa il Pd se, di nuovo, Cisl e Uil saranno pronte a firmare e la Cgil no. Insomma, un accordo separato sul nuovo modello contrattuale viene visto come un «in-

cubo». Su questo fronte le posizioni nel Pd sono già chiare. Ieri Enrico Letta spiegava che «non ci devono essere impuntature a questo tavolo. Noi siamo perché si vada avanti e si firmi un nuovo modello di relazioni sindacali». E lo stesso diceva Tiziano Treu che distingue quella partita dall'Alitalia. «Non vedo in questa trattativa con il Cai una posizione ideologica della Cgil. Il suo punto di vista è comprensibile. Certo, avrebbe potuto firmare solo per non restare con il cerino in mano». Treu che fu ministro dei Trasporti - «nell'unico anno in cui Alitalia fu in attivo, il '98-99» - non nasconde che lo spettro per il Pd è la rottura sindacale sulla riforma della contrattazione. «È quello il negoziato che preoccupa, perché un accordo separato non riusciremmo a gestirlo. Se così fosse saremmo in molti a non sposare le tesi della Cgil». Più chiara, ieri, era l'insolenza di Marco Follini che giudica irragionevole la Cgil e si schiera con la Cisl.

Ma le occasioni di divisione sindacale e di disagio per il Pd sembrano più d'una. C'è, infatti, un altro passaggio che vede i sindacati divisi: la manifestazione della Cgil del 27 settembre che la Cisl ha definito un «errore». C'è quindi uno scenario complessivo con cui il Pd deve fare i conti. E questo è stato uno dei temi toccati nei colloqui tra Epifani e Veltroni. La posizione della segreteria Cgil è che l'unica via d'uscita «è il rafforzamento dell'identità programmatica del Pd. Di fronte a un programma chiaro, il Pd una volta incrocerà le posizioni della Cisl, una volta della Cgil. Ma non sarà un dramma perché il partito manterrebbe il suo profilo di autonomia».

BERNARDINI



Pierluigi Bersani
Ministro ombra dell'Economia

«La responsabilità è solo del premier: la trattativa è stata gestita malissimo»



Enrico Letta
Ministro ombra del Welfare

«Sulla riforma delle relazioni sindacali si vada avanti senza impuntature»



»» | L'attesa e l'esultanza

A Fiumicino il boato da stadio «Meglio falliti che con quelli»

17

L'ora
della notizia
del ritiro
dell'offerta Cai

ROMA — Un boato da stadio, a Fiumicino, accoglie la notizia che la Cai ha appena ritirato l'offerta. Sono le cinque del pomeriggio e parte un coro che ha il fragore di una cascata: «L'Alitalia siamo noi, l'Alitalia siamo noi...». Situazione paradossale. Il fallimento della compagnia ora sembra davvero imminente, eppure esultano le hostess eleganti in giacca verde e i piloti con l'aquila d'oro sul cappello, gli assistenti di volo e gli operai della manutenzione, i precari dei call-center e gli stagionali, tutti insieme autoconvocatisi davanti al varco degli equipaggi, eletto ieri a cuore della protesta, a piazza della lotta e della speranza.

Centinaia di persone in assemblea permanente. Canti, slogan, striscioni: «Meglio falliti che in mano ai banditi», «Giustizia», «Resistere», «Questo è solo l'inizio», «Tutti col treno, andate tutti col treno...». Già, quest'ultima è la minaccia più torva, per adesso comunque i voli sono garantiti, le piste libere, l'autodisciplina dei lavoratori è massima e così continuerà ad essere anche nei prossimi gior-

ni, promettono i manifestanti.

Accanto ai baci e agli abbracci, però, non mancano le lacrime. La realtà è brutale e ne sono consapevoli. Ci sono madri di famiglia sinceramente preoccupate: «Non sappiamo se domani potremo ancora dar da mangiare ai nostri figli — si sfiga una giovane hostess con 11 anni di servizio —. Ma l'ultimatum della Cai era un ricatto che non potevamo accettare. Qui non ci sono in gioco soltanto i posti di lavoro e gli stipendi, qui c'è in gioco anche la nostra dignità. Altro che compagnia di bandiera, a forza di esuberanti e di tagli volevano trasformare Alitalia in una low-cost». Sul piazzale, è venuta pure un'intera famiglia col passeggino: Massi-

mo Domenici (personale di terra), Francesca Bussello (assistente di volo) e il piccolo Edoardo di 2 anni e mezzo («Siamo qui per lui», dicono i genitori). «La gente ci è vicina — racconta Gabriele Gierse, hostess di Colonia da 25 anni in Italia —. Non solo i passeggeri, anche le altre categorie. Se dici che sei di Alitalia, scopri subito intorno a te un'enorme solidarietà».

In mezzo ai lavoratori, a metà pomeriggio, piomba Antonio Di Pietro, il leader dell'Italia dei Valori, che fa il pieno di applausi: «Grazie, grazie», gli gridano hostess e piloti, mentre lui col megafono in mano annuncia di voler ricorrere alla magistratura per quello che «non è un ultimatum ma un'estorsione aggravata».

ta», per quella che «non è una cordata ma un cappio al collo...». C'è chi strappa la propria tessera della Cisl, chi confessa di essere iscritto all'Ugl ma di non riconoscersi più nel sindacato della Polverini che voleva firmare l'accordo con la Cai. Andrea Cavola, del Sindacato dei Lavoratori (Sdl), uno dei sei che invece ha detto no all'ultimatum, invita alla calma, alla moderazione.

Ma ciò che più colpisce, tra tutte queste persone in piedi sul piazzale, che col passare delle ore si alternano, perché c'è chi deve imbarcarsi per San Paolo e c'è chi invece è arrivato da Buenos Aires, ciò che più colpisce — dicevamo — è lo spirito di corpo, il senso d'appartenenza, l'orgoglio Alitalia che li permea tutti. Alessandro Cataldo, 44 anni, assistente di volo, prende il microfono e dice: «Sono pronto a dare il mio stipendio di ottobre al commissario Fantozzi, purché lui sappia trovare un'alternativa e non continui a dire che l'alternativa non esiste e il carburante sta per finire». A decine, allora, alzano le mani:

anche loro sono pronti a lavorare gratis per un mese. Ma non è una colletta. È l'ultima, disperata, orgogliosa, dimostrazione d'attaccamento ai colori («L'Alitalia siamo noi...»).

«Nazionalizzare la compagnia», è l'appello rivolto al governo da Fabio Frati e Antonic Amoroso, dei Cub, i comitati di base, che l'altro giorno hanno lasciato a terra 50 voli con uno sciopero. Poi ecco il comandante Massimo Notaro, del sindacato Up, con i suoi bei galloni d'oro sulla divisa. Annuncia che i piloti sono pronti a fare la loro parte («Ogni tre voli, uno gratis», è lo slogan). E Alessandra Pinci, 32 anni, hostess stagionale da una vita, 600 euro al mese di minimo, è disposta anche lei a decurtarsi la paga («Altro che privilegi...», sospira). Oggi, ancora sit-in. In attesa di sviluppi.

Fabrizio Caccia

La crisi Alitalia

Spaccatura sull'accordo, gelo tra i sindacati

Bonanni contesta il no: «Follia di pochi». Epifani: «Non potevamo firmare per i piloti»

Da una parte Cisl e Uil, dall'altra la Cgil: sul piano Cai le divisione è totale. E i segretari si rinfacciano le responsabilità

ROMA — Quando ieri pomeriggio arrivano a via dell'Astronomia per l'appuntamento col presidente della Confindustria, Emma Marcegaglia, sulla riforma del modello contrattuale è come se fra i leader di Cgil, Cisl e Uil fosse calato un muro. Da una parte il segretario della Cgil, Guglielmo Epifani, e dall'altra quelli di Cisl e Uil, Raffaele Bonanni e Luigi Angeletti.

Da poco si è avuta la notizia che Cai, la cordata di Roberto Colaninno, ha deciso di ritirare l'offerta per il salvataggio di Alitalia. Decisione determinata dal rifiuto dei sindacati autonomi, ai quali si è unita la Cgil, di firmare i nuovi contratti di lavoro, mentre Cisl, Uil e Ugl hanno sottoscritto in pieno l'accordo con Cai. È gelo fra i tre «generali». I sindacati, che ad aprile erano stati uniti nel respingere la proposta di Air France, ora si sono spaccati. E si rimpallano le accuse. «L'Alitalia era morta e qualche mio collega si accinge a fare il becchino», dice Angeletti entrando in Confindustria. E Bonanni parla di «follia di pochi». E quello che succede quando i tre, quasi ignorandosi, si siedono al tavolo davanti alla delegazione confindustriale fa capire che la spaccatura su Alitalia rischia di allargarsi. Epifani legge un testo per rigettare punto per punto l'«ipotesi di accordo» sulla riforma della contrattazione che la scorsa settimana

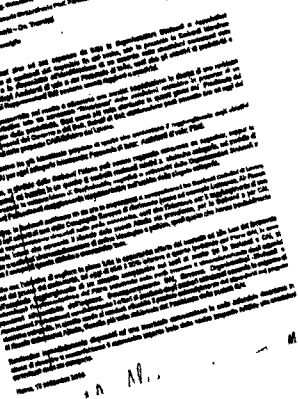
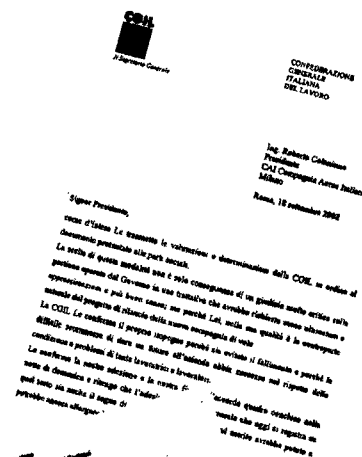
Marcegaglia ha consegnato ai sindacati. Il leader della Cgil boccia anche l'impostazione della proposta definendola «autoritaria» e di «tipo sovietico». E quando si avvede degli occhi sgranati intorno al lui precisa che «il "sovietico" è tra virgolette». Poi Epifani si alza si scusa e lascia il tavolo per tornare in Cgil dove ha convocato una conferenza stampa su Alitalia. In Confindustria lascia per la Cgil Susanna Camusso.

Non si ricomporrà facilmente la spaccatura su Alitalia. Ora è il momento dei veleni. Epifani è pronto a ribaltare sui colleghi le accuse.

A Bonanni rimprovera di aver dichiarato il proprio sì alla Cai prima ancora di cominciare la trattativa. Ad Angeletti di essere ondivago. Si fa forte di un argomento Epifani: «Non potevamo firmare per il personale di volo, dove la Cgil non è rappresentativa». Ma le altre confederazioni hanno gioco facile nel ribattere che la Filt-Cgil aveva lavorato con le categorie dei Trasporti di Cisl, Uil e Ugl alle bozze dei contratti, escludendo proprio i sindacati autonomi. Con i quali ieri, invece, ha firmato il documento inviato a Cai che ha contribuito non poco al ritiro di Colaninno e soci. Epifani, che a nome della Cgil ha mandato una lettera molto più conciliante, ha poi preso le distanze dal testo duro della Filt. L'ennesima conferma, secondo Cisl e Uil, che Epifani ha giocato su troppi tavoli.

Enrico Marro

Le lettere



Documenti
La lettera della Cgil e quella di Filt e autonomi indirizzate a Cai

A Milano la prima e ultima assemblea della Cai: sotto il palazzo drappello di lavoratori Alitalia

Azionisti fischiati dalla piazza ma Colaninno convince tutti i soci

GIOVANNI PONS

MILANO — Nella storica sede di palazzo Clerici a Milano, a due passi dal teatro alla Scala e dalla sede di Mediobanca in piazzetta Cuccia, è andata in scena la prima e ultima assemblea della Cai, la neonata società che doveva rilevare la parte buona di Alitalia e rilanciare la compagnia di bandiera. Fuori, ad aspettare l'arrivo di Roberto Colaninno, di Rocco Sabelli e degli altri azionisti, una cinquantina di manifestanti tra piloti, assistenti di volo e dipendenti che con fischi, urla e insulti vari accompagnano la discesa dei partecipanti dalle auto blu, protetti da un cordone di polizia. Poco dopo le 16 l'assemblea apre i lavori con Colaninno che prende la parola per spiegare ai compagni di cordata il lavoro svolto sino a quel momento e lo scontro in atto con i sindacati. Parole che successivamente troveranno spazio nel comunicato stampa che annuncia il ritiro dell'offerta della Cai. Colaninno, a sentire chi lo ha ascoltato dal vivo, è stato puntuale e preciso nel motivare la decisione di ritirare l'offerta, presa di comune accordo con Sabelli. L'adesione di sole tre sigle sindacali all'accordo proposto dai soci Cai è obbiettivamente troppo poco per andare avanti. Soprattutto per un piano industriale che è stato apprezzato nelle sue linee generali anche dalle forze sindacali ma che ha margini di flessibilità assai limitati. Dopo Colaninno prende la parola Corrado Passera, amministratore delegato di Intesa Sanpaolo, che con un intervento più politico si allinea alla posizione del presidente della

Piaggio e di Sabelli.

La prospettiva di "cogestire" una compagnia aerea di bandiera con i sindacati, così come è avvenuto negli ultimi vent'anni, non è una prospettiva allettante per gli imprenditori che si sono imbarcati in quest'impresa. Forse qualcuno in sala, a sentire queste parole, sta già tirando un sospiro di sollievo. Nei giorni scorsi si era infatti parlato di un disallineamento di alcuni soci rispetto alle modalità con cui Colaninno stava conducendo la trattativa. Ma nel momento in cui si celebra la ritirata non vola una mosca. Nessun intervento segue quello di Passera. Né Salvatore Ligresti, né Marco Tronchetti Provera reduce dalla maratona di Mediobanca che l'ha incoronato vicepresidente dell'istituto. Tutti d'accordo nel ritirarsi in buon ordine senza neanche una votazione. Semplicemente una presa d'atto della posizione di Colaninno e Sabelli. «È un peccato», si lascia scappare Passera uscendo da via Clerici. Certo, nessuno può escludere che il ritiro dell'offerta sia strumentale a una ripresa delle trattative con maggiore potere contrattuale. A far propendere in questa direzione sono anche le lettere spedite da Epifani a Colaninno, una firmata solo dal segretario della Cgil e una con l'Anpac, che aprono spiragli sulla riapertura delle trattative. Ma i tempi ormai sono strettissimi. Le ultime indiscrezioni filtrate tra i protagonisti della cordata riferiscono che Alitalia ha cassa ancora per 11 giorni. E sul piatto, sinora, non sono piovute altre offerte, come a dimostrare che l'impresa è più difficile del previsto.



il controllo del cantiere. Per quanto riguarda il fattore tempo, dunque, occorre andare in Borsa al più presto (una data possibile sarebbe marzo 2009, ndr). Sul come, bisogna chiarire un concetto: il cash derivato dall'ingresso in Borsa deve essere reinvestito nell'azienda e non per saziare la fame di denaro che ha il Tesoro».

Vitali, realisticamente, aggiunge: «Ora il mercato non è molto favorevole. Abbiamo perso, 18 mesi fa, un treno clamoroso, perché se la quotazione fosse stata fatta allora, la situazione sarebbe stata diversa. Ma la Fiom si è opposta e il Governo Prodi aveva le mani talmente legate da non riuscire ad andare avanti. Ora bisogna portare avanti quel piano industriale».

Riguardo alla disponibilità dell'a.d. di Fincantieri, Giuseppe Bono, a riservare azioni per i dipendenti, Vitali è netto: «Non basta. Noi vogliamo, se ci saranno azioni a disposizione, un posto in cda per i lavoratori. I dipendenti devono associarsi e sedere nel consiglio, perché questo garantisce la trasparenza della gestione dell'impresa».

Ma la riflessione più sofferta di Vitali arriva sulla quota di

azioni da mettere sul mercato: «Noi abbiamo sempre detto, e continuiamo a sostenere, che, andando in Borsa, il 51% di Fincantieri deve restare sotto il controllo pubblico. Rischiamo, però, che ci dicano che la situazione oggi richiede più soldi di quelli ipotizzati 18 mesi fa. E allora bisogna ricordarsi che ci sono grandi imprese governate con quote azionarie contenute, come Fiat: è solo una questione di technicalità. Lo stesso può accadere in Fincantieri, il 51% non è un tabù. Non vorremmo fare battaglie contro i mulini a vento, come è accaduto per un anno mezzo. Altrimenti Fincantieri si trascinerà ancora per cinque anni poi andrà in asfissia e morirà. Le battaglie devono essere concrete e in difesa delle realtà industriali e dei posti di lavoro. Questo vuol dire che bisogna obbligatoriamente mettere soldi in Fincantieri e, quelli che arriveranno dalla quotazione, dovranno restare in azienda. E se non dovesse bastare la vendita del 49% allora dico che il pacchetto non negoziabile, né ora né mai, è il controllo di Fincantieri da parte dello Stato».

raoul.deforcade@ilssole24ore.com

“Voli regolari nei prossimi giorni” ma il fallimento è dietro l’angolo

Fantozzi: farò il possibile. Piloti: pronti a tagliarci lo stipendio



IL COMMISSARIO

Augusto Fantozzi, commissario dell’Alitalia, esaminerà eventuali nuove offerte per la compagnia di bandiera e assicura che nei prossimi giorni i voli saranno regolari anche se il fallimento è dietro l’angolo

In questo stato, la piena funzionalità della compagnia sarebbe garantita per 7-8 giorni

LUCA IEZZI

ROMA — «Gli aerei Alitalia continueranno a volare fino a quando ci saranno a disposizione le risorse necessarie. Sono obbligato dalla legge a curarmi della continuità del servizio pubblico e della par condicio dei creditori. Se ci saranno altre offerte importanti nel breve saranno tutte esaminate». Il commissario Augusto Fantozzi assicura la regolarità del servizio per i prossimi giorni e in serata conferma al governo che «procederà il più a lungo possibile». Ma quanto tempo rimane?

Solo il commissario lo sa, anche perché con le sue scelte determinerà la durata di questa fase. Per ora avrebbe assicurato al governo una funzionalità piena di 7-8 giorni. Dopo di che Fantozzi può tornare in tribunale e chiedere il fallimento subito, oppure garantire l’operatività riducen-

do il numero dei voli, aumentare le risorse vendendo asset minori e chiedere nuovi prestiti alle banche. Prestiti che poi sarebbero pagati come “predeuzione” cioè prima degli altri creditori di Alitalia.

Il mandato ricevuto dal governo finora verteva soprattutto sulla vendita a Cai, come dimostra il fatto che tutti gli ampliamenti del decreto salva-Alitalia velocizzano le procedure di vendita. Fanno notare gli esperti di diritto fallimentare che Fantozzi può vendere praticamente tutto con le procedure che ritiene più funzionali, basta la valutazione sul prezzo fatta da un advisor esterno (è stata designata Banca Leonardo).

In realtà la legge gli dà anche 60 giorni per creare un piano di “ristrutturazione”. Parmalat, che si avvale della Marzano, è un caso di azienda risorta dopo un passaggio in amministrazione straordinaria. Alitalia perde quasi tre milioni al giorno e a questo ritmo ha pochi giorni di vita, ma il commissario può ridurre drasticamente l’attività. Ieri sono partite le prime lettere di cassa integrazione per oltre 4 mila dipendenti connesse alla messa a terra di 34 aerei. Altri voli potrebbero essere cancellati mantenendo solo quelli che possono “pagarsi” il carburante e i costi operativi. I dipendenti, a cominciare dai piloti, annunciano anche di essere disposti a tagliarsi lo stipendio per dare più ossigeno alla compagnia.

E continuare la ricerca di un compratore: Cai valutava gli asset di Alitalia 300 milioni, un prezzo conveniente per altre compagnie se fossero confermate anche le garanzie accessorie previste dal decreto all’esame del Senato: gran parte del debito nella bad company, gli ammortizzatori speciali (fino a 8 anni di cassa integrazione e mobilità) per i lavoratori e la protezione per i vecchi azionisti di Alitalia. In mancanza poi di un compratore che subentri “in blocco”, potrebbe essere considerata una vendita a pezzi (si pensi anche solo al marchio).

Se il compratore non si presenterà, Fantozzi tornerà al tribunale: a quel punto sia la continuità dei voli, sia la celerità del processo saranno impossibili. Già ora il tribunale sta facendo i salti mortali per arrivare, entro novembre, a definire e “insinuare” gli oltre 10 mila creditori della compagnia. In quel caso si aggiungerebbero oltre 20 mila cause di lavoro da parte dei dipendenti, che potrebbero chiedere il Tfr o stipendi non pagati, e un nuovo curatore fallimentare dovrebbe tentare di vendere a sua volta quello che di buono è rimasto: aerei di proprietà, marchio e immobili.



Lo scenario

Il percorso, in assenza di nuove regole

Ieri la prima Cig



- Il commissario Fantozzi ha avviato ieri la procedura di **cassa integrazione straordinaria** per i dipendenti collegati a

34 aerei già a terra

- **831** piloti per 12 giorni al mese
- **1.383** assistenti volo per 10 giorni al mese
- **2.072** dipendenti terra per 6 giorni al mese

L'ultimo tentativo



- Fantozzi tenterà di sondare per l'ultima volta **offerte alternative**
- Nei prossimi giorni voli sicuramente regolari



Il piano "di minima"



- Il commissario farà di tutto per mantenere l'operatività fino a quando ci sarà liquidità con un piano di **minima** che garantisca i voli essenziali
- Potrà attivare mutui a questo scopo, con diritto di precedenza per il rimborso (prededuzione)



Il fallimento



- Quando la liquidità andrà a zero e gli aerei resteranno a terra la procedura di amministrazione straordinaria si trasformerà in **fallimento** con i libri in tribunale



La priorità dei voli



- Man mano che la situazione della liquidità peggiora comincerà a lasciare a terra i voli nazionali sotto il coefficiente medio di riempimento (**65,3%**)
- Poi quelli a medio raggio e infine quelli intercontinentali



Licenza e slot



- L'Enac a quel punto **ritirerà** ad Alitalia il certificato di operatore aereo
- Gli slot verranno riconsegnati alla IATA e presi gratis dalle altre compagnie che ne hanno già fatto richiesta



Vendita di parte dell'attivo



- Con i realizzi della vendita di **pezzi dell'attivo** pagherà i prestiti contratti

Le proteste

I dipendenti festeggiano “Meglio falliti che questi banditi”

Applausi e ovazioni a Fiumicino per la ritirata della Cai

ANTONELLO CAPORALE

ROMA — Sorrisi al funerale. Mai tanti, mai così decisi ed esibiti, grati e convinti. Nel giorno della disfatta Fiumicino esulta. Il varco dei piloti, budello che conduce le hostess al lavoro, gli assistenti ai banchi del check-in e i piloti in cabina, si intasa di mani e di abbracci, di urla e di slogan. Al megafono è stata appena letta la resa di Cai. Sono a un passo dal licenziamento, eppure: «Meglio falliti/che in mano a sti banditi».

Trombette e trombette. Pare vinta una guerra di liberazione altro che l'oblio della sconfitta, il baratro della disoccupazione. Aerei a terra, cassa integrazione, mutui da pagare, figli da mantenere. Non c'è dispiacere ma odio sulle labbra di Francesca, capoturno: «Ci volevano unicamente mortificare, ridurre a miserabili, toglierci la dignità. Non desideravamo un accordo ma la nostra morte civile». Raffaella, bella e triste, un cartello al collo: «Colaninno, non siamo gioielli ma neanche fondi di magazzino». In Alitalia comandano i piloti. Le trattative riescono o falliscono se loro dicono di sì o di no. Questa volta, anche questa volta hanno detto no. «Perché no? Volevano un accordo che ci seppellisse. Puntavano unicamente a fare una cosa contro di noi, a renderci la vita impossibile», dice il comandante Eugenio, appena atterrato da New York. I piloti. Cioè l'Anpac. In Alitalia l'Anpac conta quanto dieci Cgil: senza il comandante l'aereo non parte e non atterra. Quel che non si è detto, che forse non si sa, è che l'orientamento politico dei piloti fino a ieri è stato compattamente vicino al centrodestra. Mario, assistente di volo: «Noi eravamo pronti a firmare con Air France, ma i piloti decisero di boicottare la trattativa quando Berlusconi chiese di rompere». Giovanni, assistente di volo: «Air France ci dava molto di più di ciò che volevano offrirci questi signori. E si caricava anche di tutti i de-

biti. Abbiamo detto no allora, com'è possibile pensare che avremmo potuto accettare le condizioni vessatorie poste oggi».

Vittoria, vittoria. Si fa largo Antonio Di Pietro. Lui solo arriva e arringa. Davanti ai cancelli, col megafono in mano. Fa uno strano effetto. Troppo tempo è passato e il paragone non regge con Mirafiori e la lotta della Fiat: davanti ad Enrico Berlinguer c'erano operai dal salario di fame. I dipendenti Alitalia hanno una busta paga fuori della norma, come però fuori della norma è il loro lavoro. Un pilota con anzianità di vent'anni arriva a 130mila euro l'ordi l'anno. Un assistente di volo giovane porta a casa 2500-2700 euro al mese: «Ma per venti giorni sono fuori, e mi devo pagare da mangiare. Emi serve non una ma due babysitter e tutto il resto. Tolla mille euro dalla mia busta paga. Il vero netto, quello che posso spendere. Però campo in aria non in terra».

«Alitalia è nostraaaa». L'eccitazione monta, e adesso cosa si fa? «Allora io propongo: devolviamo una parte del nostro stipendio di settembre ad Alitalia. Andiamo da Fantozzi e gli facciamo un assegno cumulativo. Noi faremo volare gli italiani che hanno acquistato i clienti. Ci state?». Dalla balaustra Angelo Bucone, leader improvvisato di questo sit in fondo disperato e stanco, prova a cambiare registro. «Allora, ci state?». Trombe e trombette, urla di approvazione. «E i piloti, cosa dicono i piloti? C'è un rappresentante qui?». Un attimo ed ecco, un comandante si fa largo: «Assolutamente sì».

Duecento, trecento, cinquecento euro a testa. Appuntamento in banca il 27 di questo mese. Fine dell'assemblea. A casa chi è di riposo, al volo chi lavora. Al bar si fanno i conti della vittoria. Quattro in cerchio, Tiziana, il capoturno, offre un bicchiere di aranciata alla sua collega Raffaella che chiede: «E domani?». E piange



Epifani: una firma solo dove si poteva

«La Cgil ha firmato le parti dell'accordo sul piano di salvataggio di Alitalia e sui contratti dei lavoratori che rappresenta, ovvero i dipendenti di terra di Alitalia.

Non rappresentando i piloti e gli assistenti di volo, in nome di un elementare principio di democrazia sindacale, non poteva dare il proprio assenso», ha detto Epifani.

1000

I piloti in esubero secondo il piano Fenice della cordata italiana

300

I milioni di euro del prestito ponte concesso ad Alitalia

Milano. Dopo l'annuncio della rottura del tavolo, il presidente lombardo non si mostra preoccupato

A Linate restano solo trenta lavoratori Formigoni prevede: interverrà il mercato

► Ora la speranza è che arrivi la tedesca Lufthansa per prendere il posto nell'hub

L'annuncio dell'addio di Cai alle aspirazioni di diventare il nuovo vettore aereo tricolore è arrivato negli aeroporti lombardi attraverso il tam tam degli sms e degli aggiornamenti dei siti internet. A Linate, dove ormai sono rimasti meno di trenta lavoratori della compagnia della Magliana, non ci sono però stati disagi per i passeggeri e gli aerei hanno volato regolarmente, così come a Malpensa: non ci sono stati nemmeno i temuti blocchi e cortei fuori dai due aeroporti.

IL FALLIMENTO del tavolo negoziale, d'altronde, era stato auspicato da più parti nei mesi scorsi. Malpensa e Linate, era stato detto, hanno tutte le potenzialità per vivere e prospere anche senza la compagnia di bandiera, e anche ieri sera è stato questo il leit motiv della politica lombarda e di tutto il nord Italia servito dallo scalo varesino: per gli scali milanesi ha detto il presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni, che è anche vice presidente nazionale di Forza Italia - «è arrivato il momento di lasciar fare al mercato, che si è già concentrato al nord». Formigoni,

anche in risposta alle affermazioni del sindaco di Roma, Gianni Alemanno, sulla negatività della scelta di Malpensa per la concorrenza con gli altri scali internazionali, ha ribadito che «non a caso la nuova Alitalia aveva preparato dei piani che seguissero il mercato e facesse leva innanzitutto sulla domanda di volo molto alta nella nostra regione». D'altronde, ha spiegato ancora Formigoni, «l'interesse fondamentale era che ci fosse una compagnia che avesse il tricolore nella propria politica e nella propria testa oltre che nella livrea dei velivoli. Certamente gli aeroporti lombardi che sono stati abbandonati da Alitalia sono quelli più capaci di reattività. Abbiamo già raccolto l'interesse di compagnie straniere e faremo di tutto per continuare a far crescere Malpensa e Linate e quindi per garantire un servizio ai nostri cittadini».

LINEA MOLTO simile anche quella del presidente della Provincia di Milano, Filippo Penati: «Mi spiace, ma non mi strappo i capelli. Ora con calma bisognerà valutare la situazione, ma alla luce di come era stata formulata la proposta e dell'atteggiamento del Governo, anche nei confronti del sistema aeroportuale milanese, non considero una catastrofe il ritiro della proposta della Cai». ■

**Polizza auto:
in palio 100.000€**

Alcune condizioni di polizza auto...
Cai - Gruppo di Assicurazioni...
438 800 771

Una Waterloo per il sindacato “Ora chi si fiderà più di noi”

Epifani nel mirino di Cisl e Uil: ha giocato alla roulette russa



LA CARRIERA

Epifani è stato eletto alla guida della Cgil nel settembre del 2002. Prese il posto di Sergio Cofferati, dopo essere stato il suo vice



IL PRECEDENTE

Nel luglio del 2007, con il governo Prodi, Epifani mise la sua sigla sul protocollo sul welfare solo “per presa visione”



Guglielmo Epifani

La difesa

Io non posso firmare un contratto di una categoria nella quale non sono rappresentativo

ROBERTO MANIA

ROMA — «Una catastrofe sindacale, con qualcuno che si accinge a fare il becchino dell'azienda», secondo il segretario della Uil, Luigi Angeletti. Una Waterloo. Perché le lancette dell'orologio delle relazioni industriali dopo il fallimento del negoziato con la Nuova Alitalia non torneranno più indietro. Ci sarà un prima e un dopo Alitalia. Come è stato con la sconfitta alla Fiat, nel 1980.

«Il sindacato ha fatto una bruttissima figura nei confronti dell'intero paese. Ora chi si fiderà più di noi?», diceva Renata Polverini dell'Ugl. Insomma, il baratro. «Ma solo di qualche sindacato», precisava Raffaele Bonanni della Cisl. «Perché - aggiungeva - c'è sindacato e sindacato. E i “sandinisti” non sono più compatibili con l'attuale contesto. C'è chi ha voluto giocare alla roulette russa e, si sa, qualche volta parte il colpo». Allora, un suicidio sindacale. E per la seconda volta in pochi mesi: prima provocando la fuga, in concorso con il centro destra di Silvio Berlusconi, dell'Air France (la più grande compagnia del mondo), poi dan-

do alla fragile cordata tricolore, densa di conflitti di interesse, promossa dal premier e realizzata da Corrado Passera e Roberto Colaninno, il pretesto per ritirare l'offerta. Ora nell'angolo c'è rimasto soprattutto Guglielmo Epifani, segretario generale della Cgil, in compagnia degli assistenti di volo più agguerriti, eredi dei Cobas degli anni '80, e dei

Il leader della Cgil criticato per la “strana alleanza” con assistenti di volo e piloti

piloti, neanche un sindacato ma un' “associazione professionale”, iper-corporativa e anche con tanti privilegi. Un paradosso sindacale.

Guglielmo Epifani ha giocato una partita rischiosissima, convinto che Colaninno non avrebbe mollato. Solo questa certezza lo ha portato a una mossa al limite del temerario: prima l'invio di una lettera nella quale la Filt-Cgil

(cioè la federazione dei trasporti di Corso d'Italia) chiedeva, insieme ai cinque sindacati autonomi del personale di volo, la riapertura di un negoziato per quanto con tempi strettissimi per il contratto dei piloti, degli assistenti e, per una parte, anche degli addetti ai servizi di terra; poi ha spedito la sua di lettera per dire sì al piano industriale, sì, ma con qualche precisazione, anche al contratto del personale di terra, e un *non possumus* sul contratto dei piloti, delle hostess e degli steward. Ponendo in questo modo una questione delicata - ma anche antica per la Cgil - di rappresentatività sindacale. «Insomma - è la tesi di Epifani - io non posso firmare un contratto di una categoria nella quale non sono rappresentativo». Una soluzione che a chi non mastica sindacato non può che apparire barocca. D'altra parte non è la prima volta che Epifani opta per soluzioni tortuose anziché lineari. All'epoca dell'ultimo governo Prodi, il segretario della Cgil non firmò il protocollo sul welfare. Vi aderì, in un primo tempo, solo «per presa visione». Una formula senza precedenti e piena di om-

bre. Quasi una non scelta.

Questa volta, invece, Colaninno e i suoi 17 alleati, morsi dai dubbi sulla bontà dell'investimento tanto più dopo il tracollo delle Borse mondiali, volevano chiarezza. Per Colaninno l'adesione della Cgil era «decisiva». E forse solo un sì convinto della Cgil avrebbe potuto far emergere le difficoltà della cordata. Quelle che Epifani aveva ben presenti, tanto da parlare di «sofferenze»: i troppi conflitti di interesse, da Benetton che controlla Aeroporti di Roma, alla Banca Leonardo, incaricata di valutare la congruità del prezzo degli asset in vendita ma partecipata an-



che da Benetton e Tronchetti Provera che poi sono anche in Cai; e anche le iniziative della Corte dei conti e della Guardia di Finanza.

La scelta di Epifani non è stata netta. Per dirla con un esponente di primo piano del Pd «si è comportato come chi non dice mai sì e al massimo non dice no». E il no, così, l'ha detto Colaninno. Le contraddizioni di Epifani non hanno superato l'esame dell'assemblea di palazzo Clerici. Nemmeno i "berluschini", che pure ci sono nella cordata, sono riusciti a trovare una via di scampo che sarebbe piaciuta soprattutto al Cavaliere. La sintesi l'ha fatta Marco Tronchetti Provera: «I fatti parlano da soli». D'altra parte una cordata così, senza un forte know how del settore del trasporto aereo e con la competizione che c'è, non avrebbe potuto reggere una guerriglia sindacale senza limiti.

Colaninno & co. cercavano la "discontinuità" nelle relazioni sindacali della Magliana. Non ce l'hanno fatta. Ma hanno imposto ai sindacati di voltare pagina.

Hanno scelto le mutande

No di Cgil e piloti. Colaninno ritira l'offerta. Alitalia quasi fallita

DI FRANCO BECHIS

L'Alitalia ha ancora benzina al massimo per due settimane, poi il suo destino sarà uno solo: il fallimento. Allo scadere dell'ultimatum di ieri sia la Cgil di Guglielmo Epifani che l'Anpac di Fabio Berti e gli altri sindacati del personale di volo hanno detto no al piano di Roberto Colaninno. Pochi minuti dopo l'assemblea della Compagnia aerea italiana ha deciso all'unanimità il ritiro dell'offerta di acquisto per Alitalia. Altri offerenti non ce ne sono: al commissario straordinario Augusto Fantozzi hanno detto di non essere interessati i vertici di Air France, di Lufthansa e di British Airways. I piloti-sindacalisti hanno scelto di lasciare davvero in mutande i loro iscritti pur di non rinunciare alla co-gestione di Alitalia.

(...) C'è un ex parlamentare di An, un tempo calciatore, poi pilota (ancora in forza) e sindacalista del volo, come Luigi Martini, che sintetizza in una frase secca che cosa è accaduto: «L'errore dei piloti è stato non imparare in fretta a trattare con chi ha messo i propri soldi nella compagnia». Già, i piloti erano abituati alla co-gestione e non hanno capito: «Sì», continua Martini, «erano abituati a trattare con il dirigente del Tesoro che aveva come primo obiettivo evitare gli scioperi e i problemi politici. Per anni sono andati tutti avanti così. Noi piloti grazie a questa forza politica di fatto abbiamo sempre gestito Alitalia. Un esempio? Indicavamo noi, scegliendo proprio un pilota, il direttore delle operazioni di volo. In quel modo possiamo dire che era nelle nostre mani l'80 per cento della gestione rea-

le di Alitalia. Ma il metodo è sempre stato questo, per non paralizzare il traffico aereo e creare problemi gravi al governo in carica, chiedevamo e ottenevamo potere gestionale in Alitalia. Non sono mai contattati molto i vari Domenico Cempella, Francesco Mengozzi e tutti gli amministratori che si sono passati la staffetta, perché le leve della compagnia e le stesse strategie aziendali erano quasi tutte in mano al sindacato dei piloti, che ebbe anche un posto in consiglio di amministrazione a sancire un dato di fatto. Per questo si è compiuto questo tragico errore: nella trattativa con Colaninno l'ultimo dei problemi era quello salariale. Si è cercato solo di mantenere un ruolo impossibile che interessava qualche decina di persone. Ma io sono più che certo che almeno l'80 per cento dei piloti di questo se ne frega, e alla Cai sarebbe approdato di corsa». Non si sbaglia Martini. Mercoledì

pomeriggio il vero momento della rottura delle trattative è avvenuto quando i capi dei sindacati dei piloti hanno tirato fuori uno studio dei loro «consulenti» che criticava le strategie aziendali di Cai mettendole a confronto con quelle di Air France e Lufthansa. E' stato a quel punto che Colaninno ha perso proprio la pazienza, mandando gambe all'aria il tavolo: «Non avete capito. Qui stiamo proprio parlando di due filosofie aziendali diverse. Vi è stato offerto di diventare dipendenti, non azionisti di una nuova compagnia. A fare le strategie aziendali ci pensa il management. Per altro voi siete già dipendenti. Di un'azienda in dissesto, al cui dissesto avete ampiamente contribuito». Non è stato quindi per qualche euro in più o in meno al mese che i sindacalisti dei piloti hanno deciso di fare restare in mutande i loro iscritti. Ma per la rivendicazione di un potere che già è stato nefasto nella storia e nei



bilanci della compagnia e che ora non avrebbero più potuto avere. Parlano di stipendi. Ma a Rocco Sabelli, amministratore delegato della Cai, hanno concesso tutto meno una richiesta: quella di potere liberamente scegliere almeno il 25 per cento dei piloti da assumere nella nuova compagnia. In base al merito e non ai diktat dei loro capataz sindacali. Come dice Martini i piloti «non hanno capito» che di fronte non avevano il solito dirigente inviato lì dalla politica a lasciare loro il pelo preparando tappetini rossi, ma gente che metteva in quella impresa i suoi soldi, cercandone un ritorno e non per beneficenza. La Cgil ha scelto di fare fruttare al Pd un possibile e miope dividendo politico, ed è un'altra storia. Ma non contava così tanto nella vicenda Alitalia: un accordo si sarebbe potuto fare anche prescindendo da Epifani e dai suoi calcoli. E ora? Ora Cai sta alla finestra. Potrebbe fare a meno dei sindacati e comprare Alitalia uomo per uomo pezzo per pezzo. Ma prima attende al varco Silvio Berlusconi. Spetta a lui una mossa: lasciare a un destino che si sono scelto, senza intervenire, tutti i sindacalisti che hanno preferito le mutande alla pagnotta...

Spiega Luigi Martini, ex parlamentare e pilota: «i nostri sindacalisti non hanno capito che stavano trattando con gente che metteva dentro i propri soldi e non con un dirigente del Tesoro cui chiedere potere per scongiurare scioperi». Per questo è fallita la trattativa, e non per gli stipendi...

Rocco Sabelli, amministratore delegato della Cai



Giallo sulla seconda bozza in mano al ministro Sacconi ma mai consegnata ad alcuni sindacati

Cronaca di una fine annunciata

Il retroscena della rottura della trattativa tra Cai e piloti

DI EMILIO GIOVENTÙ

La fine era stata annunciata 24 ore prima. Nel faccia a faccia tra i vertici della Cai e le nove sigle sindacali. A palazzo Chigi in un tipico pomeriggio all'italiana. Dove accade di tutto, anche che un piano di salvataggio finisse dimenticato nel cassetto di un ministro. Questa è una storia di tanti, piccoli, episodi che gettano un fascio di luce su una storia che allunga un'ombra sul paese.

Fonti vicine al tavolo della trattativa di mercoledì raccontano di un inizio teso al limite della fase di stallo. Ripreso per i capelli soltanto quando il presidente della Cai, **Roberto Colaninno**, fa accenno a una seconda bozza di accordo. Il presidente è convinto che quella bozza è già abbondantemente nelle mani delle sigle sindacali e si aspetta una risposta. Ma il piano non è mai stato consegnato ai rappresentanti dei piloti. Lo fanno intendere chiaramente nel corso della conferenza stampa al termine del vertice. E in effetti la ragione sembra dalla loro parte. Perché, secondo quanto indiscrezioni raccolte da *ItaliaOggi*, quel-

la bozza avrebbe dovuta distribuir-la il ministro del lavoro, **Maurizio Sacconi**. Silenzio in sala, imbarazzo generale. Quando si accende la spia di un microfono. È il ministro che prende la parola e promette di consegnarla quanto

prima per agevolare la trattativa. Ma, secondo fonti, quel piano Sacconi ce l'ha in mano già da sette ore. Tensione su tensione. Altri due ministri presenti, quelli in quota Alleanza nazionale, non riescono a contenere l'imbarazzo e cominciano a dare credito alle preoccupazioni dei piloti. Si prende tempo, la trattativa va di nuovo in stallo. Il fronte del governo sembra incrinarsi, mentre quello sindacale è già spaccato con piloti e Cgil da soli sulle barricate.

Dopo l'imbarazzo, la trattativa entra di nuovo nel vivo con i piloti che lanciano sul tavolo del confronto uno studio dettagliato dei piani industriali delle compagnie aeree straniere. Questa volta a stupirsi davanti a cifre e conti snocciolati è Colaninno (leggi altro articolo in pagina).

Si supera anche questo nel pomeriggio più lungo degli ultimi anni di storia sindacale. E si va avanti. Come in una partita di tennis, colpo su colpo. Il confronto vive altri momenti di criticità, e i segnali di un fallimento cominciano a essere evidenti. Un lungo e tira e molla. Nessuno cede. Non cede l'amministratore delegato della Cai, **Roberto Sabelli**. Vuole avere mani libere da qualsiasi patto sindacale per assumere il 25% dei piloti fuori dalle liste di anzianità. Un quarto dei piloti per Sabelli, insomma, deve avere meno di 50 anni, una circostanza che avrebbe fatto

giuire soprattutto i recenti assunti.

Ma il bello, anzi il peggio, deve ancora arrivare. E arriva con il capitolo della direzione operazioni volo, il responsabile dell'operatività della compagnia aerea. È qui che la trattativa fa scintille. Da sempre, il sindacato piloti ha indicato il responsabile della direzione. Uno strumento per influenzare le scelte dell'azienda, una testa d'ariete nella compagnia, come ha spiegato nei giorni scorsi a *ItaliaOggi* **Luigi Martini**, già parlamentare di An ma soprattutto ex pilota di Alitalia per una ventina d'anni.

Ebbene, nella nuova compagnia i piloti non avrebbero avuto più voce in capitolo in un settore strategico dell'azienda. Di fatto un depotenziamento del potere dei piloti con un sindacato dalle armi spuntate. Qui non si passa. Su palazzo Chigi cala la sera, annuncia la notte sulla cara, vecchia, compagnia di bandiera.