

Bianca Di Giovanni

ROMA «Penso che dopo l'incontro di lunedì sulla questione di Alitalia debba dire qualcosa di preciso il presidente del Consiglio in persona, che non può starsene in Sardegna mentre si incendia uno dei settori più importanti del Paese». Con queste parole il leader della Cgil Guglielmo Epifani rompe il silenzio sulla trattativa più «calda» del momento, puntando il dito sul responsabile numero uno del collasso: il suo azionista. «Quando il costo del lavoro sul fatturato è in linea con quello delle altre grandi compagnie - continua il segretario generale - ma Alitalia perde il doppio dei suoi concorrenti, allora è evidente che non c'entra quasi nulla il costo del lavoro. Bisogna guardare ad altri fattori che sono di responsabilità dell'azionista e del management».

Nessun «avvicinamento» neanche dalla Cisl. Il sindacato chiede di sapere prima di tutto qual è il progetto per il futuro dell'azienda, quali responsabilità si intendono assumere da cominciare dall'azionista che, cosa strana, ogni giorno dice che sono altri i responsabili - commenta Savino Pezzotta - la prima responsabilità sta in capo all'azionista e, siccome il rilancio dell'Alitalia è un interesse nazionale cheché se ne dica, le prime responsabilità sono le sue».

Insomma, il percorso verso quell'intesa che tutti invocano (o pretendono) minacciando la strada del fallimento, resta tutto in salita. Intanto continuano a filtrare indiscrezioni sulle intenzioni dell'amministratore delegato-presidente Giancarlo Cimoli. Gli esuberanti (circa 5mila) riguarderanno tutti: personale navigante (circa 1.500) e personale di terra (3.300). Di questi soltanto 2.500 possono usufruire della cassa integrazione e poi della mobilità. Per gli altri si pensa ad esodi agevolati (anche prepensionamenti), blocco del turn-over, contratti di solidarietà. Questo il destino delle circa 850 eccedenze di Alitalia Airport, le 400 tra i piloti (che però possono essere riasorbiti in Alitalia Express) ed i mille assistenti di volo (anche loro in parte trasferibili ad Alitalia Express). Alla fine della cura in Az Fly (la società volo) resteranno circa 9.500 dipen-

Gli esuberanti riguarderanno tutte le categorie di lavoratori, dal personale navigante a quello di terra

LA COMPAGNIA in crisi

Il leader della Cgil: quando il rapporto costo del lavoro-fatturato è in linea con quello delle altre grandi società, ma le perdite sono doppie, la manodopera non c'entra quasi nulla

Nessun avvicinamento nemmeno da parte della Cisl. Pezzotta: per l'azionista i responsabili sono sempre altri. Prima di lunedì nessun vertice con Cimoli

Minacce e ricatti su Alitalia

De Palacio (Ue): il futuro è sulle spalle del sindacato. Epifani: Berlusconi dica qualcosa



Foto di Ciro Fusco/Ansa

l'intervista
Pierluigi Bersani
ex ministro dei Trasporti

Il responsabile economico dei Ds contro il centrodestra. «Perché non si è fatta l'alleanza con i francesi?»

«Con la liquidazione sarebbe la fine»

ROMA «Hanno ballato per tre anni sul Titanic. Fino a un anno fa dicevano che i problemi non c'erano e parlavano tutti: Lunardi, Bonomi, Marzano, gli esponenti di An, Maroni. Adesso dobbiamo parlare noi dell'opposizione. Non so se si è notato: non si sente più nessuno. Per tre anni ci si è messa anche la proverbiale efficienza padana, e l'orgoglio di Lombard, e oggi ecco i risultati. Ma a questo punto almeno una cosa dovranno dircela: perché Mengozzi è stato stoppato? Cosa è successo con i francesi? Punta il dito contro il centro-destra l'ex ministro Pier Luigi Bersani. Ma certamente non si ferma qui. «A questo punto dobbiamo tifare tutti per un accordo, ma che sia nell'ambito di obiettivi condivisi. Cimoli al tavolo deve dire qualcosa di più di quello che direbbe un commissario. Si deve chiarire il punto d'approdo, altrimenti è una follia chiedere sacrifici al sindacato. E a questo punto è l'azionista che deve parlare».

Per la verità i mali Alitalia neanche l'Ulivo è riuscito a curarli...
«Noi lasciamo una situazione nella quale la compagnia era in discreto equilibrio economico, ma con il problema del fallimento dell'accordo con Klm. Una vicenda assai complicata, che comunque - vista la sua conclusione con una sentenza favorevole ad Alitalia - dimostra che a un certo punto Klm cambiò intenzione. Non vedo una nostra responsabilità. Quando è arrivato il centro-destra parve giungere l'epoca del tutto è facile: dell'orgoglio di bandie-

ra, delle assunzioni facili, delle spartizioni. Francesco Mengozzi (l'ex amministratore delegato, ndr) si trovò nella situazione di poter concepire una rivisitazione delle prospettive strategiche, e allora si pensò di risolverle con Air France. Noi eravamo in una posizione favorevole, perché avevamo già un accordo con i francesi e ci conoscevamo bene con gli olandesi. Il punto da indagare è se e perché Mengozzi fu stoppato. Per faciloneria? Per troppo facile orgoglio di bandiera, perché siccome c'erano loro tutto era facile. Risultato: Air France e Klm hanno fatto l'accordo e Alitalia è rimasta fuori».

Secondo lei chi ha stoppato Mengozzi?
«Credo che lo stop arrivò proprio dal governo. Sarebbe molto interessante capirlo, la mia impressione è che il governo voleva farla da padrone a casa propria. Io ricordo, e mi stupisco che non se ne parli più, tutto l'orgoglio dei "lombardi" che, uniti all'affezione antica della destra verso le ali nazionali, fecero battere la palla due anni senza concludere niente. Aggravando solo i costi di gestione. Quando si sono accorti che la cosa stava diventando seria, hanno chiamato Cimoli. Ma è tardi, spero non troppo tardi. Adesso sentiamo Lunardi che mette la pistola alla tempia ai sindacati, io vorrei che fossero riesumate le discussioni di un anno fa, quando sembrava tutto possibile a questi esponenti di centro-destra».

Quando parla di malagestione a chi si riferisce: Mengozzi? Zanichelli?
«Io vorrei che si aprisse una qualche inchiesta,

anche solo giornalistica, che vada a vedere come si ballava sul Titanic».

Più volte Lunardi ha parlato di cordate italiane pronte ad entrare. Secondo lei è possibile una soluzione italiana?

«Queste chiacchiere fanno parte appunto delle danze sul Titanic, con effetti tra l'altro anche in Borsa. Si favoleggiava di chissà quali cose: si preoccupavano di predisporre qualcuno che raccogliesse con il cucchiaino il disastro Alitalia. Tutte cose finite nel fumo, perché non c'è niente di tutto questo. Non esiste un cavaliere bianco che arriva e risolve tutto, oggi c'è la dura realtà. Il problema ha una dimensione tale che nessuno si affaccerà sul mercato».

Con la liquidazione, che accade nella realtà?

«Quando si parla di commissariamento non si capisce a cosa si fa riferimento. Sento parlare della legge Marzano, che non mi sembra attuabile. Altre volte sento parlare di liquidazione vera e propria. In ogni caso si tratta di soluzioni complicate e confuse, che preludono sostanzialmente ad uno "spezzatino" radicale. Io voglio credere che in questi giorni non si stia pensando a questo. Voglio credere che in questi giorni tutti gli attori stiano cercando gli spazi per una traiettoria di tipo industriale, e quindi per una intesa».

Per ora sembra lontanissima.

«Ok, parliamo dell'intesa. Nessuno degli attori che oggi sono al tavolo ha sulle spalle tutta la respon-

sabilità di quel che è successo. Non ce l'ha il sindacato, perché come dice Pezzotta non si possono attribuire i successi al management e i disastri ai lavoratori. Non ce l'ha Cimoli, che è arrivato oggi. Quegli attori del tavolo vanno rispettati, e va chiesto loro di fare il massimo sforzo per garantire a questo asset una prospettiva. Qui c'è un punto, che anche Messori ieri ha sollevato. Quando uno scultore scarpella una massa di marmo, ha in testa l'idea, sa dove vuole arrivare. Il punto critico di questa trattativa è che non esiste un'idea condivisa di dove si vuole arrivare. Ecco, io vorrei che si discutesse di questo».

Il management non ha fatto chiarezza.

«Io penso che spetta all'azionista chiarire questo punto. Si vuole arrivare a una low cost? A un full service carrier? Si sceglie la terza via del network carrier? Il fatto è che questa "creatura" è poco chiara, vediamo se esiste in natura. È difficile affrontare gli altri temi, dell'efficiamento, degli esuberanti, e della rivisitazione contrattuale, se non si condividono gli obiettivi finali».

Quale futuro vede per Alitalia?

«Io propongo questo percorso: non abbandoniamo l'idea del full service carrier, mettiamola in una prospettiva di accordo internazionale. Arriviamo a questa prospettiva anche con sforzi veri di rivisitazione dei contratti, dell'efficienza e dei costi, ma da paese civile studiamo i costi sociali da sopportare».

b. di g.

menti, mentre in Az Service (che passerà a Fintecna) ne rimarranno 6.500. Il piano punta a circa un miliardo di risparmi, provenienti per circa un terzo dalla riorganizzazione commerciale, per un altro terzo dall'area delle operazioni di terra e di produzione, e per il resto da acquisti e efficientamenti. Questa manovra determina «risparmi» sul fattore lavoro (recupero produttività ed esuberanti) pari a 322 milioni. Sono in vista interventi pesanti nel settore manutenzione e operazioni di terra, in cui l'azienda denuncia forti criticità. Ma cosa accadrà dopo la riorganizzazione societaria? A quel punto la nebbia si infittisce. Sostanzialmente Alitalia trasferisce a Fintecna il compito di gestire le eccedenze. E non solo. Stando alle proiezioni della compagnia, nel 2008 gli organici tendono a risalire (dopo il dimagrimento dovrebbe arrivare il rilancio), con un aumento dell'attività del 30%. Ma gli addetti resteranno meno di quelli attuali: circa 15mila rispetto ai 20mila dipendenti di oggi. Il fatto è che il low cost «mangerà» buona parte della crescita del settore prevista, almeno stando alle stime degli analisti di settore. Insomma, dopo la cura da cavallo del primo biennio, il rilancio non sarà esattamente rosa e fiori. Per ora, comunque, siamo ancora ad una guerra di posizione in cui si moltiplicano le pressioni sul sindacato. Ieri è stata la volta della commissaria europea ai trasporti Loyola de Palacio. «Mi aspetto che alla fine i sindacati assumano una posizione ragionevole e responsabile - ha dichiarato ad un'agenzia di stampa - Capisco che per loro accettare dei tagli sia molto difficile, ma allo stesso tempo è una prova di responsabilità che i sindacati dovranno superare per facilitare la sopravvivenza della compagnia». A stretto giro di posta la replica di Nicoletta Rocchi, segretaria confederale Cgil. «La signora de Palacio faccia silenzio e s'informi prima sullo stato delle trattative. Non può richiamare i sindacati alla responsabilità senza conoscerlo. Le organizzazioni di rappresentanza dei lavoratori non sono al corrente per primi dei piani di Cimoli per il salvataggio dell'Alitalia. E, quindi, non è assolutamente logico fare affermazioni del genere».

Dopo la «cura» dovrebbero rimanere 16mila dipendenti: 9.500 ad Az Fly, 6.500 ad Az Service (Fintecna)

A Fiumicino, tra gli assistenti di volo

Penultima busta paga sulla rotta d'Albenga

Segue dalla prima

Bagaglio in mano, sta per prendere servizio: lo aspetta la tratta Roma-Parigi, Parigi-Milano, Milano-Barcellona. In Alitalia il costo lavoro incide sul fatturato per il 23%, in Air France sta al 32,9%, mentre in Iberia e in British al 31,7%.

Francesca Strino, delegata Cgil, degli assistenti di volo alza le spalle: «Qui ormai non parliamo d'altro, scherziamo per sdrammatizzare ma il clima stavolta è davvero pesante». Esorcizzare la paura del futuro, questa sembra la parola d'ordine. Siamo a Fiumicino, «area equipaggi» dell'aeroporto Leonardo da Vinci. Hostess, steward, piloti che si saluteranno «lunedì vedremo che succederà», «cosa può esserci di peggio di quello che hanno già annunciato». Stralci di pensiero che presenterà Cimoli. Francesca 40 anni portati benissimo, vola dal 1988, prima stava in Ati, poi nel 1994 è approdata, dopo la fusione delle

due società, in Alitalia. Si occupa per il sindacato di maternità e problematiche sociali. Racconta: «Ho controllato la mia busta paga del 1992, quando stavo in maternità. Sembra incredibile eppure era più alta di quella attuale, che non supera i 2mila euro, compresa la diaria. E sono fortunata, perché chi è entrato nel 1996 ha lo stesso mio contratto ma uno stipendio più basso».

Va bene, lo stipendio non sarà dei più alti, ma il trattamento del personale di bordo è di primo ordi-

Quando si devono accontentare i ministri e si lasciano alla concorrenza i percorsi che rendono

ne da parte dell'azienda sull'orlo del fallimento. Sapete quanto costa all'Alitalia il panino che fornisce ad hostess e stuart in volo? «Costa 12 euro, come abbiamo scoperto grazie ad alcuni panini con ancora attaccato lo scontrino», dice Francesca. Quasi 24mila delle vecchie lire. Una cifra esorbitante, se moltiplicata per 365 giorni e per le migliaia di panini forniti. Particolari, gocce nel mare dei debiti.

Qui, i dipendenti, di episodi te ne possono raccontare a decine. «Ma non qui, per strada, meglio nella sala del sindacato». Dentro la piccola stanza stipata di faldoni, i delegati sono al lavoro. Roberto Valentini torna indietro nel tempo, non tanto, qualche mese: «Parliamo della rotta di Albenga, quella inventata ad hoc per l'ex ministro Scajola: ogni giorno portava una media di 18 persone, a bordo di un aereo con 163 posti. Nello stesso periodo per coprire i voli su Bari ci rivolgevamo ad un'altra compagnia alla quale andava la metà dell'introito».

Passato il ministro, finito il volo.

«L'anno scorso, l'ultimo scandalo sono stati gli Md 80. L'azienda decise di ridurre di una unità il personale di bordo su questi velivoli che coprono le rotte nazionali. Il risultato fu quel fiume di certificati medici che arrivarono all'azienda, una iniziativa mai appoggiata dal sindacato e che non ha fatto bene ad alcuno. Ma l'azienda - spiega - sperperò 64 milioni di euro in quel modo perché per ridurre il personale ha dovuto ridurre anche il numero dei sedili sugli Md 80, dato che la legge prevede un assistente ogni 50 passeggeri - racconta Roberto -. Così dagli iniziali 164 posti si scese a 151. Dopo la protesta e l'intervento del governo, furono ripristinati i posti tolti».

Paolo Paloba segue la sezione informatica del sindacato, lo chiama «il frittura». «Scemi che non sono altro», dice rivolto ai suoi colleghi. Ha avuto un tempismo perfetto: «Mi sposo domenica - dice mentre lavora al sito www.aucgil.

org -», il giorno prima della presentazione del piano aziendale. Speriamo bene...». Si parla di 900 esuberanti su un totale di 4.800 assistenti di volo, 915 dei quali sono contratti a termine. Ma che ne sapeva Paolo, che sarebbe andata così quando decise la data delle nozze con la sua compagna? «In questi giorni - racconta - sul nostro sito i contatti si sono triplicati, i nostri colleghi vogliono sapere come va la trattativa, cosa succede».

Dietro la scrivania c'è un poster con Berlusconi-Pinocchio e i risultati della Finanziaria 2003. Poco più a destra la maglietta rossa del Che, il volantino contro la guerra in Iraq.

L'odore delle sigarette spente è pungente. Se ne sono fatti di incontri nei giorni scorsi, per preparare la piattaforma presentata insieme da cinque sigle sindacali (Cgil, Ugl, Uil, Ampav e Avia), nelle quali non compaiono Cisl e Sult, che in Alitalia ha il maggior numero di iscritti.

Roberto si alza dalla scrivania, snocciola dati e particolari. Premette: «Veniamo descritti come privilegiati per stipendi e condizioni di lavoro. Nei giorni scorsi hanno difeso i dati sull'assenteismo facendoci passare per lavativi. Bene, vediamo: l'azienda dichiara il 12%, ma è un falso».

A gennaio il tasso era del 10,1%; a maggio del 9,1% e ad agosto del 6,4%. Se disaggregiamo il dato scopriamo che ci sono due tipologie diverse di malati: quelli in

Perché tutta questa campagna sul costo del lavoro? All'Iberia, ad esempio, pesa molto di più

malattia generica e quelli a cui non è stato rinnovato il brevetto di volo dall'istituto di medicina legale sulla base di una visita medica. Questi ultimi, che hanno una invalidità temporale, incidono mensilmente tra il 3,5 e il 4,5%. Soltanto ad agosto erano 125 quelli che non potevano volare non per loro decisione ma per disposizione dell'Imb». Secondo il sindacalista l'azienda ci infilava dentro di tutto nel dato sugli assistenti: «Dalle persone in maternità a coloro che usufruiscono dei permessi previsti dalla legge 104 - tre al mese - per assistere i familiari disabili, a coloro che prendono i congedi parentali o le aspettative».

Ma a volerle mettere in fila le scelte aziendali discutibili sono infinite. «Basta pensare che Alitalia perde 100 milioni di euro l'anno per tenere in piedi due aeroporti, Linate e Malpensa, per i voli internazionali, perché nessuno si assume la responsabilità politica di stabilire che si parte soltanto da Malpensa».

Maria Zegarelli