

Sale la tensione. Fischi al commissario Fantozzi. Roberto Colaninno aumenta l'offerta L'agonia di Alitalia, trattativa sul filo dei secondi Incontro notturno governo-confederali-Ugl per l'accordo sul contratto del personale

ROMA. Come tutte le agonie, le ultime ore di Alitalia sono concitate e drammatiche. Perché comunque vada, Alitalia muore. Se dalle ceneri nascerà, nei fatti e non dai notai, la Compagnia Aerea Italiana è una scommessa fino all'ultimo secondo. Il governo ci prova. Berlusconi chiama i sindacati confederali e propone un lodo. Poi vola prima in Sardegna e poi a Macherio. Lascia il sottosegretario Gianni Letta e i ministri di Lavoro e Trasporti, Sacconi e Matteoli, a vedersela con i presidi e la rabbia di chi aspetta mentre i tavoli di discussione e di trattativa si accavallano.

Gli imprenditori ammorbidiscono, poco, il volto duro. Roberto Colaninno mette sul tavolo 100 milioni di euro in più e blocca a 3.250 il contatore degli esuberanti. Le concessioni se le devono spartire i sindacati, come fossero i panni di Cristo. Ciascuno ha anni di sacrifici sulle spalle, spiegano. Nessuno se la sente di avallare tagli dolorosi. Già è duro accettare che da oggi i primi equipaggi vanno in cassa integrazione, diretta conseguenza dell'abbandono di Malpensa deciso in primavera. Le undici sigle sindacali attive in Alitalia mobilitano la base mentre aspettano per ore l'incontro definitivo. Solo l'alba porterà la risposta. Per tutta la notte il commissario Augusto Fantozzi spera di non dover firmare le carte del fallimento. Dopo sarebbe per tutti. Soprattutto per i lavoratori, a quel punto disoccupati e ricattabili. Cai potrebbe riempire i ranghi della nuova Alitalia per un piatto di lenticchie.

Il commissario è la prima linea, quando arriva al ministero del Lavoro, quasi in contemporanea con Roberto Colaninno, lo accoglie una salva di fischi. Gli animi sono esacerbati. Volano insulti: «Bastardo, buffone, assassino». I commenti dei sindacalisti sono accuse pesanti. «Sacconi? Un irresponsabile», sentenziano piloti e assistenti di volo.

La questura mette in piazza il reparto mobile ma sceglie fin dove possibile il guanto di velluto. Nessuno si sogna di impedire le assemblee e i cortei spontanei, sempre più affollati col trascorrere del tempo. Si spargono voci, la protesta sale. «I confederali hanno firmato il contratto del personale di terra» batte qualche agenzia che nella concitazione ha capito male la natura dell'incontro cominciato a mezzogiorno a Palazzo Chigi e andato avanti fino a notte fra piccoli progressi e giganteschi passi indietro. E' come un segnale di carica, la folla si indigna e i sindacalisti delle varie organizzazioni litigano fra loro. Filt Cgil chiede un tavolo unico delle undici sigle. Sdl gela la proposta: «A questo punto puzza di ipocrisia». In realtà, si capirà più tardi, i leader di Cgil, Cisl, Uil e Ugl, Guglielmo Epifani, Raffaele Bonanni, Luigi Angeletti e Renata Polverini, riuniti con Maurizio Sacconi e l'amministratore delegato della Cai Rocco Sabelli, tentano solo di definire un accordo quadro, una cornice sul trasporto aereo all'interno della quale chiamare categoria e imprenditori a confrontarsi. Peccato che una soluzione simile richiederebbe tempo e ragionamento. Una manciata di ore deve bastare a definire posizioni che normalmente impiegano mesi a comporsi.

I piloti fanno qualche proposta («applicatemi il contratto di Iberia o Lufthansa, i più bassi d'Europa») e subito dopo lamentano che nessuno li ascolta. Gli assistenti di volo sono i più demoralizzati, in molti arrivano ad augurarsi un veloce passaggio verso l'indennità di disoccupazione. La Cai sarebbe disposta ad applicare ai piloti il contratto dei dirigenti ma lo dice ai confederali. Insomma una confusione pressoché irrisolvibile e per molti incomprensibile considerato che la privatizzazione di Alitalia è cominciata undici anni fa, nel 1997.

In parecchi rimpiangono il piano di Jean Cyril Spinetta, quando in primavera sembrava compiuto il tempo dell'abbraccio con Air France. Confrontata con quello scritto da Corrado Passera, amministratore di Intesa

SanPaolo, e vera anima della Compagnia Aerea Italiana, la proposta dei francesi sembra una passeggiata di salute. La cordata italiana offre meno soldi, meno ferie, meno posti di lavoro, niente quattordicesima. I lavoratori sono disponibili a discutere solo di produttività perché, dicono, alla compagnia tengono assai e se in questi anni l'Italia ha volato in assoluta sicurezza è soltanto merito loro.

