

VERTENZA ALITALIA.

Da mezzanotte è iniziato il caos in tutti gli scali italiani. Fino a mercoledì tutti a terra, con disagi o gravi ritardi

**IL CALENDARIO**



**LUNEDÌ 13**

- Per tutto il giorno (dalle ore 00 alle 24) si scatteranno dal lavoro gli assistenti di volo di Fit-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti e Anpav.
- Per 4 ore, dalle 11 alle 15, si fermeranno anche hostess e steward del sindacato autonomo Sulta.
- Per tutto il giorno il personale di volo Cisl.
- A mezzogiorno scatterà lo sciopero dei piloti Anpac, che si concluderà alle 12 di martedì 14.

**MARTEDÌ 14**

- Si concluderà alle 12 lo sciopero dei piloti Anpac.

**MERCOLEDÌ 15**

- Sciopero controllori di volo: dalle 7, per 24 ore. Saranno garantiti i servizi minimi.

P&G Intograph

Alitalia comunica che oggi e domani, in ottemperanza alla legge 146/90, saranno assicurati tutti i collegamenti compresi nelle fasce orarie 07.00-10.00 e 18.00-21.00.

**VOLI GARANTITI**

**13 febbraio**

AZ 3593 Alghero-Roma-Torino; AZ 3592 Torino-Roma-Alghero; AZ 3591 Cagliari-Roma-Genova; AZ 3581 Cagliari-Roma-Napoli; AZ 810 Roma-New York; AZ 1582 Roma-Buenos Aires; AZ 884 Roma-Dakar; AZ 1740 Roma-Bangkok-Sidney-Melbourne e tutti i collegamenti intercontinentali in arrivo, compresi i transiti su scali nazionali ed esteri

**14 febbraio**

AZ 3591 Cagliari-Roma-Genova; AZ 3593 Alghero-Roma-Torino; AZ 3726 Palermo-Lampedusa; AZ 3736 Torino-Cagliari-Palermo; AZ 3597 Alghero-Roma-Genova; AZ 810 Roma-New York; AZ 1790 Roma-Milano (Malpensa)-Tokio; AZ 620 Roma-Milano (Malpensa)-Los Angeles

Saranno inoltre assicurati i voli effettuati con le compagnie Continental e Ansett

# L'Italia non vola. Cieli sbarrati per lo sciopero

Tutti a terra. Da mezzanotte sono entrati in sciopero hostess e steward di Alitalia, a mezzogiorno parte l'agitazione dei piloti che si concluderà soltanto domani. Mercoledì, per l'intera giornata, saranno i controllori di volo ad inchiodare in pista tutte le compagnie. Pochissimi - e prevedibilmente con ritardi - i collegamenti assicurati. Gli assistenti di volo sono contrari all'intesa con l'australiana Ansett, i piloti chiedono aumenti da 24 milioni l'anno.

Per alcune sue rotte con gli Stati Uniti, infatti, l'Alitalia ha affittato aerei, piloti ed equipaggi dalla australiana Ansett: un risparmio dei costi del 30% secondo il vertice della compagnia, l'inizio dello smembramento di Alitalia secondo i sindacati. Che proprio i voli Ansett si alzano regolarmente in cielo nel giorno di uno sciopero dichiarato anche contro di loro non può certo riempire di gioia le organizzazioni sindacali.

Intanto, almeno per ora, il dialogo con i propri dipendenti, Alitalia cerca di mantenere un collegamento diretto con la propria clientela. Una strategia dell'attenzione cui tengono particolarmente il presidente Renato Rivero e l'amministratore delegato Roberto Schisano. Anche stavolta, come in altre occasioni, sono state comperate pagine sui principali quotidiani per scusarsi con i viaggiatori e spiegare le ragioni della compagnia. «Assistiamo al manifestarsi di quella carenza di cultura del servizio che, nei fatti, rischia di farci sfuggire opportunità di crescita», spiegano constatando le agitazioni del personale. E ai piloti che chiedono un aumento contrattuale da 24 milioni l'anno ricordano che il 1995 deve essere l'anno della svolta: Alitalia deve offrire un servizio di qualità a costi competitivi.

Siamo al muro contro muro? Sembra proprio di sì anche se la compagnia invita a tornare «alla logica del confronto al fine di individuare insieme la soluzione migliore per un obiettivo comune: il risanamento e il rilancio di Alitalia». Ma per ora è dialogo tra sordi. Improbabile - pena un delirare incontrollabile delle vertenze - che la situazione possa continuare a lungo così. Ne sono convinti anche il ministro dei Trasporti Gianni Caravale e quello del Lavoro Tiziano Treu che, mantenendo sotterrata l'arma della precettazione, si sono detti pronti a scendere in pista per tentare una mediazione.

L'INTERVISTA

## «Non siamo una casta se stiamo a terra è colpa dell'azienda»

Scioperano - insieme con i controllori di volo e le hostess e gli steward - i piloti italiani. «Ma la colpa non è nostra se adesso non si vola», dice uno di loro. La trattativa sulle retribuzioni, il caso Ansett. «Ho sedici anni di anzianità e guadagno sette milioni al mese, meno dei miei colleghi europei. Ora Schisano me ne vuole portare via un terzo. Con la vita che faccio, scusate tanto, ma io non ci sto...».

CLAUDIA ARLETTI

ROMA. «Sono un comandante dell'Alitalia. Ho cominciato a volare che ero un ragazzo di vent'anni. Adesso ne ho 46 e guadagno sette milioni e mezzo al mese. Netti, naturalmente. L'azienda dice che sono troppi. Ma questo è un errore. E la colpa non è mia se in questi giorni non si vola...». Marzio Tiezzi è uno dei piloti italiani che oggi resteranno a terra. Negli uffici dell'Anpac - il maggiore sindacato che li organizza - ieri ha spiegato le sue ragioni.

**Di nuovo uno sciopero. La gente non ne può più, non crede?**  
Eh, il clima è questo, si è diffusa l'idea che i piloti siano una casta corporativa che se ne frega dei disservizi causati dagli scioperi. Ma non è vero. Il problema è che il trasporto aereo in Italia è a un livello di degrado così profondo che per cercare di raddrizzare la situazione siamo costretti a restare a terra. Io lo faccio con rammarico, sappiamo di creare disagi. Ma ci sono delle volte in cui non c'è alternativa: in parole povere, noi siamo costretti a scioperare. Nel passato chi aveva il dovere di organizzare il trasporto aereo non l'ha fatto e il risultato ora è che noi lavoriamo in continua emergenza. Civiltà e alla paralisi, ci sono deficienze strutturali enormi. Lo sapeva che la pista di Milano Linate è troppo corta? O che l'aerostazione di Bologna...  
**Lo sciopero però non riguarda questi problemi. Qui si parla di soldi.**

Allora, succede questo: l'Alitalia ha detto che vuole riorganizzarsi e che vuole diventare concorrenziale. Giusto. Giustissimo. Noi siamo disponibili. Però le scelte devono essere equilibrate. In realtà l'amministratore delegato, Roberto Schisano, ha deciso che per riorganizzare l'Alitalia bisogna massacrare noi, i piloti. Bisogna ridimensionarli nei ruoli e nelle retribuzioni.  
**E voi invece chiedete dagli aumenti.**

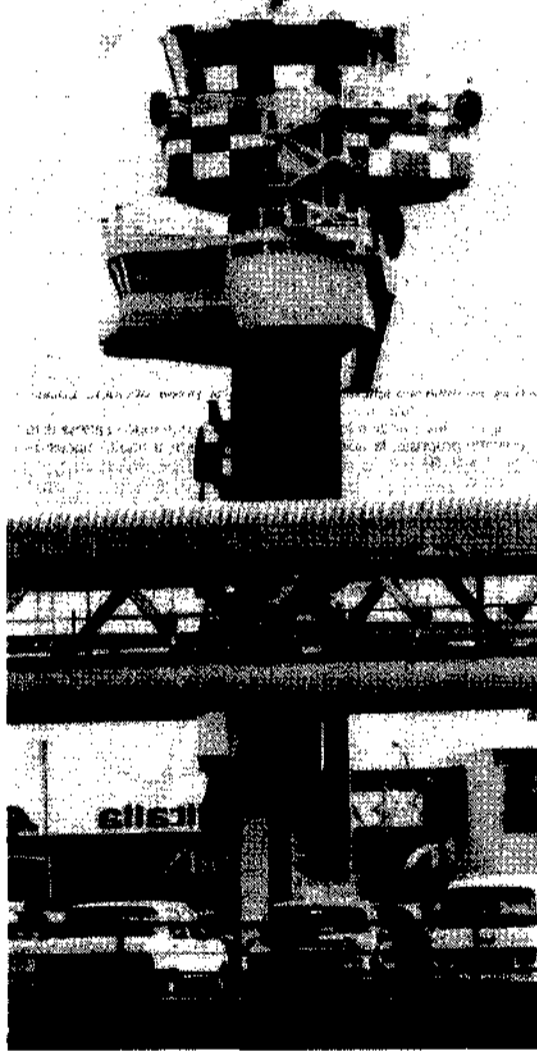
Non è vero. I piloti sono disponibili a dare 120 miliardi all'anno di aumento di produttività, in cambio di 24 miliardi. Spiego subito. All'amministratore delegato occorre un contratto più flessibile, in cui cresca la produttività, a svantaggio della qualità della vita: significa che noi vedremo ridotti i giorni di riposo e quelli di ferie,

che voreremmo più ore con meno recupero... Questo farebbe risparmiare all'azienda 120 miliardi all'anno. Noi, in cambio, abbiamo chiesto un aumento delle retribuzioni, pari a 24 miliardi, cioè 24 milioni lordi annui a testa. L'amministratore delegato ha detto di no. E quando abbiamo proposto alternative, la risposta dell'Alitalia è stata chiamare gli stranieri per fare fare loro ciò che spetterebbe a lei.

**Il caso Ansett.**  
Sì, l'affitto di equipaggi della compagnia australiana Ansett. Tutto è stata fatta a nostra insaputa, senza concordare niente, e diciamo che questo fatto ha chiuso qualsiasi tipo di colloquio perché per noi una scelta del genere è inaccettabile. Cinque giorni fa, c'è stato un incontro all'Intersind, e ci sono state fatte altre proposte inaccettabili. L'Alitalia si è detta disposta a rinunciare all'Ansett, a queste condizioni: aumento delle ore di volo, dieci anni come permanenza minima sullo stesso tipo di aereo invece degli attuali tre, riduzione delle retribuzioni... Già, per esempio, un pilota di lungo raggio passerebbe dai circa 300 milioni annui lordi di oggi a 150 milioni... Cosa dobbiamo pensare? Che qui non vogliono trovare le soluzioni. Contemporaneamente, sono circolate indiscrezioni circa il progetto di ristrutturare il gruppo trasformando Alitalia in una holding e cedendo tutte le attività secondarie a una serie di società controllate, dove il costo medio dei piloti sarebbe intorno ai 190 milioni. In sintesi: se vogliamo farci massacrare, la proposta Schisano è perfetta.

**Invece?**  
Invece, bisogna che la gente sappia che siamo professionisti con un iter complesso alle spalle, che abbiamo una vita di cinque anni più corta della media della popolazione, che abbiamo malattie professionali tremende, che corriamo gravi rischi a livello cardiocircolatorio, che abbiamo una elevata probabilità di contrarre il cancro...  
**Parlo di capire che la soluzione è lontana.**

Vede, in tutto il mondo siamo una categoria altamente professionalizzata cui spetta giustamente una certa retribuzione. Schisano ora ce la vuole dimezzare e noi non possiamo accettarlo. Alla British Airways guadagnano quanto noi. In Europa quelli che prendono di più sono quelli dell'Air France. Ma anche alla Lufthansa e alla Klm olandese guadagnano di più. Io lavoro ormai da sedici anni nella compagnia. Ho diecimila ore di volo alle spalle e guadagno 7 milioni e mezzo netti. Ci sono dieci giorni di riposo al mese, negli altri venti possiamo essere utilizzati incondizionatamente di giorno e di notte, anche il sabato e le feste. Io, poi, volo sul corto raggio, cioè in tutta l'Europa e nel Nord-Africa, con partenze da Roma e destinazione Roma. Poi ci sono i voli in cui invece sto via per cinque giorni di fila: un giorno a Genova, uno a Francoforte, l'altro a Istanbul, il quarto a Madrid e poi rientro a Roma. All'inizio è decisamente interessante. Ma poi diventa pesante. E per fortuna io non ho il problema dei fusi orari. Mentre per quelli che un giorno sono a Bangkok, l'indomani a Singapore e poi finiscono a New York è un disastro. Abbiamo casi di esaurimento a causa di questo stress.



La torre di controllo di Fiumicino

Gianni Napoli/Adn Kronos

**Però con l'opinione pubblica rischiate il boomerang. Prima, ci sono state le manomissioni, ora voi fate gli scioperi...**  
Premesso che ancora non c'è nessuna prova di quello che è successo, circa le manomissioni perso-

nalemente temo che la politica di questo amministratore delegato abbia creato un clima di conflittualità in ogni categoria - piloti, assistenti di volo, tecnici di terra ecc - per cui in mezzo a tutti questi potrebbe essere spuntata una testa calda. I passeggeri si arrabbiano, ma invece di dare la colpa ai piloti dovrebbero domandarsi se per caso non serva una strategia diversa. Questo amministratore delegato dice che è tutta colpa nostra, ma sa che penso? Che se anche noi accettassimo le sue condizioni, l'Alitalia sempre a fondo andrebbe: perché i problemi sono ben altri. L'Alitalia ha 3 mila esuberanti tra il personale di terra, ha una flotta di aeroplani sbagliata che comincia pure a essere vecchia... Le precedenti gestioni hanno voluto, con una uscita di 4 mila miliardi, 40 airbus A 321, bimotori di corto raggio che non servono a un bel niente, sono doppiotti di aerei che già ci sono... All'Alitalia sono indispensabili assolutamente bi-reattori di lungo raggio come il Boeing 767, che infatti ora prende in leasing alla Ansett perché non ci sono i soldi per comprarlo. Dopodiché vengono a chiedere sacrifici a noi, a scatola chiusa. Non volevamo lo scontro. Ma non possiamo accettare di essere massacrati.

GILDO CAMPESATO

ROMA. Aeroporti off limits per tre giorni. Prima le hostess e gli steward, poi i piloti, quindi i controllori di volo: una raffica di scioperi a catena che terranno a terra gli aerei dell'Alitalia fino alla mezzanotte di mercoledì. Se le mettiamo tutte assieme, le ore di agitazione programmate dalle varie categorie lambiscono quota 100. Un bel record anche per un settore che ad «acqua selvaggia» è abituato da anni.

Da battistrada hanno fatto gli assistenti di volo aderenti a Fit-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti, all'Anpav e alla Cisl: sono in agitazione già da stanotte. E continueranno a non presentarsi al lavoro sino a mezzanotte. Sempre oggi, dalle 11 alle 15, si fermano hostess e steward iscritti al sindacato autonomo Sulta. A mezzogiorno scatta anche l'agitazione programmata dai piloti dell'Anpac e della Fit-Cisl. Torneranno a volare soltanto dopo le dodici di domani. Ma nel frattempo, dalle tre del mattino fino a mezzanotte di domani, sarà il personale di terra aderente al Sulta ad aver dato il cambio ai colleghi piloti.

Fin qui lo sciopero interesserà soltanto i voli Alitalia. I collegamenti assicurati dalle altre compagnie private italiane e dai concorrenti stranieri non verranno infatti toccati. Guai per tutti, invece, mercoledì. Dalle 7 del mattino incroceranno le braccia i controllori di vo-

lo iscritti a Cgil, Cisl, Uil e al sindacato autonomo Cila-Av. Per nessuna compagnia ci sarà scampo. Qualche giorno di tregua, e poi, se non interverranno novità dal fronte della trattativa, torneranno le agitazioni. Per il 24 febbraio il Sulta ha già dichiarato un fermo di 24 ore dei propri assistenti di volo. Nei cieli turbonati di Alitalia incombono quindi altre 20 ore di sciopero annunciate da hostess e steward di Cgil, Cisl, Uil ed Anpav. Se ne attende soltanto la data. I piloti hanno deciso di non essere da meno con l'effetto annuncio: l'Anpac ha invitato i propri iscritti a prepararsi ad un'astensione dal lavoro di ben due giorni interi.

Qualcosa, in ogni caso, in questi giorni volerà. Ad esempio, saranno garantiti i collegamenti con le isole ed alcune rotte intercontinentali. Fascia verde, inoltre, per i voli programmati tra le 7 e le 10 e tra le 18 e le 21. Ma è inutile precipitarsi in aeroporto con troppa fretta: si possono prevedere sin da ora forti ritardi. Tutto regolare, invece, per i collegamenti con gli Stati Uniti assicurati da Alitalia grazie agli accordi con Continental (Newark, Houston, Cleveland, San Francisco) ed Ansett (Boston, Chicago, Montreal, Toronto). Ma proprio quest'ultima intesa rischia di innescare nuove polemiche. La contestano i sindacati autonomi dei piloti, la condannano gli aderenti alle organizzazioni sindacali confe-

**A TUTTE LE "ANTENNE" CHE PUNTANO IN ALTO...**

**Popolare È IN ORBITA!**

I notiziari, i servizi giornalistici dall'Italia e dall'estero, prodotti negli studi di Radio Popolare, solcheranno ben presto l'etere sull'intero territorio nazionale, a disposizione di tutte le emittenti locali interessate a ricevere e trasmettere nella propria area il segnale di Popolare Network. Forte e chiaro.

**Chiedete subito informazioni.**  
Tel. 02/29524158  
Fax 02/29524770

**SINTONIZZIAMOCI**