

domenica 11 novembre 2001

economia e lavoro

rUnità 17

L'Ata: è la crisi più violenta nella storia dell'aviazione commerciale. Nelle avioleone già persi oltre 100mila posti di lavoro

Gli aerei restano ancora a terra

Si vola sempre di meno. Costruttori in difficoltà, Alitalia, Iberia e Klm a rischio

Gildo Campesato

ROMA Nella distesa del Mojave, non lontano da Los Angeles, sono parcheggiati in pieno sole circa 500 aerei, il 10 per cento dell'intera flotta civile americana. Se non altro, il deserto californiano li preserva dall'umidità in attesa che riprendano a volare. Ora non possono: troppa poca gente prende l'aereo in Usa.

«È un crisi violenta, più violenta della guerra del Golfo»: ammette John Leahy, direttore commerciale di Airbus. Le previsioni del costruttore europeo per il 2002 sono scese da 400 a 300 nuovi aerei. Già si è cominciato a tagliare i lavoratori interinali ma si incrociano le dita per evitare misure più drastiche. Nel 2004 la produzione di Airbus potrebbe precipitare a soli 178 aerei. Il rivale americano Boeing ha annunciato la soppressione di un terzo dei dipendenti ed ha congelato il progetto del Sonic Cruiser, un futuribile aereo di linea alla velocità del suono.

Se i costruttori piangono, le compagnie aeree si disperano. I casi più clamorosi sono quelli di Swissair e Sabena, entrambe fallite. La prima è stata ridotta a pezzettini con alcune attività prelevate da un altro vettore svizzero: la Crossair. La seconda è per il momento cancellata, anche se la Dat, la sua filiale regionale, ha annunciato la ripresa parziale dei voli. Mai si era visto in Europa qualcosa di simile.

Gli avvenimenti dell'11 settembre hanno semplicemente devastato un settore finanziariamente già gracile, con una forte dose di indebitamento e tassi di redditività ai livelli più bassi del sistema industriale. «È un impatto senza precedenti nella storia dell'aviazione commerciale, è la crisi più violenta», confermano all'Ata, l'associazione delle compagnie aeree Usa. Semplicemente, la gente ha paura, viaggia molto meno. La recessione economica ha fatto il resto.

A due mesi dall'attacco alle Torri Gemelle non si vede luce in fondo al tunnel. Con i coefficienti di riempimento degli aerei che crollano, le com-



Dopo l'11 settembre anche le compagnie aeree europee hanno subito un grave tracollo

pagne sono corse ai ripari seguendo due percorsi paralleli: taglio dei costi (e dunque del personale) da un lato, riduzione dell'offerta (e dunque delle rotte) dall'altro: il 15%, il 20% delle capacità in meno. Nel mondo globalizzato, viaggiare in aereo è diventato meno facile.

In America sono oltre 80mila i posti di lavoro nelle avioleone di cui è stata annunciata la soppressione. In Europa siamo attorno ai 20mila. Nessuno è risparmiato: da Delta ad United, da American Airlines alla stessa British Airways che sino a pochi mesi fa guardava tutti dall'alto in basso. Oggi tutti tagliano tutto. Non fa molti proseliti l'ammonimento del "patron" di Air France, Jean-Cyril Spinetta: «Se la crisi è congiunturale, perché licenziare persone che saremo costretti a riassumere dopo? Tanto più che ad andarsene saranno persone di esperienza e qualificate la cui mancanza si farà sentire in azienda».

Ma la realtà di molte compagnie non è quella di guardare al futuro, bensì di chiedersi come fare a campare oggi. Per loro la crisi non è congiunturale, ma strutturale.

Juergen Weber, numero uno di Lufthansa, è netto: «In Europa ci sarà spazio solo per le compagnie più grandi». E pensa alla sua, ad Air France e a British. E non è il solo a pensarla così. Secondo gli analisti del settore, a questa crisi - che secondo i più pessimisti potrebbe durare ben 18 mesi - sopravviveranno soltanto le compagnie più solide finanziariamente ed industrialmente. Gli altri finiranno fagocitati. Il rischio lo corrono soprattutto compagnie di media dimensione come Alitalia, Klm, Iberia, non a caso le più in difficoltà.

Dalla crisi, infatti, emergono altri potenziali vincitori. Primi fra tutti le compagnie a basso costo e niente fronzoli: servizio essenziale e prezzi minimi dei biglietti. Ad esempio Go, Buzz o Ryanair in Europa e SouthWest (un tempo modello dell'ex ad di Alitalia Roberto Schisano) negli Usa. Non solo non hanno sofferto il calo della domanda, ma non nascondono ambizioni di sviluppo ancora maggiori. Se le grandi compagnie tagliano le rotte perché in perdita, loro sono pronte a prenderne il posto. La crisi non è uguale per tutti.

Chiusi gli uffici di American Airlines, Swissair, Lankan, Sabena e Continental. Centinaia di licenziamenti in un settore senza ammortizzatori

E le compagnie straniere lasciano l'Italia

Bianca Di Giovanni

ROMA Compagnie «storiche» come Twa e Air India erano già scomparse dal territorio italiano, ultime di una lunga serie di abbandoni che si sono portati via circa 400 posti di lavoro negli ultimi 5 anni, vittime della guerra sulle tariffe che si è scatenata dopo la liberalizzazione (selvaggia) del trasporto aereo. Dopo l'11 settembre l'emorragia si aggrava. Chiudono i battenti American Airlines (60 licenziati), Sri Lankan (25), Swissair (circa 50), Sabena (30), Malaysia Airways (20), Continental (10), Air Canada (7). Tutti a ca-

sa, senza paracaduti. Andarsene dall'Italia, poi, significa cancellare tutta una serie di altri contratti: servizi aeroportuali quali lo scarico e il carico merci o quelli di catering. Senza contare che piloti e hostess non vengono più (niente alberghi o ristoranti), e naturalmente arrivano anche meno turisti. Insomma, quando una compagnia se ne va, l'effetto è devastante.

Per questo i sindacati chiedono al governo l'introduzione di ammortizzatori sociali per il comparto che ne è del tutto privo. «Non si tratta di assistenzialismo», dichiara Marco Parisse della Filt-Cgil - Ma di una tutela occupazionale necessa-

ria a un settore vitale per l'economia italiana». La vertenza aperta dal sindacato riguarda circa 100mila lavoratori in Italia, non solo dipendenti delle compagnie aeree straniere, ma anche di quella miriade di società che forniscono i servizi. È sta proprio qui l'anello debole di questa truppa che ha già subito parecchie perdite. Se i dipendenti delle compagnie hanno un contratto nazionale unitario (la sigla è Fairo) a cui aderiscono 60 linee aeree con circa 2.500 lavoratori in Italia (prima della guerra del golfo erano oltre 3.000), per gli altri si entra in una Babele di contratti e di condizioni di lavoro, difficili da gestire unitariamente. A guardar-

bene, però, si tratta per così dire sempre della stessa famiglia. In origine, infatti, molti servizi erano effettuati dalle stesse compagnie. Poi è arrivata la liberalizzazione con la libera concorrenza, che ha imposto l'imperativo di limare i costi per offrire prezzi concorrenziali. Così molte attività sono state esternalizzate. E non solo. Gran parte dei lavoratori sono impiegati stagionalmente, o a tempo determinato. Insomma, siamo alla giungla. «In questa situazione ognuno dovrà fare la sua parte - aggiunge Paolo Brinciotti (Cgil) - ma il governo dovrà assumersi le responsabilità che finora non ha mostrato di volere prendere».

Società Autostrade Telepass antisindacale

MILANO I sindacati confederali di categoria hanno annunciato una denuncia per attività antisindacale nei confronti di Autostrade Spa per le misure adottate dalla società stessa che, sempre secondo i sindacati, di fatto sono uno strumento per tentare di boicottare lo sciopero di oggi dei casellanti. Scrivono infatti i sindacati: «Autostrade Spa, attraverso l'uso della segnaletica mobile, intende chiudere le piste manuali, dove si paga alla cassa, obbligando gli utenti al pagamento del pedaggio attraverso le piste automatiche telepass e viacard».

Come è noto, se transitano nei passaggi riservati al telepass, i veicoli vengono fotografati e il saldo viene inviato a domicilio. Invece chi transita nelle piste riservate alla viacard, è tenuto entro quindici giorni a versare l'importo presso un «punto blu», oppure a spedire i soldi con un conto corrente. In tal modo gli incassi non subiscono cure dimagranti, ma con questi sistemi si creano situazioni di grave pericolo per gli automobilisti. È inammissibile che per la riscossione del pedaggio una società concessionaria dallo Stato metta a repentaglio la sicurezza degli utenti che la regolare circolazione dei veicoli».

Lo sciopero è quello che oggi provocherà forse disagi per gli automobilisti che viaggeranno sulla rete della società Autostrade in particolare in Lombardia e in Toscana, ma che non potranno viaggiare gratis proprio perché la società ha sostituito i casellanti con i meccanismi automatici: «La società Autostrade si scusa per i possibili disagi e assicura che verranno garantiti tutti i normali servizi di assistenza e sicurezza. Per quanto riguarda i pagamenti dei pedaggi, questi saranno possibili nelle porte self service viacard con la carta di credito o il bancomat, «senza alcuna maggiorazione dell'importo del pedaggio da corrispondere». Chi non ha né carta di credito né bancomat «dovrà comunque inserirne il biglietto nelle porte self service, premere il pulsante rosso, e ripartire. Il pagamento, anche in questo caso senza maggiorazioni, potrà essere effettuato in un secondo momento».

LANCIA

Lancia Lybra 1.9 jtd LX



Benessere all inclusive

Di serie: climatizzatore Dual Zone, Abs con EBD, Bose® Sound System con sette altoparlanti, cerchi in lega leggera, interni in Alcantara®, volante in pelle.

Con Formula la pagate in 24 mesi | 2 anni di assicurazione furto e incendio
con piccole rate da L.400.000. | e 2 anni di garanzia inclusi nel prezzo.



SELÉNIA
www.buy@lancia.com



PREZZO DI VENDITA L.52.608.456. ANTICIPO (45%) L.23.673.805. 23 RATE DA L.401.760. VERSAMENTO FINALE (50%) L.26.304.228. SPESE GESTIONE PRATICA L.300.000 + BOLL. TAN 12% - TAEG 13,37%. ASSICURAZIONE FURTO E INCENDIO TOTALI. SALVO APPROVAZIONE SAVA.