

**Alitalia ultima chiamata, oggi firma o rottura. I dipendenti assediano il ministero, caos a Fiumicino, piloti a un passo dal “no”. Fischi a Bonanni «Posizioni lontane, rischia di precipitare tutto». Sacconi: «Tempo scaduto»**

ROMA. Una notte da brivido, con gli aeroporti sull'orlo del baratro e gli aeroportuali sull'orlo di una crisi di nervi. Una notte durante la quale ciascuno ha giocato il tutto per tutto, nel tentativo disperato di salvare il salvabile. Unico, silenzioso nell'attesa, pronto a firmare era il commissario Augusto Fantozzi pronto a sottoscrivere il fallimento e la messa in mobilità di circa ventimila lavoratori di Alitalia.

Tutti gli altri hanno parlato, urlato, protestato, ragionato alla ricerca di una soluzione in extremis. Unico contento il premier Silvio Berlusconi, orgoglioso del «coraggio degli imprenditori italiani» e di aver conservato il tricolore sulle code degli aerei Alitalia, se mai Alitalia esisterà ancora dopo la nottata.

Due i palcoscenici dove è andato in scena l'ultimo, per ora, atto della più drammatica liberalizzazione italiana, avviata nel 1997. Il ministero del Lavoro, fra il traffico romano devastato dai lavori in corso e dalle manifestazioni spontanee, e l'aeroporto di Fiumicino bloccato dalle assemblee e surriscaldato dalle proteste dei passeggeri di oltre 50 voli cancellati. Dentro al ministero le undici sigle sindacali attive in Alitalia, fuori i lavoratori con bandiere confederali e slogan contro i propri stessi leader. Dentro l'aeroporto i passeggeri infuriati, fuori i lavoratori in assemblea e in corteo. A Roma tre tavoli dove discutere i segmenti di contratto per piloti, assistenti di volo e personale di terra. Al Leonardo da Vinci non un solo posto libero nei bivacchi improvvisati.

«O questa notte o mai più», ha avvertito attorno alle 19 il ministro del lavoro Maurizio Sacconi e tutti si sono ridati appuntamento alle 22, per discutere a oltranza sugli ammortizzatori sociali. Dai saloni del ministero di via Flavia, intanto, filtravano notizie drammatiche, nel metodo perché sul contenuto non si spostava una sola posizione. Una guerra di resistenza nella quale il più duro era Rocco Sabelli, amministratore delegato della Compagnia aerea italiana, braccio destro di Roberto Colaninno con il compito di imporre la linea del prendere o lasciare.

Con il passare delle ore anche le posizioni dei cartelli sindacali si sono andate radicalizzando. I confederali, e l'Ugl, da una parte sempre pronti a discutere e a spaccare il capello per ottenere mezz'ora di straordinario in più o un esubero in meno che potessero giustificare una firma accordata verso l'alba. Dall'altra gli autonomi che raggruppano piloti e assistenti di volo, sedotti dalla tentazione del tanto peggio tanto meglio. Qualcuno ha tradotto così: perché lavorare per meno di duemila euro al mese quando quasi la stessa cifra si incassa con la mobilità?

Uno dei più impegnati a mantenere la calma è Raffaele Bonanni, leader della Cisl. Mentre si augura che «i nodi si possono ancora sciogliere» è costretto a farlo tra i fischi dei suoi stessi militanti. A tolleranza zero sono arrivati i napoletani dell'Atitech. Loro fanno manutenzione pesante, uno dei settori «cattivi», quelli destinati a scomparire. Qualcuno aveva suggerito di trasferirli armi e bagagli a Finmeccanica ma proprio ieri l'azienda di Pierfrancesco Guarguaglini ha fatto sapere che di Atitech non sa che farsene, semmai potrebbe assumere qualche addetto, tanto per pagare dazio di fronte agli appelli del premier Berlusconi. Per loro e per il settore cargo ci sono manifestazioni di interesse da strutture finanziarie e compagnie specializzate. Trattative da fare ma dove porteranno non si sa.

Del tutto indisponibili a fare un passo di avvicinamento, per molte ore, sono stati i piloti. Nessuna delle loro organizzazioni ha però abbandonato il tavolo, convinte che ci fossero spazi per trattare condizioni in linea con gli standard europei. Più di una volta hanno dovuto prendere però atto che le posizioni erano «davvero molto lontane».

Sul tavolo, anzi sui tavoli, due punti cardine, intrecciati l'uno all'altro. Da una parte il numero di

lavoratori da tenere in servizio nella nuova Alitalia e quello degli esuberanti. Numeri difficili da stabilire visto che non c'è neppure certezza sugli organici, oscillanti fra le diciotto e le ventimila persone a secondo di come si considera il precariato. Dall'altra i contratti da applicare a chi resta al lavoro, considerato che quelli Alitalia sono stati disdetti dal commissario e la Cai non ha alcuna intenzione di rispolverarli.

