

Berlusconi convoca i sindacati: ultima chance. E Fantozzi lancia l'allarme carburante, da domani primi voli non garantiti

Frenetiche consultazioni, la situazione sta precipitando. L'Enac avverte: licenza a rischio. Sabelli (Cai): sui contratti non facciamo passi indietro Tajani: l'Europa esige la discontinuità

ROMA. «E' finita la benzina». Senza tanti giri di parole il commissario di Alitalia Augusto Fantozzi informa i sindacati che da domani i voli non saranno del tutto garantiti. Contemporaneamente l'Enac minaccia di ritirare le licenze, ormai temporanea, di volo alla compagnia ormai oltre l'orlo del baratro. La Compagnia aerea italiana tace. I creditori battono alla porta, tutti protestano, perfino l'Adoc che prepara una class action sui punti Millemiglia. Il governo tenta in extremis di riprendere la barra e convoca i sindacati mentre Roma festeggia la notte bianca. Ci vanno Cgil, Cisl, Uil e Ugl.

Incontrano il premier Silvio Berlusconi, che ha deciso di spendere il suo peso nella trattativa: presenti Letta, Sacconi e Matteoli. Le altre sigle attive in Alitalia, gli otto sindacati grandi e piccoli di piloti, assistenti di volo e personale di terra, non sono invitate all'appuntamento con il premier.

La discussione verte sullo scenario generale e su temi politici (Berlusconi ha lanciato per tutta la giornata accuse, soprattutto a sinistra). Non si tratta solo di valutare che fine faranno 20mila lavoratori e mezzo trasporto aereo italiano ma anche quali ripercussioni sociali ed economiche si potranno avere a Roma, Milano e Napoli. La chiusura senza appello di Alitalia metterebbe in ginocchio le capitali d'Italia.

«Se ci si vedrà tutti insieme sarà solo per firmare», chiarisce intanto il ministro del Lavoro Maurizio Sacconi. «C'è un rischio fallimento ma un accordo è ancora possibile». osa per esorcizzare il disastro. Pochi, anche per lui, i margini di manovra.

Ne spiega le ragioni Antonio Tajani, commissario europeo ai trasporti. Bruxelles impone la discontinuità dei contratti quando un'attività passa di mano. Vietato tirarsi dietro fornitori e condizioni economiche e normative dei lavoratori, bisogna riscrivere tutto da capo.

E' proprio la riscrittura a creare problemi. Non solo per quanti saranno salvati dalla scure degli esuberanti. Ma anche per i fornitori. Prima fra tutti Eni, esclusiva pompa di carburante per la compagnia di via della Magliana. Se mancherà la benzina sarà perché il cane a sei zampe è stanco di aspettare i pagamenti. Non una parola comunque sul prezzo, da anni fuori mercato in eccesso per onorare accordi presi negli anni '70 con i Paesi arabi.

Tutti, insomma, litigano e discutono con tutti e si confondono spesso i confini dei tavoli. Per chiarezza, la situazione è questa: con il commissario i sindacati stanno discutendo la situazione contingente e l'applicazione dei tagli decisi mesi fa dal presidente del consiglio di amministrazione, Aristide Pollice, con il governo si trattano le garanzie sugli esuberanti e gli ammortizzatori sociali, con la Compagnia aerea italiana si dovrebbe ragionare di contratti di lavoro e di piano industriale.

Ci sono poi i tavoli non di trattativa ma di consultazione. Quasi permanentemente quello a Palazzo Chigi, nella sala riunione del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Gianni Letta. In costante contatto si tengono Letta stesso, i ministri Sacconi e Altero Matteoli, trasporti, e Rocco Sabelli, amministratore delegato della Compagnia aerea italiana di Roberto Colaninno. I politici fanno sforzi di fantasia per escogitare soluzioni condivisibili. Sabelli è fermo sulle proprie posizioni: «il piano e i contratti non sono trattabili». La speranza è che almeno sugli esuberanti voglia ammorbidire un po' le posizioni. Chi tace ma guarda a distanza è Air France-Klm. La compagnia franco olandese di Spinetta con buona probabilità è rimasta l'unica interessata alla partnership per il lungo raggio e sul nord Africa.

I tagli di Pollice, decisi in primavera, prevedevano la messa a terra di 34 aerei e un conseguente numero

di equipaggi in cassa integrazione. Non se ne è fatto niente per mesi. Si parte domani, nella speranza di non dover ulteriormente tagliare il servizio per questioni di rifornimento. Ipotesi remota, secondo i piloti. Da mesi Alitalia fa i conti con serbatoi mezzi vuoti ma la rotazione degli aerei ha permesso comunque di garantire il servizio. Fatto sta che, benzina o non benzina, i decreti di cassa integrazione inviati al ministero del Lavoro riguardano quasi 700 dipendenti.

