Unione Sindacale di Base

ARTICOLI DI Rassegna STAMPA 22 Settembre 2008

News - Stampa

, 23/09/2008

22 settembre 2008 - La Provincia di Cremona

Alitalia, nuovi spiragli Fantozzi riapre la gara

di Paola Barbetti

ROMA — Alitalia si rimette sul mercato con un bando che sarà pubblicato oggi sul sito web della compagnia e domani su quotidiani nazionali e uno internazionale. È l'azione decisa dal commissario straordinario Augusto Fantozzi che solleciterà, dopo il naufragio del progetto Cai per l'opposizione di sei sindacati, altri soggetti a manifestare interesse per Alitalia, entro il 30 settembre prossimo. Plaudono i piloti «completamente d'accordo» con l'iniziativa ma avvertono: «il governo dica chiaramente se ha preclusioni». Plaude anche la Cgil il cui leader della Cgil Guglielmo Epifani si dice pronto a tornare al tavolo della trattativa, se ci sia «un ruolo attivo di Fantozzi». «Il Commissario fa quello che doveva fare, fa bene a vedere se ci sono alternative» dice. La contendibilità della 'polpa' di Alitalia, scevra dal peso debiti, verrà offerta a soggetti in grado di garantire la continuità del servizio per uno o più rami di azienda del gruppo Alitalia. Partendo dalla situazione normativa già garantita dal Governo nella trattativa con la Cai, gli eventuali candidati dovranno inviare manifestazioni di interesse dettagliate per i settori nei quali si articola il gruppo Alitalia (spa, airport, express, servizi e Volare) individuando anche il numero dei dipendenti coinvolti nel progetto. «Oggi questa parità tra i soggetti è assicurata, prima no» è il commento di Epifani all'iniziativa di Fantozzi,

sollecitata da più parti nei giorni scorsi. Ma c'è il fiato sospeso per la vita immediata di Alitalia: è per oggi il colloquio di Fantozzi con i vertici dell'Enac per verificare la sussistenza di adeguati livelli di liquidità ai fini della licenza provvisoria di sei mesi, anche se la nuova gara dà tempo fino al 30 settembre ai nuovi soggetti. Si fanno intanto più insistenti i rumors circa un interesse forte da parte di Lufthansa alla parte 'buona' di Alitalia. Pronti al contratto della compagnia tedesca tagliato del 30%, con 4 anni di pace sociale, si dicono pronti hostess e steward dell'Avia. E di Lufthansa ha parlato anche Epifani. «Noi non abbiamo mai difeso il principio della difesa dell'italianità ma della difesa di interessi nazionali. Non si può far fallire l'azienda se la Cai non ritorna in campo. I grandi vettori internazionali sono interessati, inclusa Lufthansa». Ma Anpac, Up e Sdl avvertono: «Esistono condizioni credibili e concrete per una reale alternativa a Cai. Il Governo deve dire pubblicamente se ha preclusioni o meno ad un'offerta alternativa a Cai, anche se arrivasse da una compagnia straniera». E oggi piloti (che hanno inviato una lettera aperta a Berlusconi) assistenti di volo e Sdl terranno una conferenza stampa. Incalza il ministro dei Trasporti, Matteoli: «il tempo è scaduto, i sindacati che non hanno condiviso il progetto Cai prendano atto della realtà e lo accettino». Ma la compagnia tedesca, secondo indiscrezioni, sarebbe fortemente interessati alle nuove condizioni di gara, con la polpa di Alitalia, non più gravata dalla mole dei debiti. In più, l'opzione Lufthansa presenterebbe altri vantaggi: il 'semaforo verde' da parte sindacale con il superamento dello scoglio contrattuale, motivo del naufragio della proposta Cai, oltre al rilancio dello scalo di Malpensa inserito nel network della compagnia tedesca. Intanto, le difficoltà di Alitalia si fanno più pressanti: l'ente aeroportuale di Israele ha sequestrato i conti bancari e le proprietà di Alitalia in Israele a causa per un debito di 350 mila euro. Infine, il 'giallo' della mancata telefonata Epifani-Berlusconi. Il leader Cgil dice di aver chiamato il premier ma inutilmente. Non risultano telefonate, replica palazzo Chigi; non sono stato ricontattato, insiste Epifani. «La Cai non è l'unica alternativa e basta con le minacce e le bugie ai lavoratori; è falso che la nazionalizzazione non si può fare: altri lo fanno e lo hanno fatto» ha affermato Fabio Frati, della Cub Trasporti. «La nazionalizzazione è una soluzione praticabile ed è l'unica — afferma Frati in una nota — per lo Stato sarebbe un intervento sostenibile; anche dal punto di vista economico l'intervento dello Stato non è improponibile vista la risibile offerta della Cai per l'acquisto di Alitalia: comprare la compagnia con soli 300 milioni di euro, ricevendone, come sembra, poi circa 200 di sgravi fiscali, scaricando debiti e costi sociali dell'operazione sullo Stato, è un vero e proprio raggiro che produce oltre 10 mila esuberi, il ridimensionamento di Fiumicino e ripercussioni sull'intero comparto».

22 settembre 2008 - Leggo

Fiumicino. Si ricomincia. Dopo la fuga primaverile di Air France...

di Giorgio Ursicino

Si ricomincia. Dopo la fuga primaverile di Air France, e quella di fine estate della cordata italiana, riparte la sempre più difficile ricerca di qualcuno che compri Alitalia. Al commissario

straordinario Fantozzi l'onere di fare le ultime mosse. L'attuale responsabile della compagnia di bandiera allargherà la sua azione di "esploratore" per trovare alternative all'offerta di Cai.
Domani su alcuni quotidiani italiani e su uno internazionale verrà pubblicata una sollecitazione a presentare entro il 30 settembre manifestazioni di interesse in grado di garantire la continuità del servizio. Non solo per l'intera compagnia, ma anche per uno o più rami di azienda come Express o Volare. Sembra un film già visto, ma in effetti ci sono novità importanti poiché la posizione del governo nelle ultime settimane dà più garanzie agli acquirenti rispetto ad alcuni mesi fa.
L'iniziativa di Fantozzi è stata applaudita dall'Unione piloti: «Bene una gara, adesso l'interesse può essere maggiore poiché è in ballo la polpa di Alitalia, senza debiti». La Cub Trasporti parla invece di nazionalizzazione: «E' una soluzione praticabile, si può fare, altri lo hanno già fatto. Si eviterebbe di scaricare i debiti e i costi sociali sullo Stato». La Cgil conferma di essere pronta a trattare, ma per il ministro dei Trasporti Matteoli l'alternativa al fallimento resta una sola: «Se i sindacati accetteranno il piano Cai, sarà il governo ha chiedere alla nuova società di tornare sui propri passi».

---

21 settembre 2008 - Repubblica.it

Analisi dei numeri e delle percentuali delle nove sigle in ognuno dei tre settori. Almeno il 70 per cento dei dipendenti Az sono iscritti al sindacato

Alitalia, il peso dei sindacati.La mappa di "sì" e "no" all'accordo

La netta maggioranza di piloti e assistenti di volo è iscritta alle associazionidi categoria che rifiutano la proposta Cai e chiedono una nuova trattativa

di CLAUDIA FUSANI

ROMA - Sarebbe un po' come volersi sposare senza la moglie o il marito. Costruire una casa dal tetto anziché dalle fondamenta. In questo caso, far volare un aereo senza ali. Semplicemente impossibile. Parliamo di Alitalia. Dice Guglielmo Epifani, leader della Cgil, e in queste settimane indicato dal governo come l'incosciente che a forza di tentennare tra il NI e il NO ha affossato l'offerta della Cai: "E' inutile che andiamo a firmare noi, senza le associazioni di categoria la maggioranza dei lavoratori è contro l'accordo". Epifani dice, cioè, qualcosa di elementare e quasi scontato: se al tavolo Alitalia non siedono anche piloti e lavoratori divolo non si va da nessuna parte. Lo dicono i numeri che vanno ben al di là dei rispettivi schieramenti politici. Anzi, mai come nella vicenda Alitalia contano solo i numeri che hanno avuto la forza di mescolare sigle vicine a Rifondazione con altre di destra e di centro. Divisi dalla politica uniti da un contratto e da una condizione di lavoro. Tanto da vedere, per esempio, un cattolico rispettoso della regole come Antonio Divietri (Avia) attaccato al megafono ad arringare i lavoratori Alitalia riuniti a Fiumicino e il solitamente barricadero Tomaselli (Sdl) che cerca di tenere buoni gli stessi lavoratori. Una rivolta dal basso, contro i confederali accusati di "parlare senza sapere bene di cosa si sta parlando". E in nome della rappresentanza: sindacale, di base, di settore. E anche della propria dignità, quasi del riconoscimento di esistere. "La cordata della Compagnia aerea italiana - ripetono da due

settimane le cinque sigle autonome - ci ha sempre e solo dato aut aut, è stato l'approccio sbagliato, fin dall'inizio una provocazione continua. A rompere, mai a costruire". I numeri quindi. Per capire il peso del sindacato tra i lavoratori Alitalia e AirOne e di ognuna delle nove sigle coinvolte nei tre settori, piloti, assistenti di terra e di volo. E vedere a che punto si fissa l'asticella di un accordo possibile nei numeri prima ancora che nei contenuti. Il 70 per cento iscritto al sindacato. Il governo fissa a quota 17.500 i lavoratori di Alitalia. Per i sindacati sono almeno mille in più. Gli iscritti al sindacato risultano essere tra i 12 e i 13 mila. Con queste proporzioni: 2.522 Filt-Cgil; 2.063 Uilt; 2.057 Fit-Cisl; 1.900 Sdl; 1.122 Anpac (solo piloti); 1.050 Ugl; 940 Avia (solo assistenti di volo); 540 Anpav (solo assistenti di volo); 350 Up (solo piloti). Ci sono anche circa 250 iscritti ai Cub, sigla però mai presente al tavolo. Queste cifre possono non essere precise e variare di qualche decina ma non incidere sulla percentuale di massima. Mai come in questi mesi il tesseramento sindacale è stato in movimento in Alitalia. Si sono registrati fenomeni di passaggi da una sigla all'altra, iscrizioni ma anche dimissioni. I piloti. Sono 2.550 i piloti di Alitalia e AirOne. Di questi 1.122 sono iscritti all'Anpac guidata dal comandante Fabio Berti e 350 all'Unione piloti presieduta da Massimo Notaro. La somma delle due associazioni di categoria conta circa 1.500 piloti a cui ne vanno aggiunti circa 5-600 distribuiti tra le quattro sigle confederali Cgil, Cisl, Uil e Ugl. La Cgil, per esempio, ne conta solo 50. Il risultato numerico dice che la netta maggioranza dei piloti è contraria all'accordo con Cai almeno nei termini e nei modi in cui se n'è discusso finora. Anpac e Up sostengono, tra l'altro, che in questi giorni decine di colleghi iscritti alle sigle confederali stanno passando nelle associazioni professionali di categoria. Gli assistenti di volo. Anche in questa categoria la netta maggioranza è contraria sia all'accordo quadro che alla bozza di contratto proposte da Cai. Az e AirOne contano circa cinquemila assistenti di volo. La Cai prevede di aver bisogno di 3.300 tra hostess e steward. Le due principali associazioni di categoria Anpav e Avia contano 500 e 940 iscritti. Cgil ne ha circa 200, Cisl e Uil circa 250 a testa e Ugl non arriva a cento, Sdl ne ha un migliaio. Se anche l'Anpav strappa con le sigle autonome e va a sedersi la tavolo come ha annunciato, la maggioranza degli assistenti di volo resta contraria al piano Cai. Così pure se la Cgil dovesse abdicare alla ragion di stato e di pax sociale. Senza contare che le dichiarazioni del presidente Muccioli (Anpav) in favore di Cai avrebbero fatto perdere nella sola giornata di sabato 30 tesserati passati a Sdl e 42 in Avia. Gli assistenti di terra. In questo caso l'accordo con Cai potrebbe essere già operativo visto che la maggioranza del personale di terra è iscritto alle sigle confederali Cgil Cisl, Uil e Ugl. Si tratta del settore più numeroso, tra operai, impiegati, quadri e dirigenti, circa novemila dipendenti tra Az e AirOne di cui la nuova Cai ne riassorbirà 7.560. In questo caso sarebbero contrari all'accordo solo il migliaio circa di Sdl e i 250 dei Cub che però sono esclusi dall'inizio dalla trattativa. Schieramenti politici addio. La trattativa Cai-Alitalia segnerà una svolta nella storia del sindacato. Una partita altra e diversa di cui sono ben consapevoli i segretari generali e i presidenti delle associazioni di categoria. La proposta di accordo Cai, infatti, scardina il tradizionale assetto della rappresentanza dei lavoratori nel momento in cui non riconosce il valore della associazioni di categoria e dei cosiddetti autonomi accusati di portare avanti "pretese corporative" e sceglie di trattare solo con i confederali. Un passaggio "delicato" alla vigilia della trattativa maestra, quella con Confindustria sui contratti nazionali. Da questo deriva un rimescolamento di schieramenti senza precedenti. Per farla più semplice: decenni di ideologie sono congelate in difesa di un

contratto specifico e di una professionalità. Così i piloti, tradizionalmente di centro-destra, vanno a braccetto con i dipendenti di Sdl che sono spostati a sinistra del Pd. E i cattolici osservanti, nati e vissuti al centro come Avia, agitano e organizzano i lavoratori con spirito non consueto. E' curioso vedere la Filt-Cgil che ragiona con passione con Avia. C'era anche l'Anpav, di qua dalla barricata. Muccioli, che da giorni scalpitava per tornare a dare la mano al governo, a un certo punto non ce l'ha fatta più. Infine, la trattativa ha ufficialmente promosso a ruolo di confederale l'Ugl della combattiva Renata Polverini. La triade non c'è più. Adesso c'è una quaterna. Sempre che l'Ugl non prenda il posto di Epifani. Che alla fine ha ragione quando dice: "Senza piloti e assistenti di volo non andiamo da nessuna parte". Perchè non s'è mai visto un aereo senza ali.