

La Cgil ha firmato ma i piloti rinviando. Il round conclusivo oggi alle 13 a Palazzo Chigi con i sindacati autonomi. Appello di Epifani: le rinunce di oggi saranno ricompensate

La Compagnia aerea italiana avrà tempo fino al 15 ottobre per rilevare la società e decidere il partner internazionale. L'Enac: licenza salva

ROMA. Accordo, quasi, fatto per Alitalia. La Cgil finalmente ha firmato il piano della Compagnia aerea italiana, apportate le opportune integrazioni. Ma come dice Guglielmo Epifani: «Le rinunce di oggi potranno essere ricompensate domani».

All'appello manca il personale di volo. Nuovo round a Palazzo Chigi stamattina alle 13 per convincere piloti, assistenti di volo e personale di terra aderente ai sindacati autonomi. Senza affanno. Le diplomazie sindacali e finanziarie mobilitate attorno al salvataggio di Alitalia, all'improvviso, si sono date tempo fino al 15 ottobre. Perfino l'Enav di Vito Riggio la prende con calma e annuncia che adesso non c'è più urgenza di rivedere in settimana le licenze di volo.

Gianni Letta, tessitore dell'accordo, nonostante tutto è soddisfatto. Il punto politico lo ha portato a casa, il «sì» della Cgil incassato a una settimana di distanza di quelli di Cisl, Uil e Ugl.

In effetti, la Cgil ha tolto le castagne dal fuoco a parecchi. La sua resistenza è servita a conquistare vantaggi utili per tutti, autonomi compresi. Sarà creato un bacino di precari, le retribuzioni potranno restare uguali aumentando la produttività, regime più favorevole di quello immaginato dalla Cai per i riposi, ripristino dell'assistente di volo responsabile sul lungo raggio, migliori indennità per il personale di terra.

Che cosa volere di più? Piloti e assistenti di volo non hanno scoperto le proprie carte. Sgombrato il campo dalle questioni salariali e di organizzazione del lavoro, restano sul tavolo i problemi in qualche modo politici o quanto meno suscettibili di pressioni politiche.

Riassumendo, i punti sono tre: partner estero, fusione con AirOne, Malpensa. Tutti e tre attengono alle strategie aziendali e al futuro del trasporto aereo italiano, oltre che a una serie di ricadute finanziarie e sulle economie dei territori.

Il capitolo partner sembrava essersi risolto. Air France-Klm ha fatto la propria offerta, formalizzata dal consiglio d'amministrazione ieri mattina, per ottenere una quota fra il 10 e il 25 per cento della Compagnia aerea italiana. L'ipotetica concorrente Lufthansa non si è fatta avanti.

Tutto chiaro? Niente affatto, poiché l'opzione del partner straniero si lega al destino di Malpensa. Ai franco-olandesi lo scalo milanese alla periferia della Svizzera non interessa. Troppo vicino a Parigi e al Nord Europa.

Ai tedeschi potrebbe servire per alleggerire Francoforte. Intuibile chi sono i tifosi della compagnia tedesca. I problemi non si fermano qui. C'è l'aspetto delle alleanze internazionali. Lufthansa sta in Star Alliance, Alitalia e Air France-Klm in Skyteam. Se gli italiani escono devono pagare 130 milioni di euro. Un po' tanti nelle condizioni attuali di Alitalia, vecchia e nuova che sia. Resta la questione AirOne, partner italiano di Lufthansa. Se nella Cai entrano i tedeschi è logico che entra anche AirOne, così come prevedono il piano Fenice di Corrado Passera, amministratore delegato di Intesa SanPaolo e creditore della compagnia di Carlo Toto, e l'accordo quadro sottoscritto con sindacati confederali e Ugl.

Una logica che piloti e assistenti di volo, a mezza bocca, continuano a non condividere. Non fosse altro che per un banale calcolo di posti di lavoro. La Cai assumerà 12.500 dipendenti (gli esuberanti ammessi agli ammortizzatori sociali saranno 3.250). Senza l'abbraccio con AirOne potrebbero essere tutti Alitalia, e sarebbe tutta un'altra storia.

Questioni tecniche, comunque, tendono a dire i fan dell'accordo, Guglielmo Epifani in testa adesso che ha

firmato. Il leader della Cgil fa appello al «senso di responsabilità» dei piloti avendo ben compreso che le politiche di Alitalia e dei suoi destini, negli ultimi undici anni, le hanno condizionate quelli che tengono in mano, in senso letterale, le cloche di comando.

Ai problemi si ricomincia a pensare stamattina. Ieri è stato il giorno della soddisfazione. Contento il presidente della Cai Roberto Colaninno, disponibile a trattare per tutto il tempo necessario, a questo punto.

Sollevato il commissario Augusto Fantozzi, pronto a dare battaglia se la situazione fosse precipitata. L'Enav è tornata a dargli tempo e sul suo tavolo piovono offerte per le attività in dismissione, manutenzione pesante, call center, information technology.

E anche qui mette mano la Cai, insieme con Finmeccanica e Fintecna.

