

## Sul tavolo ultima carta di Colaninno "Possibili più rotte e più equipaggi"

ROMA - "Tu sei venuto qui per far saltare tutto!". L'accusa che il ministro, Maurizio Sacconi, lancia a Guglielmo Epifani, leader della Cgil, nella notte di domenica è pesante. E' l'accusa di volere sabotare il negoziato per ragioni extrasindacali, cioè di schieramento politico. Nulla, insomma, a che vedere con il piano industriale, gli esuberi, i contratti di lavoro per la Nuova Alitalia targata Roberto Colaninno. Esattamente come ha sostenuto in televisione ieri il premier, Silvio Berlusconi: "Non voglio essere malizioso, ma in diverse fasi della trattativa che abbiamo seguito finora ci sono stati interventi, per esempio del capo della Cgil, che parevano molto influenzati dalla politica".

Al presidente del Consiglio Epifani ha scelto di non rispondere, ma la replica al titolare del Lavoro è stata furiosa: "Non ti permettere di dire queste cose. Io faccio il sindacalista. Voglio un accordo nell'interesse dei lavoratori e queste sono questioni reali".

Lo scontro fotografa una parte determinante del negoziato "stop and go" sull'Alitalia, tra ultimatum, minacce e rinvii. Perché dal sì della Cgil dipende davvero il decollo della nuova compagnia. Ieri si è temuto il peggio quando la convocazione di Cgil, Cisl, Uil e Ugl a Palazzo Chigi sembrava non venisse preceduta dall'incontro con i piloti.

Sembrava, insomma, che il governo puntasse allo strappo, alla firma di chi ci stava, indipendentemente dai piloti, come invece chiedeva proprio Epifani. Una drammatizzazione a sorpresa, che però non c'è stata. Forse anche per l'altolà unitario dei sindacati di categoria delle quattro confederazioni contro una trattativa divisa su troppi tavoli. "Ciascuno - dicevano - deve assumersi le proprie responsabilità". Ciascuno per la categoria che rappresenta, perché non possono essere le confederazioni, per esempio, a firmare un accordo riguardante anche i piloti che per quasi i due terzi sono iscritti ai sindacati autonomi, Anpac e Up. Le cose, così, sono andate diversamente.

Dapprima il governo ha incassato per la prima volta la disponibilità al dialogo da parte dei piloti e degli assistenti di volo rappresentati dai sindacati autonomi; poi ha stretto i bulloni dell'intesa sul piano industriale già fatto con le confederazioni e propedeutica al rush finale sui contratti di lavoro scritti all'insegna di una maggiore produttività e di una cura dimagrante sul versante dei privilegi. Davvero una specie di "accerchiamento" della Cgil, condiviso dalla Cisl di Raffaele Bonanni, e ispirato - probabilmente - al ministro Sacconi anche dal titolo di un libro appena uscito per il Mulino, scritto da Guido Baglioni, studioso di area proprio cislina e che analizza il declino della rappresentanza sindacale, stretta tra la globalizzazione e la parcellizzazione del lavoro.

Ai piloti ribelli, invece, ci ha pensato la Cai, la Compagnia aerea italiana, che per giovedì dovrebbe convocare l'assemblea dei soci per andare avanti con l'offerta. Senza stravolgere gli obiettivi e la filosofia del piano industriale, Colaninno & co. hanno spiegato che non si prefigura affatto una riduzione delle rotte intercontinentali, come hanno da sempre lamentato i piloti. Perché i collegamenti a lungo raggio passeranno, da subito, dagli attuali 17 a 18 contro i 16 inizialmente previsti dalla Cai, e, peraltro, pure dal piano preparato dall'Air France di Jean Cyril Spinetta. Più voli a lungo raggio, dunque, e più equipaggi, e probabilmente meno esuberi. Non a caso, infatti, nel protocollo sul piano industriale, condiviso domenica notte, non ci sono ancora i numeri relativi alle eccedenze.

La tesi degli uomini della cordata tricolore è quella di un piano di sviluppo per nulla rinunciatario. Per esempio i ricavi dalla vendita dei biglietti dovrebbero salire dai 3,8 miliardi attuali all'anno, a 4,3 miliardi. Poi i passeggeri: dai 28 milioni di oggi sul breve, medio e lungo raggio, a circa 30 milioni. Dal petrolio, inoltre, potrebbe arrivare una spinta favorevole. Il piano è stato costruito con il petrolio intorno ai 128 dollari al barile. Ieri quotava poco sotto i 95 dollari. Nel tempo, se dovesse continuare la discesa, gli obiettivi del piano potrebbero beneficiarne per un 10-20 per cento.

