

Bianca Di Giovanni

LA CRISI della compagnia

Ieri Cimoli ha incontrato separatamente i leader di Cgil e Cisl, Epifani e Pezzotta. Oggi tocca ad Angeletti. La presentazione del piano slitta alla prossima settimana

Tra le ipotesi un taglio del 22 per cento dei dipendenti e la creazione di due società: Az Fly e Az Service. In Borsa il titolo tocca il minimo storico

Alitalia, verso una compagnia dimezzata

La ricetta dell'azienda: «spezzatino» e più di 5 mila licenziamenti per ritrovare competitività

ROMA Comincia alle 8,30 di mattina la giornata di Giancarlo Cimoli. Con un incontro a porte chiuse prima con Guglielmo Epifani, poi con Savino Pezzotta (presente anche il direttore risorse umane Massimo Chieli). Oggi alle 9 sarà la volta di Luigi Angeletti. Sul tavolo quel piano industriale che il «supercommissario» di Alitalia ha messo a punto per evitare il commissariamento, e che ancora non viene presentato ai tavoli aziendali con le categorie, proseguite ieri alla Magliana dopo un'assemblea di Sult e Cisl degli assistenti di volo. Insomma, la palla è già passata nelle mani dei segretari generali, anche se molto probabilmente si continuerà a tentare una trattativa in azienda almeno per una settimana, fino alla vigilia dell'assemblea degli azionisti chiamata a ricostituire il capitale (8 settembre). A quel punto le carte dovranno essere davvero scoperte tutte.

Blindatissimi i faccia-a-faccia di ieri. Soltanto Pezzotta si sbottonna, ma senza sbilanciarsi troppo. «Cimoli - rivela il leader Cisl - mi ha riferito di come prosegue la trattativa sottolineando che la situazione è molto delicata. Io ho fatto presente che ora è necessario che ci presenti l'intero piano industriale per entrare nel merito delle questioni». Niente numeri: quelli sono troppo pesanti. Intanto fonti vicine all'azienda rivelano i punti salienti del piano Cimoli: recupero di produttività, esuberi e «spezzatino». Tre passi micidiali che alla fine porteranno l'azienda a «spezzare» meno della metà di quella attuale. Stando alle voci (ripetiamo: assolutamente ufficiose) le eccedenze si attesterebbero tra le 4.600 e le 5.500 unità (ma c'è chi arriva ad ipotizzarne 7 mila), con un «taglio» di circa il 22% del personale. Tra queste, 2.500 potranno usufruire



Aerei della compagnia di bandiera italiana a Fiumicino

Foto di Corrado Giambalvo/Ap

della cassa integrazione grazie ad una disposizione della Finanziaria 2003. Senza «paracadute» invece gli 850 esuberi di Alitalia Airport, i mille piloti da «tagliare» e i 400 tra gli assistenti di volo. A meno che non si faccia di nuovo ricorso ai contratti di solidarietà.

Ma la partita esuberi si intreccia con quella societaria. Gli attuali dipendenti (ridotti a poco più di 20 mila esclusi gli stagionali) saranno ripartiti tra le due società Az Fly e Az Service. La prima, con un personale ridotto a circa 7.500 unità, è destinata ad essere quotata in Borsa e (forse) all'alleanza internazionale (non si sa più se con i francesi o con qualcun altro). Sulla seconda, invece, si addensano parecchie nubi. Il suo con-

Un costo per passeggero doppio rispetto a quello dei concorrenti

MILANO Per tornare competitiva, l'Alitalia punta a tagliare drasticamente il costo medio per passeggero trasportato: attualmente la compagnia di bandiera, sulle rotte di 1.300 chilometri registra, infatti, un costo medio per passeggero-chilometro di 11 euro, il doppio rispetto alla media dei suoi concorrenti europei. Il gap tra l'avioleone italiana e i suoi concorrenti è stato illustrato ai sindacati dal direttore Network, Marketing e Strategie dell'Alitalia, Giancarlo Zeni. Zeni ha presentato una «slide» che, pur fornendo un quadro piuttosto incompleto, mostra come i costi dell'Alitalia siano molto lontani, cioè più onerosi, rispetto ai vettori europei di riferimento. Questi i dati che si evincono dal grafico: la Ryanair, sulle rotte intorno ai 700 chilometri, ha un costo di circa 5 euro, Easyjet, sulle tratte da 800 chilometri,

spende mediamente 6 euro per posto-chilometro. Sui percorsi intorno ai 1.000-1.100 chilometri, l'Iberia ha un costo medio per passeggero-chilometro inferiore ai sei euro, la Lufthansa è invece un po' al di sopra dei sei euro, l'Air France spende circa sette euro mentre la Sas registra, su tali distanze, un costo per passeggero chilometro di oltre 10 euro. Tenendo presente che il costo medio per passeggero-chilometro tende a decrescere con l'aumentare delle distanze di volo, il quadro presentato dall'Alitalia mostra che il costo passeggero-chilometro della compagnia di bandiera sulle tratte da 1.300 chilometri è di undici euro contro poco più dei sei euro che la British Airways spende sulle rotte da 1.400 chilometri e ad una cifra analoga che la Klm registra sulle rotte da 1.900 chilometri.

trollo (almeno il 51% del capitale) dovrebbe essere ceduto a Fintecna, come già avevano anticipato le indiscrezioni sul piano presentato a Bruxelles. Alitalia manterrebbe una quota di minoranza ma consistente (oltre il 40%). Ma per quanto tempo? È assai probabile che in una seconda fase le diverse attività di servizio passino ad altrettante società di settore, come Finmeccanica per la manutenzione degli aerei, o l'Ibm per l'informatica. In altre parole, il personale della compagnia di bandiera si «disperderebbe» in diversi rivoli. Per alcuni sarà anche necessario un passaggio di area contrattuale. Contemporaneamente a tutti questi passaggi, che si affastellano in una spirale esplosiva, l'azienda sarebbe intenzio-

nata a chiedere a tutti gli attuali dipendenti un aumento di produttività in termini di ore di lavoro in rapporto allo stipendio di circa il 30%. Ma tutto questo ieri è rimasto chiuso nel cassetto del management. I numeri sugli esuberi arriveranno al tavolo la settimana prossima, fanno sapere i vertici aziendali. Per ora si sta ancora trattando sui risparmi possibili tagliando costi e azzerando i contratti. E su questo punto - delicatissimo anche sul fronte della sicurezza dei voli - non mancano le proposte sindacali. «Abbiamo messo a punto con altre quattro organizzazioni sindacali una piattaforma per il nuovo contratto degli assistenti di volo che garantisce un recupero di produttività del 30% e potrebbe essere la base per il confronto con l'azienda - dichiara Roberto Scotti, segretario nazionale Filc Cgil - Se vogliamo fare un ragionamento serio partiamo dall'esame di questa piattaforma». Ma proprio su questo punto si sono distanziate Cisl e Sult, che non intendono avanzare proposte di risparmi sui costi senza aver prima esaminato il progetto complessivo dell'azienda. In altre parole, tutti i tavoli si fermano sullo stesso quesito: perché si chiedono sacrifici se non si sa in quale direzione va la compagnia? Anche ieri sono stati ripetuti i riferimenti stranieri già indicati ai piloti: Iberina, Austrian Airlines, Aer Lingus. Ma per i lavoratori italiani i contratti proposti saranno molto più onerosi: a livello delle low cost. Solo così, secondo quanto sostiene l'azienda, si recupererà il gap con le linee straniere. Intanto l'azione in Borsa torna sulla graticola. Dopo le ultime notizie sullo stato della liquidità (che consente il pagamento degli stipendi solo per settembre) il titolo ha subito un tonfo del 5,68%. Poi è risalito chiudendo a -2,46. Male anche il Mengozzi bond, anche se sopra al minimo storico.

A Fiumicino la rabbia degli assistenti di volo

Per quasi la metà di loro quello di settembre potrebbe essere l'ultimo stipendio

Wanda Marra

ROMA Preoccupazione, rabbia, sgomento. E anche una certa dose di incredulità: ieri circa 500 assistenti di volo dell'Alitalia riuniti a Fiumicino in un'assemblea sindacale organizzata da Sult e Cgil forse per la prima volta hanno toccato con mano che la crisi sempre più drammatica della compagnia aerea di bandiera riguarda anche loro. E che quello di settembre potrebbe essere davvero l'ultimo stipendio.

In un clima teso e rappresentativo di una categoria che nell'azienda conta 4.500 persone tra hostess e steward, sono stati informati di quello che l'azienda chiede loro: aumento del tempo di volo annuo di un terzo (dalle circa 600 ore attuali a 900), aumento dei tempi di volo giornalieri a livello esponentiale e di quelli mensili (la proposta è di fissare il limite mensile a 140 ore, mentre adesso viaggia sulle 85 per le tratte a lungo raggio e sulle 75 per quelle a medio raggio). Non solo: nella proposta dell'Alitalia è prevista la riduzione dei riposi e delle ferie, nonché del riposo fisiologico seguente al volo. Oltre alla riduzione giudicata folle dal sindacato del numero di assistenti di volo a bordo dell'aeromobile. E all'aumento del lavoro si accompagna la diminuzione del

guadagno, con un drastico cambiamento della scala retributiva che prevede un fisso molto basso. L'entità delle richieste, poi, equivale a circa 2.000-2.500 esuberi, oltre il 45% del totale degli assistenti di volo. Le proposte, presentate in realtà come un prendere o lasciare, erano già state definite nei giorni scorsi dal Sult «irricevibili» e non negoziabili. Posizione questa ribadita ieri davanti ai lavoratori: «La situazione dell'Alitalia fa schifo, l'atteggiamento aziendale è schizofrenico perché spinge sul tasto del salvataggio dell'azienda che deve essere fatto entro il 15 settembre attraverso l'accordo sindacale e dall'altra parte impedisce un confronto visto che non fornisce alcuni dei dati che il sindacato chiede, che vanno dal piano industriale, all'assetto di compagnia, alle prospettive di sviluppo, alla collocazione

nell'ambito delle compagnie europee di riferimento», denuncia Paolo Maras, segretario nazionale Sult. Che ci tiene a precisare: «La categoria degli assistenti di volo a mezzo stampa è stata fatta passare come assenteista e poco produttiva. Questo, oltre ad essere falso, scarica sui dipendenti e sul sindacato responsabilità di questo sfascio attribuibile per intero al gruppo dirigente che ha gestito l'azienda negli ultimi 10 anni. E il governo ha responsabilità enormi, perché dichiarando di fare tutto il possibile, nella realtà non ha fatto niente».

Francesco Stacciali, coordinatore nazionale del Sult, ribadisce: «Non è possibile mediare. Ma la cosa più importante dell'assemblea è stata che per la prima volta da quando è iniziata questa vertenza, circa un anno fa, gli assistenti

di volo hanno chiesto che si porti avanti una battaglia unitaria di tutta la categoria del trasporto aereo». Insomma anche quelli che sembravano più protetti degli altri adesso hanno paura: «È vero, per molti versi siamo privilegiatissimi. Però in realtà non è solo così. Per cominciare ci sono circa 1.200 stagionali arrivati alla nona o decima stagione: in 32 anni che lavoro non ho mai visto una stagionalità come questa. Poi ci sono i part time, i monoredditi - spiega un'anziana capocabina -. E siccome in tutto rischiano di andare a casa 22 mila persone i margini per trovare un altro lavoro sono praticamente inesistenti. Durante l'assemblea la preoccupazione si vedeva anche dal fatto che molti pur di venire sono arrivati con i ragazzini».

le reazioni

Veltroni: «Una realtà preziosa per il Paese»

MILANO «Non c'è un grande paese senza una grande compagnia di bandiera». Nei giorni cruciali per il destino dell'Alitalia, il sindaco di Roma Walter Veltroni torna a ribadire che «per Roma l'Alitalia è un'industria fondamentale, così come è un'industria fondamentale per il paese». E non c'è dubbio, ricorda Veltroni, «che tutte le istituzioni seguono con grande preoccupazione l'evolversi della vicenda».

C'è grande preoccupazione per le sorti del vettore aereo italiano, nel mondo politico. E se il leghista Roberto Maroni preferisce tacere («Come ministro del Welfare stiamo seguendo con attenzione e preoccupazione la crisi Alitalia. In questo momento però non ho dichiarazioni da fare»), tra le opposizioni di

sinistra si inseguono i commenti allarmati e amareggiati per gli errori che hanno condotto a questa situazione difficile: «La prima misura da mettere in atto per salvare l'Alitalia? Allontanare tutta la classe dirigente che ha portato l'azienda in queste condizioni», dice il segretario nazionale di Rifondazione Comunista, Fausto Bertinotti che respinge «il ricatto che i lavoratori subiscono in nome o della salvezza dell'azienda». Secondo Bertinotti, quindi, «la vicenda Alitalia deve essere affrontata come ha detto il segretario della Cgil: con tutto il tempo a disposizione per trovare una soluzione resa difficile da una politica sciagurata operata dai governi e da chi ha diretto l'Alitalia».

È severo anche il giudizio del presidente dei deputati dello Sdi, Ugo Intini: «Tutte le compagnie di bandiera europee sono in crisi ma soltanto l'Alitalia rischia di fallire, perché soltanto in Italia la vicenda è stata gestita con un così impressionante mix di sottovalutazione, inettitudine e ostilità pregiudiziale. Le responsabilità non sono di una parte sola, ma certo il fallimento dell'Alitalia sarebbe anche un clamoroso fallimento del governo».

All'assemblea organizzata da Sult e Cgil chiesta un'iniziativa unitaria di tutto il trasporto aereo



Pane & Rose

Festa nazionale de l'Unità sul lavoro
Modena - Ponte Alto
Venerdì 3 settembre 2004, ore 21

CONCERTAZIONE
E NUOVA POLITICA DEI REDDITI
PER IL RILANCIO DEL PAESE

Luigi Angeletti
Segretario Generale UIL

Giorgio Bertinelli
Vice Presidente Lega Coop Nazionale

Renzo Innocenti
Vice Presidente Gruppo DS - L'Ulivo Camera dei Deputati

Beniamino Lapadula
Coordinatore Dipartimento Politiche Economiche CGIL

Marco Venturi
Presidente Confesercenti

Presiede
Roberta Bortone
Giurista



www.festaunita.it

Prenotazioni alberghiere: Romanza Tours tel. 06 6794800 - fax 06 6794801 - info@romanzatours.com