

Bianca Di Giovanni

## ALITALIA lo spettro del fallimento

Voli cancellati, passeggeri lasciati soli, l'azienda incapace di governare l'emergenza e i ministri si alternano a minacciare i dipendenti



Maroni dice che non si può trattare in queste condizioni e Fini definisce «irresponsabili» le proteste. Contrasti anche tra le sigle sindacali

# Nessuno controlla più l'Alitalia

## Scioperi improvvisi, precettazione dei lavoratori, scontro nelle assemblee

ROMA Troppo poco. Per alcuni lavoratori Alitalia il governo ha garantito troppo poco nel tavolo di giovedì a Palazzo Chigi sul futuro della compagnia. Così, niente tregua. I blocchi ai varchi restano a Fiumicino per la terza giornata consecutiva. Voli cancellati, passeggeri a terra, dipendenti in assemblea. Per Alitalia una perdita di 30-40 milioni di euro in tre giorni. La normalità sulle rotte aeree tornerà, forse, solo lunedì. A fine mattinata è arrivata la precettazione del prefetto di Roma. Ma la calma non torna. Un'assemblea infuocata non riesce a decidere di sospendere l'agitazione: i lavoratori si spaccano esattamente a metà. Le nove sigle sindacali si riuniscono a porte chiuse. In serata propongono che qualsiasi accordo emerga dalla maratona annunciata per la prossima settimana (una no stop a Palazzo Chigi da lunedì a giovedì) sia sottoposto al referendum dei lavoratori. E non solo. Palazzo Chigi sarà presidiato giorno e notte. A questo punto la tensione sembra allentarsi, con i blocchi che lentamente tornano liberi e i primi aerei che riescono a decollare dalle piste dello scalo romano attorno alle 19. Ma ecco che arriva un altro «strappo»: i piloti della Up non ci stanno al referendum, mentre l'Anpac chiede tempo per rifletterci.

Insomma, quella di Alitalia ormai è la cronaca di un caos furibondo e incontrollabile. Imputato numero uno: il governo. Ai lavoratori il contrasto interno Fini-Tremonti non appare affatto sopito. E la confusione aumenta. Così, di fronte a una matassa troppo complicata, con una miriade di variabili in gioco (dalla Commissione Ue alla concorrenza straniera da tenere a bada o al rischio «avvoltoi»



Tensione durante l'assemblea dei lavoratori dell'Alitalia ieri a Fiumicino

italiani pronti a spartirsi le spoglie), di fronte all'«allarme rosso» dei conti, tutti i canali di concertazione sono saltati. Spazzata via la politica, messa all'angolo l'azione sindacale. «Come al solito ci hanno convocato quando è saltato il tappo», osserva il leader Cisl Savino Pezzotta. Che aggiunge: «La precettazione non ha certo convinto i lavoratori a liberare i varchi. È stata l'azione dei nostri quadri sindacali a farlo: questo significa che quando si

ragiona con il sindacato si governano anche i conflitti». Come dire: il governo si muove tardi e male. «I lavoratori e il sindacato in queste ore stanno lavorando per ripristinare la normalità negli aeroporti - aggiunge il leader Cgil Guglielmo Epifani - Sono mesi che il governo promette ma in realtà non fa nulla. E dunque si sta prendendo una grossa responsabilità».

Mentre il conflitto esplose, si lavora ad un piano che possa evitare il

peggio. Da fonti vicine all'azienda trapelano indiscrezioni (non confermate) drammatiche. Al punto in cui siamo si punterebbe a una cura da cavallo, con 5-6 mila esternalizzazioni. Fuori tutto il «non-core». Tradotto: chi non vola. Vale a dire: manutenzione, handling, informatica, amministrativi. I lavoratori dovrebbero passare alle dipendenze di altre società, sempre pubbliche: si pensa a partnership con Finmeccanica o Alenia. Ma è pensabile che i sindacati accettino un taglio di queste dimensioni? Se l'alternativa è il fallimento, meglio salvarne 15 mila che mandare tutti a casa. Così argomenta-

no le fonti vicine all'azienda. Se davvero le cose stanno così, il tavolo che si apre dopodomani sarà un ring. Tanto più che i segnali che arrivano dal governo non rassicurano di certo. Ieri Gianni Alemanno ha chiesto un aiuto pubblico per la compagnia, aggiungendo: «Abbiamo fatto rivedere tanti «no» a Tremonti». Segno che il titolare del Tesoro non è così propenso a un salvataggio. Fini, d'altro canto, insiste: nel governo c'è un'unica posizione. Vale a dire? Trenta aiuti di Stato (per via di Bruxelles), qualche requisito di sistema (minimo) e poi l'azienda deve cavarsela da sola. Cioè: cura dimagrante. Il leader di An si gioca molto nella partita Alitalia. Ieri quei blocchi a Fiumicino devono essere suonati come uno schiaffo in faccia al vicepremier («Irresponsabili», ha commentato), che finalmente era riuscito a tornare al centro della trattativa. Il suo (innaturale) alleato, Roberto Maroni, ha preferito prendersela con il sindacato, accusandolo di non aver mantenuto gli impegni e minacciando di non far partire la trattativa se i blocchi non fossero stati rimossi. Poca diplomazia, poca politica, molta aggressività. Ingredienti esplosivi per la polveriera Alitalia.

### Referendum tra tutti i dipendenti su un eventuale accordo

ROMA I sindacati sono pronti a indire un referendum tra tutti i lavoratori di Alitalia su un eventuale accordo a fine trattativa. E questo il percorso definito oggi nel corso della riunione intersindacale alla quale hanno partecipato le sigle rappresentative del personale di terra. Ma, nonostante il comunicato sia stato diffuso con la firma di tutte e nove le organizzazioni presenti in azienda e quindi anche con quelle del personale navigante, i piloti di Up annunciano la propria contrarietà a una consultazione referendaria mentre l'Anpac

avrebbe chiesto ancora tempo per sciogliere la riserva. «Le organizzazioni sindacali e le associazioni professionali - annunciano nella nota - predisporranno una consultazione referendaria sull'eventuale ipotesi di accordo sulla quale tutti i lavoratori del gruppo Alitalia saranno chiamati ad esprimersi». L'appuntamento a Palazzo Chigi «seppur in forte ritardo, comunque decisivo per le sorti del Gruppo Alitalia» sostengono i sindacati. Nel comunicato si rileva poi come «la precettazione del prefetto di Roma abbia reso obbligatoria la prestazione di lavoro».

### vole e lobbies

Oreste Pivetta

## Una compagnia con le ali a peso d'oro

Rischia di finire come rischia di precipitare tutto il resto, perché la crisi Alitalia è la crisi del sistema Italia. Sarà un caso ma gli ultimi scioperi sono capitati mentre si scioglievano i picchetti di Melfi: alle sofferenze della prima industria italiana s'accodano quelle dell'ultimo pezzo d'impresa pubblica. La crisi marciava da tempo. L'home carrier, la compagnia di bandiera, stava vivendo difficoltà che anche le altre compagnie nazionali conoscevano, difficoltà aggravate dopo l'11 settembre, con la picchiata dei viaggi. Le altre hanno saputo reagire, riducendo la capacità per adattarla alla ridotta domanda di traffico. L'Alitalia ha avviato i motori, come se niente fosse, afflosciandosi a terra, incapace di giocare la sfida dei liberi mercati. Si scrive che l'inerzia dell'Alitalia abbia soprattutto ragioni politiche. Ancora ieri o l'altro ieri la lite dentro il governo era violenta: Maroni che accusava l'esecutivo di non decidere nulla, Berlusconi che rinfacciava a Maroni le responsabilità del presidente «quasi leghista» Bonomi, An che attaccava la Lega dopo essere riuscita a promuovere Marco Zamichelli al posto di amministratore delegato. Nel frattempo le proposte di soluzione correvano: il piano Mengozzi, l'amministratore delegato nominato nel febbraio 2001 (privatizzazione e taglio di 2.500 posti), un piano di rilancio con nuove rotte internazionali e nuovi aerei; la divisione della compagnia in due rami, uno buono e uno cattivo (una bad company a perdere); un intervento a sostegno del trasporto aereo e quindi di Alitalia (tutte le compagnie aeree italiane

se la passano male, troppo piccole per essere competitive). Scivolando verso l'ipotesi del fallimento, la più cruda, ma la più lontana, nel rispetto delle lobbies che hanno coltivato Alitalia e i suoi bilanci in perdita, in un solare conflitto di interessi: la Lega pro Malpensa contro An pro Fiumicino, i forzisti lombardi (Formigoni) contro quelli laziali, ministri più attenti ai collegi elettorali che alle rotte utili, fornitori premiati da vantaggiose forniture, piloti che volano poco. Fino agli anni ottanta, Alitalia sembrava un'altra storia, storia di monopolio e di certezze, di belle hostess e di eleganti divise. Una storia che comincia cinquantasette anni fa: primo decollo il 5 maggio 1947, quando il G.12 Alcione, comandato da Virginio Reimero vola da Torino a Roma e quindi a Catania. Due mesi dopo si conquista l'Europa, sbarcando ad Oslo. Solo un anno più tardi, nel marzo del '48, si traversa l'Oceano: rotta Milano - Buenos Aires. Nel 1950 salgono a bordo le prime hostess. Alitalia acquista i primi jet, diventa vettore ufficiale delle Olimpiadi di Roma, si trasferisce a Fiumicino. Tempi felici. Alitalia è la prima avio-linea a usare una flotta di soli jet. Il 1970 un'altra data storica: un jumbo 747 collegherà l'Italia con il Nordamerica. Negli anni ottanta, Alitalia giungerà a trasportare dieci milioni di passeggeri. Periodo cruciale. Sotto tanti buoni risultati covano le difficoltà: lo storico presidente Umberto



Un check-in del 1952 all'aeroporto di Fiumicino

Nardio lascia, licenziato da Romano Prodi, allora presidente dell'Iri. Lo sostituisce Carlo Verri, che muore poco dopo in un incidente stradale. Sale al comando Luciano Bisignani, che deve affrontare la stretta seguita alla prima guerra del Golfo. Si comincia a parlare di esuberanti, mentre il passivo tocca nel 1993 i 470 miliardi. Nel '94 Bisignani rinuncia, sostituito da Roberto Schisano, che dà la sua benedizione: cinquecento giorni di vita, per una perdita che sale a mille e duecento miliardi. Schisano pensa a «esternalizzare» una serie di attività, a tagliare

gli organici, progetta una compagnia sul modello low cost. Sale la tensione fino allo scontro per la decisione di prendere in affitto dall'Ansett i velivoli 767 con l'equipaggio (wet leasing). I piloti bloccano i voli inaugurali il primo febbraio del 1995. Schisano minaccia: «I piloti posso trovarli anche alla Standa». In realtà concluderà con i piloti un accordo (ventotto milioni in più all'anno) lasciando nel '96 prima a Rivero, una apparizione e basta, e quindi a Domenico Cempella, che gioca la sua carta: l'alleanza con Klm. Si ritrova tra i piedi il secondo hub, Malpensa.

Lancia un piano e affronta la trattativa sindacale, che si concluderà il 19 giugno 1996 con uno storico accordo: il venti per cento del capitale Alitalia finirà ai dipendenti. Cempella raddrizza il bilancio e avvia la partita delle alleanze: dovrà scegliere tra Air France e Klm e alla fine saranno gli olandesi volanti a convincere l'amministratore. Siamo al primo passo, che prevede due joint venture, una per i passeggeri, un'altra per le merci. Le complicazioni cominciano quando si dovrebbe decidere la fusione: c'è contrasto sui rapporti di forza tra le due compagnie all'interno della società. Siamo al ribaltone. Klm chiude con Alitalia. Gli olandesi s'erano spaventati di fronte alla lite a proposito di Malpensa e alla mancata privatizzazione di Alitalia. Che reagisce, chiedendo i danni e riaprendo il dossier Air France. Mentre Cempella lavora con Air France, in sede politica si ridiscute di Klm. Cempella sbatte la porta: «Me ne vado, la misura è colma». Un po' di teatro mentre il deficit risale a novecento miliardi (2001). Lunga trattativa per la sostituzione. Alla fine è un manager delle ferrovie, ex direttore finanziario, a ritrovarsi sulle spalle il peso multimiliardario di Alitalia: Francesco Mengozzi. Nel suo mandato (secondo indicazioni del ministro del Tesoro, azionista di riferimento, e del ministro Vincenzo Visco) un compito titanico: aggiustare i bilanci, concludere l'alleanza, lanciare Malpensa. Mengozzi av-

via l'alleanza con Air France, poi gli capita l'attentato delle Twin Towers, che provoca la più catastrofica frenata del trasporto aereo. Mengozzi vara un piano, che dettaglia oltre duemila esuberanti. Le eccedenze si ammorbideranno nei contratti di solidarietà. Con i soldi del risarcimento Klm si aggiusta il bilancio 2002. Mengozzi insiste per la privatizzazione e lavora a un nuovo piano industriale, mentre gli nominano un presidente, Giuseppe Bonomi, imposto dalla Lega, e i conti sono in rosso. Nel piano 2004-2006 gli esuberanti tornano ad essere duemila e seicento (milleduecento dei quali per la cessione in outsourcing di alcune attività). I sindacati chiedono l'intervento del governo. Che interviene e la sera del 29 gennaio scorso rimanda tutti a casa, fermando Mengozzi, ma non le perdite: cinquantacinquemila euro all'ora. Mengozzi si difende e chiede al governo di cacciare i quattrini. Il governo assiste, Mengozzi si dimette: voleva licenziare e alla fine si è autoliquidato. Siamo alle ultime pagine. Un nuovo amministratore delegato, scioperi ancora, soprattutto si bruciano tempo e proposte. Un carosello di proposte, in attesa di una conclusione che per salvare Alitalia dovrebbe assomigliare a un miracolo, dal momento che dovrebbe passare per il taglio dei costi, l'aumento della produttività, la ricostruzione di un'alleanza, la via della privatizzazione, la fine della lite tra Malpensa, Linate e Fiumicino, la trasformazione in un'azienda di una sorta di tavolata attorno alla quale banchettano un po' tutti e più di tutti Lega, An, Forza Italia. Con le elezioni a un passo e l'Unione europea che non consente nuove sovvenzioni pubbliche, per rispetto della concorrenza.

# 1000 BANCHETTI IN TUTTA ITALIA UNA FIRMA PER LA DEMOCRAZIA

## FIRMA

### PER LA PRESENTAZIONE DELLA LISTA "UNITI NELL'ULIVO" ALLE ELEZIONI EUROPEE

Chiedi alla Federazione  
locale dei DS  
dove si può firmare  
nel tuo Comune

www.dsonline.it

DS. L'Italia che non sta a guardare



Amministrative 2004

Europee 2004