

Bianca Di Giovanni

LA COMPAGNIA in crisi

Gli ufficiali hanno proposto il «modello Lufthansa» (700 ore di volo) con una retribuzione decurtata del 20% rispetto ai tedeschi, ma l'azienda chiede 1.000 ore

Il peso delle inefficienze, aerei sballati e bagagli a terra compresi. «Per pagare meno tasse spesso siamo costretti a lasciare le valigie, che poi vanno recuperate»

Piloti e Alitalia, trattative in stallo

Per gli esuberanti si fa strada l'ipotesi della cassa integrazione e della mobilità breve

I CONTI IN ROSSO Alitalia				
I bilanci 2002 e 2003 a confronto.				
Dati in milioni di euro	2002	2003	Gen.-Giu. 2003	Gen.-Giu. 2004
Fatturato	4.818	4.384	2.154	1.928
Risultato operativo	-118	-379	-266	-299
Risultato netto	93	-520	-315	-331
Indebitamento netto	1.440 al 31/12/2003		1.660 al 30/6/2004	
I DIPENDENTI (al 31/12/2003) — 22.200				
Dirigenti	181	Piloti	2.365	
Quadri ed impiegati	9.926	Tecnici di volo	35	
Operai	4.906	Assistenti di volo	4.787	
TOTALE TERRA	15.013	TOTALE VOLO	7.187	
IL CONFRONTO Costo per passeggero (media per km)				
Alitalia	11 euro	Ryanair	5 euro	Easy Jet
		Iberia	6-7 euro	Lufthansa
		Sas	6-7 euro	10 euro

Il contratto che prevede limiti di volo di 700 ore annue (gli italiani per la verità ne hanno 900, ma in media ne effettuano 500), ma l'azienda continua a chiedere i limiti legislativi: mille ore. Senza «paletti» che impediscano la loro realizzazione. Il nodo orario è complesso da sciogliere, e non è l'unico. Restano aperti ancora quelli relativi ad una nuova composizione delle retribuzioni (con una parte fissa e una variabile), ai trasferimenti tra Roma e Milano ed agli eventuali esuberanti. «Abbiamo esposto all'azienda una proposta unitaria delle organizzazioni - spiega Stefano De Carlo, vicepresidente Anpac - che va incontro all'esigenza dell'azienda di legare di più retribuzioni e produttività. L'appuntamento con i comandanti è per martedì prossimo, il giorno dopo il tavolo di lunedì con le organizzazioni di categoria, quando Giancarlo Cimoli dovrà scoprire le carte del piano industriale. Nel frattempo al ministero del Welfare si studia l'introduzione di cig e di mobilità breve per il settore, oltre ad uno sportello ad hoc per ricollocare il personale in esubero. Dalla trattativa, comunque, emergono tutte le inefficienze dell'azienda.

Straordinari a go go

La domanda è: perché l'Alitalia non riesce a far volare i piloti tanto quanto volano i loro colleghi d'oltralpe? I limiti di volo contrattuali sono superiori, eppure i «privilegiati» comandanti italiani si danno alla bella vita. E così? «Strano che fino al 2000 tutti riuscivano a volare per 700 ore all'anno - spiega Danilo Baratti (Cgil) - Oggi invece si è a 500 in media. Il fatto è che gli stipendi dello staff sono correlati alla media dei primi 10 stipendi dei piloti. Con il calare del-

Nuovo appuntamento con i comandanti martedì 7, il giorno dopo l'incontro tra Cimoli e i sindacati

”

Alla palazzina «Zamberletti» la rabbia del personale di terra. Qui i «ricchi» guadagnano 1.500 euro al mese, con i turni e 25 anni di anzianità

«Non possono far pagare gli sprechi a noi lavoratori»

Maria Zegarelli

ROMA Fiumicino, direzione tecnica del personale di terra Alitalia; palazzina «Zamberletti» (così soprannominata perché in realtà «ricorda i container per i terremotati»), ore 13 di una caldissima giornata di inizio settembre. Calda per l'afa che prende alla gola, bollente per l'attività frenetica che caratterizza queste giornate «pre-piano aziendale». Vincenzo, Alessandro, Franco e Alberto, quattro colleghi, stessa tessera del sindacato, Cgil, quattro storie professionali e relative buste paga diverse. Il più «ricco» di tutti qui dentro è Alessandro: 25 anni di anzianità, H24, che poi vuol dire turnista su 24 ore, per 1.500 euro netti in busta al mese. «Un H16 - dice Alberto - con 18 anni di anzianità ne guadagna 1350. Un non turnista, cioè chi lavora 8 ore sempre nella stessa fascia oraria di giorno, la stragrande maggioranza dei dipendenti di questo settore, guadagna molto meno». Per non parlare dei stagionali, 800 euro al mese, quando hai la fortuna del contratto a termine.

«Oggi l'azienda ci chiede il 30-40% in più di produttività, senza chiarire come pensa sia possibile raggiungere questo obiettivo se non

si accettano le commesse esterne delle altre compagnie di volo - spiega Alessandro -. In fatto di manutenzione noi siamo altamente competitivi, e le altre compagnie aeree lo sanno bene». In altre parole, il sospetto, tra i tecnici è che dietro quella richiesta di aumento della produttività del 40%, si nasconde «la percentuale degli esuberanti, considerato che noi oggi lavoriamo già al massimo. Più di così non possiamo fare, a meno che non inizi ad arrivare lavoro conto terzi, come è successo in passato». Sette anni fa il lavoro conto terzi, raccontano oggi, «fruttò all'azienda 80 miliardi di lire».

A poca distanza dagli uffici dello «Zamberletti», ci sono sette hangar predisposti per la manutenzione, e perché non sfruttarli?», chiede Vincenzo. La lista dei possibili committenti è di tutto rispetto: Klm, Continental, Lufthansa e Gemini, tanto per fare qualche esempio. «Insomma, non si può pensare che gli incassi debbano derivare soltanto dal biglietto, ci deve essere una diversificazione del prodotto. Negli ultimi anni l'azienda sembrava orientata in altro senso, rifiutava addirittura le commesse. Soltanto da quando è arrivato Cimoli si è ricominciato a registrare un certo aumento del lavoro esterno. Ma ormai

è tardi».

Un dato su tutti non convince nessuno, qui a Fiumicino: la necessità di tagliare sulla forza lavoro. «Non possono pensare di far pagare tutti gli sprechi ad un'unica voce del fatturato: il 23% rappresentato dai dipendenti», osserva Claudio. A proposito di sprechi, Franco ne racconta uno: «L'azienda acquista componenti aeronautici con la procedura Aog, cioè con urgenza, pagando un supplemento sul prezzo del 30%. Bene, mentre le altre compagnie di volo acquistano materiale con questa procedura per un 10% sul totale, in Alitalia si arriva a picchi del 40%».

Ancora due giorni e poi si sapranno numeri e cifre su esuberanti e sacrifici chiesti dall'azienda, «ma già adesso vale la pena porsi qualche domanda. Ci parlano di esuberanti nel nostro settore, allora come mai negli ultimi mesi è stato necessario ridurre le ferie a non più di una settimana di seguito e dal 1 al 15 agosto sono state abolite del tutto? Non era mai successo prima. Ognuno di noi, poi, ha lavorato 3 giorni in più al mese, che saranno recuperabili a ottobre e novembre. Basta consultare le ore di straordinario, infine, per rendersi conto che la percentuale è sempre molto alta», aggiunge Vincenzo.

Insomma, anche qui, come tra gli assistenti di volo, nel mirino ci sono le politiche aziendali degli anni scorsi. «Spesso si è trattato di politiche scellerate, con sprechi esorbitanti - sottolinea Claudio - e consulenze pagate a peso d'oro». Ancora oggi ci si chiede come mai in pieno boom economico in Cina Alitalia abbia deciso di tagliare i voli. O come mai quando a Miami inizia l'alta stagione, la compagnia italiana depotenzi il servizio. «Noi siamo dipendenti, non manager, ma a volte assistiamo ad una totale mancanza di buon senso. Pagare un panino 12 euro, o tenere in piedi un volo per 18 passeggeri al giorno solo perché serve ad un ministro, sono scelte folli. Ecco perché poi non ci stiamo ad assistere al gioco al massacro dell'informazione - sottolinea un dipendente che però non vuole assolutamente venga detto il suo nome - che racconta di stipendi da capogiro, assenteismo e sprechi ad opera del personale».

Qualche anno fa essere assunto in Alitalia era come vincere al totocalcio. Se poi accadeva sia alla moglie che al marito, allora era proprio fortuna sfacciata. «Ma oggi la vera fortuna è avere il proprio partner impiegato altrove».

il commento

Un simbolo della malattia dell'Italia

Oreste Pivetta

La dichiarazione più battagliera l'abbiamo ascoltata da Fausto Bertinotti: «La prima misura? Allontanare tutta la classe dirigente che ha portato l'azienda in queste condizioni». Avrebbe ragione, magari risparmiando Cimoli, che è arrivato per ultimo. Ma Bertinotti dovrebbe chiarire i confini. Dove fermarsi? Ai presidenti e agli amministratori di Alitalia? Ai direttori generali e ai consigli di amministrazione? Oppure si fa un salto in là fino ai ministri e ai presidenti dei consigli dei ministri, ai sottosegretari, ai segretari di qualche partito? Ai dirigenti di alcuni sindacati (nove sigle in azione)? Perché è chiaro, è addirittura banale, che la crisi dell'home carrier nazionale, la compagnia di bandiera, sta nel disastro italiano, prima di tutto nel disastro (o con moderazione: «declino») industriale, come benevolmente annota anche Carlo De Benedetti: «Alitalia... il simbolo più eloquente del sistema italiano delle imprese che continua a navigare a vista senza che ci si ponga il problema di quale missione

debbano avere la nostra economia nel mondo globalizzato... Un'economia che dorme attorno a tassi di sviluppo sull'1 per cento. Citiamo ancora De Benedetti, che immagina così la fisionomia di una compagnia ricca e felice: «... regionale più agile, capace di collegare i nostri aeroporti ai maggiori hub europei...». Altro che sogni universalistici della nostra infanzia aviatoria, di belle hostess e di piloti maggiori, di un paese ai vertici delle classifiche mondiali di ricchezza e di competitività, di pil e di crescita), transcontinentale, quasi stellare. Nei consigli di De Benedetti, s'avverte un'idea, molto realistica, di ripiegamento, cioè di tagli, di costi ridotti, a misura di un paese ai margini. Come può essere giusto, oltre che, adesso, inevitabile. Alla fine si fanno tanti conti sulle cause del coma profondo, in attesa che con l'accordo sindacale si possa respirare un po' grazie al prestito ponte (ponte verso che cosa?). Ma la prima causa non è che questa: la malattia dell'Italia. Vale un'immagine: gli ultimi scioperi Alitalia sono capitati mentre si scioglievano i picchetti di Melfi, alle sofferenze della pri-

ma industria italiana s'accodavano quelle dell'ultimo pezzo di impresa pubblica. In autunno si riprende allo stesso modo: tagli da una parte, cassa integrazione dall'altra. Persino le cifre coincidono. Poi, ovviamente, cadono un accanto all'altra ragioni specifiche, colpi subiti da tutte le compagnie aeree del mondo: l'11 settembre, la sars influenzale cinese, la guerra irakena e il contorno infinito di guerre, la paura di volare, la deregulation, la concorrenza delle nuove compagnie low cost. Ma le altre compagnie (alcune almeno) hanno saputo reagire, l'Alitalia ha rinviato. Le compagnie low cost (vedi Ryan Air) hanno accumulato profitti e sommato passeggeri, malgrado tutto, i costi in crescita (carburante, lavoro, servizi a terra, controllo del traffico aereo), malgrado limiti «istituzionali» (il regime dei cosiddetti «slots», cioè il diritto mai liberalizzato di operare in certe ore su certe rotte). Una concorrenza dura. Non si sono salvate sigle storiche come Twa, Eastern e Pan American (malgrado la dimensione e le economie di scala). Si sono salvate grazie a dure terapie Lufthansa, Air France, Iberia. Alita-

lia è rimasta a sospirare. Particolarità di una compagnia di bandiera, che in Italia è anche una compagnia di governo: nei momenti buoni è il campo d'esercitazione di ogni clientela (del familismo amorale tipicamente nazionale, come avrebbe scritto Paul Ginzburg), non si può cancellare tutto se il vento soffia contro. Ultima prova: il rinvio a settembre, deciso dalle elezioni, salvo accorgersi che a settembre il tempo per sopravvivere si sarebbe ridotto a un paio di settimane, con i conti via via più in rosso, i passeggeri in fuga, la tensione (tra i lavoratori) più aspra. Alitalia rappresenta un problema nel problema: costi unitari più elevati, progressivo ritiro da una serie di collegamenti (con un effetto domino per il cliente e con una perdita quindi di quote di mercato su altri percorsi), il penoso conflitto tra Fiumicino e Malpensa (due hub internazionali in lotta, obbligando la compagnia a spartire mezzi già insufficienti), la flotta arlecchino (troppi aerei diversi in circolazione), persino quella antica definizione di «concessionaria di servizio pubblico» (significa dover dover coprire non solo le tratte vantaggiose economicamente, ma

anche quelle necessarie a tenere unito un paese lungo e dissestato come il nostro: anche in questo pesa la politica, pesano i voti, ma occorrerebbe distinguere tra l'utilità collettiva e l'interesse privato, tra i voli e i voti), una girandola di piani e contropiani. Leggendo le tabelle pubblicate in questi giorni, non c'è rimedio: la linea di caduta è inarrestabile, anche se il mese di vita potrebbe forse durare più di un mese. Da tempo si agita anche per Alitalia la bandiera della privatizzazione. Ma chi acquista? Una risposta qualcuno se l'è data (citando l'esempio della United Airlines): i dipendenti. Ma probabilmente è tardi e probabilmente si troverebbero nella medesima condizione di un qualsiasi ministero dell'Economia: tagliare, ridurre i costi, riprogettare una strategia più piccola, più modesta, più contenuta, definire il proprio ruolo. Se un chilometro di volo su Ryanair costa cinque euro, undici euro al chilometro diventano la morte per Alitalia. S'arriva sempre tardi, purtroppo, e a questo il rimedio è sempre quello e doloroso: perdere molto, per non perdere tutto.

C'era una volta un'America.



Il film «11 settembre 2001» in edicola con il manifesto e in libreria con manifestolibri, dal 9 settembre a 6,90 euro.

Per info: book@manifestolibri.it tel. 06/68719.330

