

Massimo Solani

ROMA Ieri sono stati 175 dei 700 previsti i voli cancellati negli scali italiani; oggi saranno 225. Siamo al quarto giorno di protesta degli assistenti di volo dell'Alitalia, messi in malattia in segno di protesta contro il piano anticrisi annunciato dall'Alitalia. Una mobilitazione che non accenna a rientrare e che oggi si sovrapporrà allo sciopero di quattro ore indetto dai sindacati, andando a peggiorare una situazione che ha già di fatto paralizzato il traffico aereo in Italia.

Anche ieri infatti, i certificati medici pervenuti alla compagnia di bandiera sono stati 1.100 a fronte dei 2.300 controllori di volo che avrebbero dovuto lavorare nel giorno della festa della Repubblica. Ciò significa che, fatti i dovuti conti, il 48% delle hostess e degli steward dell'Alitalia ieri si sono dati per malati. Quasi uno su due.

E le conseguenze sono state se possibile ancora più gravi di quelle registrate nei giorni scorsi. Se infatti sabato e domenica gli aerei rimasti a terra erano stati rispettivamente 20 e 57, la cifra dei voli cancellati ieri è schizzata sino a quota 175 provocando pesanti disagi per i viaggiatori. Le code ai check in ed i bivacchi dei viaggiatori «appiedati», si sono infatti moltiplicati in quasi tutti gli scali italiani, rendendo particolarmente difficile la situazione alla vigilia dello sciopero di quattro ore (dalle 12 alle 16) promosso dalla quasi totalità delle sigle sindacali dei dipendenti dell'Alitalia nel giorno della concomitante astensione dal lavoro che fermerà la Francia per 24 ore a partire dalla mezzanotte di ieri.

Fiumicino a Malpensa, ancora una volta, sono stati gli scali che nella giornata di ieri hanno pagato il dazio più pesante per la mobilitazione degli assistenti di volo, ma i disagi hanno raggiunto anche gli aeroporti minori del paese. Al Leonardo da Vinci di Roma, dove le code davanti ai terminal si sono attenuate soltanto dopo le 19, i voli cancellati sono stati 157, di cui 75 in partenza e 82 in arrivo. Disagi anche a Catania (17 i voli Alitalia in arrivo e partenza cancellati a Fontanarossa), a Palermo (centinaia i passeggeri che hanno protestato con i responsabili della compagnia di bandiera dopo che dieci voli in partenza sono rimasti a terra nello scalo Falcone-Borsari).

L'Aduc chiede una visita medica per accertare il reale stato di salute. «Altrimenti riterremo lo Stato complice»

“ Quarta giornata di protesta contro i tagli al personale Caos in tutta Italia: ieri lo stop per 175 aerei oggi saliranno a 225 ”



Da Fiumicino a Palermo ancora code e bivacchi negli scali. Nella giornata odierna per 4 ore tutto il personale incrocerà le braccia

Centinaia di voli cancellati e oggi è sciopero

Anche ieri 1100 dipendenti Alitalia si sono messi in malattia. L'azienda: è ingiustificabile



Una bambina dorme in braccio al padre in attesa davanti al check in dell'Alitalia a Fiumicino

Daniel Dal Zennaro/Ansa

I disagi nei trasporti

Un fitto calendario di scioperi è stato proclamato nel settore dei trasporti fino a lunedì 7 luglio, anche se si tratta di agitazioni ancora suscettibili di revoca. La situazione più difficile è quella del trasporto aereo, dove sono a rischio 400 posti di lavoro:

3 giugno: sciopero aereo, il personale Alitalia si ferma per 4 ore dalle 12,00 alle 16,00.

4 giugno: si fermano i treni, il personale ferroviario sarà in sciopero per 8 ore.

4 giugno: in agitazione anche il settore marittimo, il gruppo delle ferrovie dello Stato sciopera dalle 9,00 alle 17,00.

24 giugno: il personale enav, addetto al controllo dei voli negli aeroporti, sospende il lavoro per 4 ore, dalle 12,30 alle 16,30.

7 luglio: ancora disagi negli aeroporti, il personale delle compagnie aeree sciopera per 24 ore, fermi anche i lavoratori delle società aeroportuali. (fonte: ministero delle infrastrutture e trasporti)

Medici incolpevoli, ma rischiano la denuncia

Dopo i certificati, ora gli chiedono di firmare per l'idoneità. E molti di loro si danno malati

Maura Gualco

ROMA È panico tra i medici che hanno firmato i certificati di malattia degli assistenti di volo e che rischiano di essere denunciati per falso. Così dopo la "malattia" delle hostess arriva quella dei dottori. Proprio così: a mettersi in malattia ora saranno i dottori.

Non tutti. Soltanto alcuni tra quelli che fanno parte del "Servizio assistenza sanitaria navigante" - ex "Cassa marittima" - e che sono costretti a controfirmare il certificato di "chiusura di malattia" di ciascun assistente di volo che in questi giorni si è dato malato. Un documento necessario al personale navigante in quanto conferisce loro "l'idoneità al volo", cioè la possibilità di tornare a lavorare. Ma andiamo con ordine.

Il personale navigante, sia esso aereo o marittimo è dotato, oltre che della normale assistenza sanitaria nazionale, di un'ulteriore assistenza sanitaria: quella dei naviganti. Composta da ambulatori centrali - dislocati nelle maggiori città italiane - e medici fiduciari che visitano presso il loro studio privato o presso

gli ambulatori. Solo a Roma sono una trentina. Tre, quattrocento in tutta la penisola. Ebbene, quando una hostess, uno steward o un marinaio si ammalano, possono farsi visitare dai medici fiduciari che procedono alla cosiddetta "apertura di malattia", oppure andare da un qualsiasi altro medico. Al termine della malattia, però, quei pazienti sono obbligati ad andare, in virtù del loro mestiere, da un medico fiduciario che procederà a certificare la "chiusura di malattia". Si tratta di un certificato fondamentale perché conferisce all'ex paziente "l'idoneità al volo". Può, in poche parole, tornare a volare o navigare. Sicché nei giorni scorsi, una parte dei 1100 assistenti di volo si sono divisi per le visite tra medici di categoria e non.

«Il problema - spiega un medico fiduciario che preferisce l'anonimato - si porrà quando tutti e 1100 dovranno tornare da noi per avere la "chiusura malattia". Come faremo a visitare questa valanga di persone? Per cautelarci da eventuali denunce penali le visite saranno estremamente accurate. E nonostante ciò - prosegue il medico del personale di bordo - chi ha già firmato

"l'apertura di malattia" di alcuni assistenti di volo, eviterà di firmare anche il certificato di "chiusura". Tanto che molti di noi, hanno già deciso di mettersi in malattia e mandare dei sostituti, così chi ha fatto "l'apertura" almeno non firma la "chiusura". Il medico di categoria che nei giorni scorsi ne ha visitati una trentina, è amareggiato per «l'umiliazione alla quale i fiduciari sono costretti». Le patologie lamentate, spiega il dottore, erano inoppugnabili: colite, cefalea, mal di collo, vertigini, malesseri dovuti al ciclo. «Fermo restando la piena e totale condivisione alle rimostranze del personale di bordo - dice il medico -

Circa mille persone oggi andranno dai sanitari per chiedere la riammissione. Al caos si aggiungerà altro caos

ci sentiamo umiliati per essere stati strumentalizzati. Sappiamo che è una forma di lotta e non si tratta di veri malesseri fisici, quindi non capiamo perché non hanno proceduto ad uno sciopero normale». E per oggi, primo giorno feriale successivo allo "stato di agitazione" degli assistenti di volo, i medici sanitari dei naviganti attendono un gran caos, «dovuto sia a coloro che verranno a chiedere il certificato di idoneità al volo - conclude il professionista - sia a quelli che invece verranno ad aprire la malattia: molti furbacchioni, infatti, si sono dati malati oggi (ndr.ieri) che è un giorno festivo».

Umiliazione, dunque ma anche preoccupazione sono i sentimenti che serpeggiano tra il personale medico. Alcune associazioni di consumatori, infatti, hanno deciso di denunciare i dottori per falso in atto pubblico e associazione a delinquere.

Perché i sindacati di categoria non hanno proceduto al classico strumento di lotta sindacale, ovvero, lo sciopero? «Non è stato uno sciopero - spiega Paolo Maras, del Sulta sindacato di categoria protago-

nista della protesta - ma un'agitazione concretizzata attraverso il rigido rispetto delle norme contrattuali che l'Alitalia, invece, viola costantemente».

Si, ma perché non avete scioperato? «Perché le leggi che regolano l'esercizio del diritto di sciopero - spiega Paolo Maras - nella realtà sono così stringenti e vincolanti che non si riesce a scioperare quando è necessario ma quando c'è disponibilità di spazio. Devo fare un esempio. Dopo il 14 aprile scorso, giorno in cui abbiamo scioperato, avevamo programmato un altro sciopero, ma la Commissione di garanzia ci contestò una serie di impedimenti che avrebbero reso possibile la sua proclamazione soltanto il 7 luglio: quindi quasi tre mesi dopo. In quella sede - prosegue il sindacalista - facemmo presente a Martone, il presidente della Commissione, che entro giugno l'Alitalia avrebbe messo in atto un'ulteriore violazione del contratto: la riduzione dell'equipaggio. E che quindi scioperare un mese dopo sarebbe stato assurdo e inutile. Ecco perché non potevamo attendere ulteriormente - conclude Maras - non ce la facevamo più».

Trattative in alto mare secondo i sindacati Oggi l'incontro con le parti: il governo chiede lo stop della protesta

Quello in corso è il terzo ridimensionamento attuato dall'Alitalia dopo l'11 settembre. E non sarà l'ultimo, per far fronte ai ventiquattro mesi più disastrosi dell'aviazione civile

L'economia di guerra della compagnia, da un'emergenza all'altra

Bianca Di Giovanni

ROMA Sono ormai due anni che i vertici di Alitalia non fanno che stilare piani d'emergenza. L'ultimo si chiama «War plan», ed è stato varato dopo la pubblicazione dei numeri - catastrofici - della trimestrale di quest'anno. Dopo aver faticosamente raggiunto un attivo di bilancio nel 2002 (utili per 93 milioni di euro ottenuti soprattutto grazie alla vendita di tutti i beni immobili), in soli 90 giorni la compagnia è arrivata a perdere 198 milioni di euro ed il 2003 si chiuderà «in rosso».

Il «piano di guerra» è il terzo pro-

gramma di ridimensionamento dall'11 settembre e possiamo prevedere che non sia l'ultimo. Il settore aereo, infatti, ha alle spalle i 24 mesi più neri della sua vita: la lata (International air transport association) stima che tra la fine del 2001 e la fine del 2003 il trasporto aereo avrà accumulato perdite a livello globale superiori a tutti i profitti messi insieme dall'inizio della sua storia. E le prospettive sono tutt'altro che rosee: non ci sarà ripresa della domanda mondiale prima del 2005. Insomma, una crisi profonda e prolungata: molto peggio di quanto avvenne in occasione della guerra del Golfo, quando il traffico rallentò per meno di 18 mesi. Tant'è

che tutti i competitor di Alitalia si ritrovano nelle secche. In America la United e la American Airlines sono state costrette a rinegoziare i contratti con alcune categorie, mentre la commissione Bilancio del del Congresso ha approvato uno stanziamento di 3,2 miliardi di dollari per le compagnie in difficoltà. In Europa Air France ha ridotto gli investimenti, Klm e British Airways hanno annunciato «tagli» occupazionali. Il crollo è arrivato con l'apertura del conflitto in Iraq a metà marzo, con una flessione dei passeggeri sulle rotte internazionali dei vettori europei di oltre il 7%. A questo si aggiunge la Sars, con effetti ancora non valutabi-

li sul business aereo. Così Alitalia annuncia il blocco degli investimenti e delle assunzioni, lo stop alle trasferte e alle consulenze, la riduzione del personale di cabina, il licenziamento di 79 tecnici di volo che operano sul 747 (che uscirà dalla produzione tra un anno). Un «pacchetto» di misure che non va giù alle otto sigle sindacali che hanno firmato un anno fa un'intesa con l'azienda a Palazzo Chigi. Il fatto è che manca il rilancio della compagnia - sostengono i rappresentanti dei lavoratori - cioè uno dei cardini di quell'accordo, in cui si assicurava il mantenimento di Alitalia come vettore globale. Risultato a un anno dal-

la sigla? Attività ridotta del 20%, «taglio» delle rotte intercontinentali. Di «globale» non c'è molto. Tagli di costi a parte, Alitalia è ancora in cerca del suo ruolo nel panorama mondiale delle compagnie. E i lavoratori sono ancora in attesa del piano industriale, che adesso pare arriverà entro luglio.

Il fatto è che il vettore italiano è arrivato alla data fatidica dell'11 settembre con molti punti di debolezza. L'isolamento con gli altri partner dopo il fallimento delle trattative con Klm, cui si è posto rimedio a metà del 2001 (tardi?) con l'alleanza in Sky Team con Air France. Con il colosso francese c'è stato in seguito anche

uno scambio azionario del 2% ed oggi non si esclude una fusione. All'inizio del 2002 permaneva il problema della ricapitalizzazione del gruppo. È l'amministratore delegato Francesco Mengozzi a risolverlo, nell'estate scorsa, lanciando un Bond sul mercato di 1,4 milioni di euro. Così, almeno finanziariamente, i conti sono tornati a posto. Ora si tratta di far ripartire l'attività.

Ma è proprio l'alleanza con il gigante francese a spaventare i sindacati. Alcuni notano che, mentre tutto si taglia, si moltiplicano le rotte per Parigi: segno che l'Italia serve a portar «acqua» all'hub (lo scalo da cui si diramano i voli intercontinentali)

transalpino, con buona pace di Malpensa che era stata studiata proprio per sottrarre traffico agli aeroporti della Mitteleuropa. L'arrivo, 15 giorni fa, di un leghista, Giuseppe Bonomi, sulla poltrona della presidenza aveva fatto supporre ad alcuni osservatori una futura strategia più orientata sull'hub milanese. Ma finora non si è visto nulla. Con i conti in rosso e con l'epidemia Sars che rallenta il traffico l'Alitalia si presenta debole al confronto con le parti sociali convocato per domani al ministero dell'Industria. Ed anche i sindacati non si aspettano grandi risultati, perché quella di Alitalia non è solo una questione di contenimento dei costi.