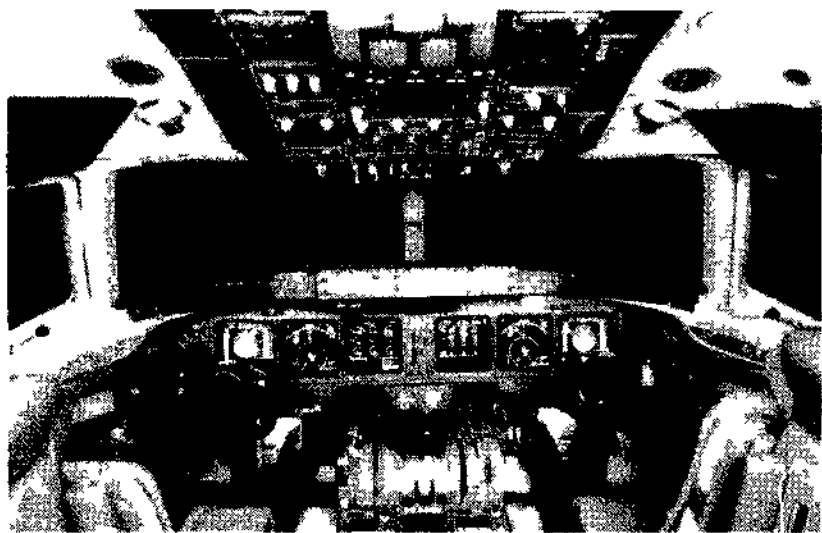


IL CASO ANSETT.

Su uno degli «aerei dello scandalo» noleggiati da Alitalia «I nostri colleghi italiani protestano? Li capiamo, però...»



La protesta dei piloti Alitalia, blocca la partenza del «volo in affitto» della Ansett

«Benvenuti a bordo, sono il vostro pilota in affitto»

«I piloti italiani? Devono stare attenti con le loro richieste. La concorrenza arriverà anche da voi. Io il lavoro l'ho già perso due volte». Chris Turner Hawkes è il comandante di uno degli «aerei canguro» che vola sotto le insegne di Alitalia. Si è licenziato da British. «Mi avevano detto: o vai a fare lo steward o molli». D'estate porta in giro i turisti coi charter, d'inverno va dove lo «affittano». «Prima in Vietnam, poi in Svezia, ora in Italia. Domani? Chissà».

DAL NOSTRO INVIATO
RALDO CAMPESATO

BOSTON «Venga entri pure. Ma mai visto un cockpit del B767? Questo poi è bello nuovo» dal suo posto di comando si mostra disponibile e sorridente Chris Turner Hawkes, capo pilota del volo Az614 che ci sta portando a Boston. Turner Hawkes è uno dei «crumiri» uno di quei «canguro» venuti dall'Australia ad invadere il mercato del lavoro italiano. «No guardi! Io sono inglese di Londra. E poi cosa vuol dire crumiri?»
Vuol dire che mentre i suoi colleghi italiani soporavano, lei so-

ne andava per i cieli guidando un aereo con gli emblemi dell'Alitalia.
Senta. Provo simpatia per i miei colleghi italiani. Ma anch'io sono un lavoratore. E il mio compito è far volare gli aerei della mia compagnia. Sa quando uno ha un lavoro se lo tiene ben stretto. Oppure in Italia pensate che un pilota sia al sicuro per sempre ben seduto al suo posto?
Perché, non è così?
No. Io il lavoro l'ho perso. Due volte. E quando facevo il disoccupato

to a Londra arrivavano compagnie italiane come Air Meridiana, Air Europe, Italia, Portavaro, i londinesi a Tenerife ed in altri posti di vacanza. E io non trovavo chi mi assumesse. Ma mica me la prendo con gli italiani, oggi la concorrenza internazionale è fatta così. Anch'io sono stato alla Air Europe in Inghilterra. Trasportavo turisti inglesi in giro per il mondo. Poi è arrivata la guerra del Golfo. Nessuno ha più viaggiato e mi sono ritrovato a casa anch'io.
Le compagnie come Alitalia non licenziano così facilmente.
Lo dice lei. Ma lo sa che ad un certo punto in Inghilterra c'erano 500 piloti senza lavoro? All'inizio lo lavoravo per British Airways. Che in quei tempi assomigliava molto all'Alitalia di oggi. Poi hanno deciso di privatizzare. «Dovete essere più produttivi. Una parte dei piloti deve cambiare mestiere. Ci hanno detto: Vuol restare? Va bene, te daremo gli stessi soldi, ma te vai in corridoio a fare lo steward».

Non ho accettato e me ne sono andato.
E adesso c'è Ansett a darle lavoro.
Veramente sono pagato da Air 2000.
Come da Air 2000?
È una compagnia charter che sta a Londra. D'estate volo con i turisti. D'inverno però c'è poca richiesta. E allora dobbiamo andare noi dove c'è lavoro. Air 2000 ci affitta alle compagnie che hanno un bisogno stagionale di piloti. Adesso c'è l'Ansett che ci ha richiesto per questi voli con Alitalia. Ma prima sono stato in Vietnam, poi in Svezia e adesso in Italia. Il prossimo mese chissà. Il mio contratto finisce tra una settimana. Del resto non possiamo mica star fermi. Altrimenti come fa la nostra compagnia a pagarci?
Si dice che lavorate duro, almeno al confronto dei vostri colleghi italiani. Sono impiegati per 40 ore al mese, voi inglesi siete disposti a farne sino a 100.
Veramente in Alitalia volano così

poco? Beati loro. Ma non credo potrà durare a lungo. Tra non molto l'Unione Europea renderà le regole uguali per tutti.
In ogni caso, i piloti italiani dicono che guadagnano meno dei colleghi europei e vogliono aumenti da 24 milioni al mese. La loro media è ora di 156 milioni l'anno, circa 100.000 dollari.
Davvero? Da noi nel charter la paga media è di 75.000 dollari. Non conosco qualcuno che mi faccia assumere in Alitalia?
Da noi veramente, protestano anche perché vorrebbero spacciare Alitalia in tante subcompagnie.
Ah questo l'ho già visto. Qualche anno fa British aveva compagnie regionali in Scozia, a Manchester e a Birmingham. Ha cominciato a dire ai piloti che dovevano accettare salari più bassi o chiudevano. I sindacati non hanno protestato più di tanto. Il grosso dei piloti era basato soprattutto a Londra. Poi British ha comprato Dan Air di stanza a Gatwick. E anche loro

hanno avuto salari più bassi. Senza proteste perché tanto non era il problema di Heathrow, dove sta il grosso della forza di British Air. Adesso invece lo è diventato. Perché se non accettano le nuove condizioni gli dicono va bene, chiamiamo gli altri. E i salari di tutti sono scesi.
Allora i piloti italiani fanno bene ad opporsi al cambiamento.
Questo devono deciderlo loro. Io che ho vissuto la ristrutturazione di British dico che ben difficilmente potranno continuare così. A meno che non si voglia far fallire la compagnia. Lo sa che ci sono vettori come Air Europe che hanno costi drasticamente più bassi di Alitalia? Sono pronte ad andare da voi e portare gli italiani a Londra o a New York a prezzi che all'Alitalia se li sognano? Con i vostri costi non potete nemmeno riuscire a competere.
E allora, perché non vengono?
Perché noi gli danno i permessi. Ma tra un paio d'anni ci sarà la liberalizzazione e sarà certo il ve-

In dirittura d'arrivo l'accordo Sabena-Swissair

Il negoziato per l'alleanza tra la Sabena e la Swissair ha imboccato la dirittura d'arrivo. L'intesa porterà la compagnia svizzera a sostituire l'Air France nella compagnia azionaria della Sabena. Dal punto di vista operativo, la nuova alleanza coinvolgerà anche la Austrian Airlines e l'americana Delta. Ad indicare che per la conclusione del negoziato è ormai questione di giorni sono i dettagli dell'operazione pubblicati ieri da tutti i giornali. In un servizio in cui ha annunciato la firma dell'intesa per il sette marzo a Bruxelles. La data è stata giudicata «prematura» dalle parti interessate che non si sono invece pronunciate sui contenuti dell'accordo. La Swissair dovrebbe arrivare a controllare una quota del capitale Sabena pari al 49,9 per cento attraverso un aumento di capitale ancora da fissare, ma oscillante tra i sei e gli otto miliardi di franchi belgi. L'Ubs (Unione banche svizzere) dovrebbe inoltre lanciare un prestito obbligazionario da 160 milioni di franchi svizzeri garantito da un istituto finanziario legato allo Stato belga (si parla della holding Cger) che permetterà di rilevare la quota Sabena ora detenuta dall'Air France.

direte arrivare. Alitalia deve prepararsi da adesso. No, non credo proprio che certe condizioni possano continuare con le vecchie regole non si va avanti.
Quindi lei non condivide la protesta dei suoi colleghi italiani.
Lo ripeto, sono scelte loro. Però penso che non importa quanto i piloti protestino, la prospettiva è quella che le ho detto. Se Alitalia non riduce i costi qualche altro lo farà per lei. Ma mi dica, è meglio lavorare duro oppure non avere il posto di lavoro?
Portafogli più vuoti, orari più pieni, non c'è il rischio di rendere più insicuri gli aerei?
In un certo senso sì, ma non per le quantità di ore che pilotiamo. Gli standard attuali sono accettabili anche se non convergono, non ci si può spingere molto oltre.
E allora, da dove viene il pericolo?
Dal fatto che con stipendi troppo poco interessanti tanta gente con sapevole senza affidabile preferisce fare altri mestieri.

Tra le nuvole, con le globetrotters dei cieli

DAL NOSTRO INVIATO

IN VOLO PER BOSTON. Sul tabellone luminoso il volo per Boston è evidenziato in giallo ed appare in orario. Ma in fila all'uscita 20 qualche giaculazione la recita lo stesso. Gli scongiuri sono il minimo che si possa fare in tempi di scioperi a raffica di hostess che si presentano a bordo quando i passeggeri sono già saliti di comando che scendono in pista a bloccare gli aerei invece che salire in cabina a pilotarli. Ma abbiamo torto ad essere pessimisti. Oggi è tempo di tregua sindacale.
Fuori dalle vetrine di Fiumicino la pioggia gocciola tristemente su una giornata che parla di autunno ma ciò non impedisce che l'imbarco avvenga con regolarità svizzera. Del resto non c'è coda sull'Az614 per Boston siamo davvero in pochi. Appena 81 passeggeri su 120 che ne conturcbe l'aereo. In business class quella dei viaggiatori che pagano tutto, quella che gonfia i bilanci di una compagnia aerea quella dei «ricchi» contiamo appena sette persone. Al posto dell'amministratore delegato di Alitalia Roberto Schisano ci mettono le mani sui capelli. Ma si sa il lavoro le cose vanno così. Andrà meglio si spera a primavera. Schisano ha pensato bene di mettersi a parlare poco efficienti MD11 sostituendoli con i più piccoli B767.
La prima sorpresa arriva a bordo appena scesi dall'immacabile pulitino. Il B767 è nuovo di zecca

e fa il suo effetto a vederlo così intonato. Ma colpisce anche «culturale» accogliere con un «buonsoior» non tanto volenteroso quanto improbabile. Le consonanti strascicate all'infinito tradiscono un deciso accento inglese. Mah, sarà che siamo diretti negli Usa e che gran parte dei viaggiatori mostrano inconfondibili facce da italo-americani venuti a trovare i parenti perduti. La lingua di Albione gli è ormai più familiare di quella di Dante. Alitalia avrà cercato di farli sentire a loro agio con i suoi conosciuti. I dubbi aumentano quando cerchiamo la nostra poltrona e ci rivolgiamo ad un'altra hostess. «Dieci? E? Queee sta calda». Per fortuna l'indicazione della mano è impeccabile anche per gli abili delo stivali che del linguaggio dei gesti hanno fatto un'arte sopraffina.
Canguro con te all.
«Ma c'è qualcuno che parla italiano?» si chiede a metà tra lo smarrito ed il preoccupato il nostro vicino. E subito arriva la hostess. Gentilissima, disponibile con un sorriso talmente naturale, ci spioneggia da chiedersi se non sia falso. «Ma lei non è italiana?». «No, sono inglese, però parlo la vostra lingua». E che ci fa a bordo di un aereo Alitalia? Non sono per caso finito nel posto sbagliato? «Non sono preoccupati. Andrà a Boston. Ma questo veramente è un aereo dell'Ansett, una compagnia australiana

Certo i colori sono quelli dell'Alitalia ed anche le divise che portiamo. Alitalia organizza tutto ma non siamo suoi dipendenti, siamo in affitto.
Veniamo così a sapere che siamo a bordo di uno degli aerei della «famigerata» Ansett, la compagnia dei crumiri dell'aria. Quella che mentre i piloti italiani soporavano se ne andava bellamente in giro portando le insegne dell'Alitalia a Toronto, a Boston, a Chicago, a Montreal. A dire il vero se di crumiri si tratta sono crumiri dalla faccia d'angelo. Le hostess (e c'è appena uno steward) sono tutte giovani cordiali attente come. E soprattutto non smettono un attimo di sorridere senza un po' di affettazione da far rabbia a pensare a certe sconfortate che si vedono in giro. Diresti che le hanno sclezionate con grande cura. Destano simpatia. Di sicuro non viene no staglia di scioperi. «Vuole che le dia una mano ad appoggiare la valigia?». Le dispiace se le sistema il cappotto?
A voler dare ascolto ai commercianti, l'operazione Ansett si chiama «wet leasing» affitto bagnato. C'ha perché? Di bagnato sono soprattutto i conti di Alitalia. Dopo aver guardato i bilanci. Schisano ha deciso che in certe rotte poco frequentate non poteva andarci con gli aerei posseduti da Alitalia troppo cari. Così è andato ad affittarsi il B767 in Australia. Già che

fermano mai per riprendere un po' di fiato? «Siamo tutte giovani, è un lavoro che ci piace. Certo a volte è un po' faticoso, ma siamo anche amiche. Così ci diamo energia», risponde una hostess ai nostri commenti. Veramente carine. Ma non siamo ancora convinte del tutto. Un equipaggio in affitto soprattutto se «bagnato» sa un po' raccogliuto di mercenario. Qualche prevenzione lo confessiamo, ce l'abbiamo ancora mentre voliamo sui cieli di Genova. I dubbi sulle effettive capacità del personale di bordo cominciano a scomparire quando sulle Alpi il B767 prende a lisciare di brutto con i vuoti d'aria. Proprio in quel momento i passa a fianco una hostess brandendo sei bottiglie di vino. Siamo terrorizzati. Il brut La Versa meriterebbe una fine migliore. Ma avviene il miracolo. L'equilibrio è impeccabile, il vino è salvo. Forse queste cangure non sono poi del tutto pivele. «Ma che razza di voci mettono in giro, quasi si offende Carolyn Berger, numero uno del personale di bordo. Io ad esempio sono 12 anni che volo. Ed anche le mie colleghe hanno una lunga esperienza di aeree». Veramente cerchiamo di battere per salvare la faccia, si dice che il vostro addestramento si è avvenuto addirittura in albergo. «Solo per il business training. Le questioni amministrative. Questo è un aereo che conosciamo bene. Mi dia retta».
Ma chi sono queste ragazze che si fanno affittare per sei mesi per

volare sui cieli d'Italia? Io sono di Sidney, spiega Carolyn. Lavoravo con Ansett nelle linee interne australiane. Ma volevo girare il mondo. Mi sono licenziata. Ora sto sempre con Ansett, ma con contratti a termine. Ho lavorato 17 mesi in Oman, altri due in Vietnam ed ora eccomi qua. Poi chissà dove andrò. Anche le mie colleghe fanno così. Che succede se noi vi chiamano? Resto a terra ma lì ora non posso lamentarmi. Il lavoro non è mai mancato. Non pensi che ci sia solo l'Ansett. A Londra è pieno di compagnie che affittano aerei ed equipaggi.
È un mondo fatto così...
Si dice che queste globetrotters dei cieli siano alquanto sfruttate, almeno se le si paragona all'impegno delle colleghe italiane. «Guardi», risponde Carolyn. Il mio contratto prevede un impegno di 100 ore al mese ed un certo salario. Ho accettato queste condizioni ed eccomi qua. All'Ansett sono sempre stati molto gentili con me. Nemmeno l'idea di fare le crumire sembra scuotere, molto queste ragazze. Davvero in Alitalia hanno sciopeato contro di noi? mi chiede sorridendo Stephanie. Acquistò australiana di Melbourne che tradisce nel cognome un padre siciliano. Mi dispiace, non sapevo. Credevo che sciopeassero perché volevano più soldi. Ma non credo ce l'abbiano con noi. Abbiamo volato insieme ad un equipaggio Alitalia tornando da Toronto. Sono stati molto gentili

li. Non credo proprio ce l'abbiano con noi. E poi sono così contenta di essere venuta a lavorare per un po' in Italia. Mio padre ne è fiero anche se al telefono mi dice sempre che devo mangiare la sappa. Sa prima di venire qui sono stata un bel po' in Medio Oriente.
Felice dell'Italia è anche Donna Allington. Viene da Auckland, Nuova Zelanda. Tre milioni e mezzo di abitanti sei milioni di persone, tiene a precisare. Le manca l'aspetto bucolico della sua terra. «Immagino questo contratto me ne tornerò a casa» ma dopo quattro anni di Emirati Arabi e pronta a dare il benvenuto anche al traffico di Roma. In realtà provochiamo voi come benvenuto avete avuto uno sciopero dei vostri colleghi italiani. «Davvero? Mi dispiace. Umilmente capisco la loro situazione. Ma noi noi lavoriamo. Abbiamo firmato un contratto con Ansett ed eccoci qui. Pure dalle nostre parti arrivano un sacco di compagnie straniere a prendere clienti. È un mondo fatto così».
Chiacchierando chiacchierando si avvicina il ciclo di Boston. Un filato in italiano con le morlallie burocratiche per lo sbarco rompe improvvisamente i confini dell'Australia e ci riporta alla realtà. Non siamo in terra di canguro ma su un aereo Alitalia. Si altera quasi in orario nonostante la congiura di un vento contrario alquanto maligno. «Arrivederci». «Bye bye Alitalia».