

SE CI FOSSE ANCORA UN FOCHERELLO SOTTO LA CENERE

EDITORIALE

L'IRRESPONSABILITÀ DELL'ESULTANZA

SERGIO SOAVE

Ameno di imprevedibili ripensamenti della venticinquesima ora, il tentativo di costruire una compagnia aerea italiana che ereditasse una parte consistente dell'operatività di Alitalia è fallito. Ora toccherà al commissario Augusto Fantozzi cercare di salvare qualcosa dal naufragio, mentre è prevedibile che si scateni una furiosa battaglia retrospettiva per identificare i "colpevoli". Naturalmente sarebbe stato meglio che le energie che verranno impiegate in quest'opera di rivangatura fossero invece state messe al servizio della ricerca di una soluzione o che - se c'è ancora un qualche margine - lo siano almeno in extremis. Allo stato degli atti, comunque, quella che appare profondamente lesa dalla vicenda è, almeno sul terreno della contrattazione, l'unità tra le forze sindacali. Particolarmente critica appare la posizione della Cgil che, dopo aver concordato con le altre confederazioni sulla dolorosa ma ineluttabile necessità di accettare il piano industriale proposto, si è poi staccata per mettersi alla testa dei protestatari delle sigle di élite, continuando a richiedere una riapertura della trattativa al di là dei tempi consentiti. Davvero un'inedita "alleanza" questa tra il sindacato di

corso d'Italia, l'associazione professionale dei piloti, forte di molti privilegi, e le organizzazioni corporative degli assistenti di volo.

È comprensibile ora che una parte dei lavoratori non accetti di arrendersi alla realtà come dimostrano le paradossali scene di esultanza che - con sovrano sprezzo di ogni evidenza - hanno accolto a Fiumicino l'annuncio del ritiro dell'offerta da parte della Cai. Meno ragionevole che un sindacato non sappia assumersi le proprie responsabilità fino in fondo: se la Cgil riteneva che si potesse ottenere di meglio del piano presentato non doveva accettarlo, ma, una volta accettato, non poteva alimentare l'illusione che non se ne traessero le conseguenze inevitabili sul piano contrattuale. La Cisl che, seguita da Uil e Ugl, aveva gestito la trattativa in termini più razionali, ottenendo quel che nelle condizioni date era possibile ottenere, è stata fatta oggetto di forme di aggressione simili a quelle che i suoi dirigenti subirono dopo l'accordo sulla legge Biagi.

Nelle prossime settimane verrà a scadenza un altro appuntamento decisivo: la riforma del sistema contrattuale, dopo mesi di trattativa con Confindustria, e c'è il rischio concreto che la rottura intersindacale verificatasi su Alitalia abbia pesanti ripercussioni an-

che su quell'altro tavolo. La Cisl mostra di avere una visione sufficientemente equilibrata del ruolo di un sindacato moderno in una situazione tanto critica, e non solo per la vicenda Alitalia naturalmente, ma fatica a trascinare su questo terreno l'insieme delle forze sindacali.

Quello della divisione tra lavoratori e tra sindacati è il dato più evidente, che caratterizza la situazione che si è creata. Poi, naturalmente, si può discutere sui connotati dell'iniziativa assunta dagli imprenditori della cordata, sulle responsabilità del governo nell'averla promossa, sull'effettiva intenzione di andare fino in fondo nell'impresa. Senza quella sponda, comunque la si giudichi, c'è una compagnia in liquidazione, che oggi non ha i soldi neppure per pagare il carburante e che forse dovrà chiedere ad altri di garantire i collegamenti per non fermare il traffico aereo in Italia. Si potrebbe dunque cadere nel baratro in poche ore, come dice Silvio Berlusconi, usando però il condizionale, il che per lui rappresenta un'eccezione. Forse da questo esilissimo sintomo si può arguire, o almeno sperare, che sotto le macerie fumanti della trattativa fallita ci sia ancora un focherello che potrebbe, con uno sforzo di buona volontà, essere riattivato.