

Un tempo, tra un volo e l'altro, erano previsti periodi di riposo lunghi come vacanze, oggi turni stressanti. E busta paga «normale»

# Alitalia, la «caduta» dei piloti

Da professionisti privilegiati a semplici pedine dell'organizzazione: un categoria in crisi di identità

Maria Zegarelli

**ROMA** Ci sono i turni di volo e il riposo. Poi, ci sono i «Tnv»: i turni di non volo. Una invenzione «brevettata» Alitalia. L'azienda cioè, paga un pilota per non farlo lavorare perché in un determinato periodo del mese, non ne ha bisogno. Capita, però, che in quello stesso identico periodo un altro pilota stia facendo la sua ottantesima ora di volo mensile, sforando di ben cinque volte le massime previste. Sembra niente, 5 ore in più di straordinario. Già, se non fosse che quell'ottantesima ora all'Alitalia costa, per un comandante con qualche anno di anzianità alle spalle, 200 euro lordi, mentre per un «secondo», il pilota, la cifra precipita a 50 euro. A parte la discriminazione tra i due, e non è l'unica, i costi sono altissimi. «Basterebbe una gestione più razionale del lavoro, come capita nelle altre compagnie aeree come la Klm, tanto per fare un esempio».

Parlando a lungo e con molti piloti il ritratto che ne viene fuori è quello di una categoria in grande crisi di identità. I piloti vengono descritti come sorta di professionisti con un lungo elenco di privilegi e un discreto potere all'interno dell'azienda. Forse era vero nel secolo scorso, quando i primi piloti erano rampolli di ricche e nobili famiglie e poi soltanto ricchi rampolli. Oggi è tutta un'altra storia. Ne è passata di acqua sotto i ponti, dicono loro. «Per 15 anni ho fatto una vita meravigliosa - racconta un comandante in servizio da 25 anni - . Facevo un volo Roma-Mauritius e poi una settimana di sosta pagata in uno degli alberghi più belli. Se poi accettavi, tanto per fare un esempio, di lavorare due mesi di seguito a Sidney l'azienda ti offriva stipendi da capogiro. Tutto finito da quando c'è stata la fusione tra Ati e Alitalia. Sia chiaro: questo è un lavoro che si fa per passione, prima di tutto, ma tanti anni fa si sceglieva anche per tutti i vantaggi che offriva e che oggi non ci sono più». Non c'è più neanche la soddisfazione di pilotare davvero l'aereo, eccezione fatta per l'Md 80 e il 767 che hanno ancora dei comandi di tipo idraulico. Sul resto dei velivoli pensa a tutto il computer, il pilota manovra tutto attraverso un monitor. Provate a dire al computer di fare una bella piroetta in cielo. Non vi si fila neppure: va dritto come un fuso.

«L'amarezza più grande, però - continua il comandante che preferisce non dire il suo nome - è che sta finendo un'epoca: Alitalia è sempre stata il riferimento su cui far basare il trasporto aereo italiano, per la sua grande professionalità e per i servizi che offriva. Abbiamo una cura della sicurezza e della preparazione del personale che non esiste in alcuna altra compagnia». Ogni sei mesi controlli medici



**MILANO** Non sono solo i «piccoli» sprechi - come i panini forniti ai membri degli equipaggi al modico prezzo di dodici euro l'uno - ad affliggere la nostra compagnia di bandiera. Il 90 per cento delle rotte di lungo raggio operate da Alitalia non produce un euro di guadagno. Anzi, è in perdita secca.

A rilevarlo è la stessa compagnia in un documento in cui si evidenzia che il risultato operativo della rete intercontinentale, vale a dire il guadagno che la compagnia riesce ad ottenere dall'attività di volo, è inferiore allo zero. Nel 2003 è stato negativo per 84 milioni di euro, nel 2002 di 62 milioni, mentre nel 2001 era stato negativo addirittura per 192 milioni di euro.

Non solo. Per la compagnia il risultato operativo complessivo, l'ebit, è destinato a rimanere negativo anche migliorando il

load factor, il coefficiente di riempimento degli aerei, oltre il 90 per cento ad un livello, cioè, mai raggiunto da Alitalia da quando non detiene più il «monopolio» del mercato italiano.

In una situazione che può solo peggiorare a causa della continua concorrenza di compagnie che adottano il modello low cost anche sul lungo raggio, come Blu Panorama o Eurofly, la compagnia afferma che «l'apertura di nuove rotte con i costi attuali non ha senso».

Questo è in sostanza anche il messaggio che Alitalia sembra indirizzare ai sindacati, che chiedono con insistenza un piano di sviluppo in cambio dei sacrifici. Istanza a cui la compagnia sembra comunque rispondere con il suo piano di sviluppo della rete che avverrà a flotta invariata sino al 2006 e con nuovi aerei dal 2007. E che si presume tenga conto degli aspetti sopra menzionati.

Il piano prevede sia un aumento delle frequenze su rotte chiave, sia l'apertura o

riapertura di nuove rotte.

Per quanto riguarda le frequenze, Alitalia vuole investire sui principali mercati raggiunti da Roma e Milano, aumentando entro il 2005 il numero di voli. Da Fiumicino, ad esempio, stanno passando da 7 a 14 le frequenze settimanali per Zurigo, da 21 a 28 quelle per Francoforte, da 13 a 23 quelle per Atene, mentre da Malpensa passano da 4 a 14 le frequenze settimanali per Belgrado, da 7 a 14 quelle per Praga, Tunisi e Algeri.

Sul fronte delle nuove rotte, invece, il piano prevede - entro il 2005 - nuovi voli da Malpensa per Shanghai, Washington, Delhi, Los Angeles, Francoforte, Manchester, Birmingham, Copenhagen, Stoccolma, Budapest.

Di questi, alcuni sono stati già aperti, altri, come quelli per Los Angeles o Shanghai lo saranno invece il prossimo anno. Fiumicino torna invece a raggiungere Boston, Toronto, Copenhagen, Stoccolma, Malaga e Valencia. Anche in questo caso

presso l'Istituto di medicina legale che verifica le condizioni di salute del pilota - se ci sono problemi può esserci la sospensione temporanea o definitiva del brevetto - e aggiornamenti continui. Di solito un turno di lavoro di un pilota di medio raggio dura 4 giorni, a volte due. In gergo le chiamano «stecche». I limiti sono di 13 ore di servizio al giorno, di cui massimo 8 di volo, mentre l'equipaggio minimo è formato da un comandante e un «secondo». Si possono alzare un po' i parametri se si aggiunge un altro «secondo». Per la legge si può considerare «secondo» anche il pilota automatico nei sistemi altamente meccanizzati (sarebbe cioè il terzo pilota). «Oggi i turni di lavoro sono a volte massacranti, con sveglia alle prime ore del mattino, poi volo, sosta un giorno e il giorno dopo di nuovo levataccia», racconta il comandante.

La differenza in busta paga tra un comandante e un pilota è circa del 33%. Qualche esempio: un pilota ha come stipendio di ingresso (che resta fermo per due anni) mille euro di base più circa 15 euro moltiplicato per 90 (1.350 euro), l'indennità di volo. Un comandante con 8 anni di anzianità in genere guadagna 2.100 euro più 50 euro moltiplicati per 90 (4.500 euro). Lordi. «Ma un pilota con 3 anni di anzianità, e sono la maggioranza, guadagna 1.200 euro di base più 24 euro per 90».

Il comandante Franco Di Antonio, ex dipendente Alitalia fino a qualche giorno fa racconta: «Io sono andato in pensione perché durante l'ultima visita effettuata presso l'Istituto di medicina legale mi è stato ritirato definitivamente il brevetto a causa delle mie condizioni di salute». La sua fortuna è quella di aver raggiunto, a 52 anni di età, 25 anni di servizio, quindi può andare in pensione. Altrimenti sarebbe stato licenziato dall'azienda, perché si ha diritto alla pensione di invalidità soltanto se si hanno dieci anni di anzianità aziendale alle spalle. «La figura del pilota - dice il comandante Di Antonio - è centrale all'interno dell'azienda. Negli ultimi anni c'è stata una continua erosione delle discrezionalità di intervento sulle operazioni quotidiane dei piloti, come la scelta della quantità di carburante da imbarcare. Si badi, questa dipende da più fattori, comprese le condizioni meteorologiche. Partire con più carburante, ad esempio, può voler dire affrontare con maggiore tranquillità il cattivo tempo durante il volo. L'azienda invece, tende a decidere per una minore quantità di carburante perché costa troppo il trasporto. Noi piloti dell'Alitalia siamo ritenuti, dalla stessa azienda, troppo pignoli. Eppure, un sondaggio effettuato dalla stessa azienda tra i passeggeri, ha dimostrato che uno dei motivi per cui continuano a scegliere Alitalia è la professionalità per personale».

I CONTI DELLA CRISI		Alitalia				
Dati in milioni di euro		1999	2000	2001	2002	2003
RICAVI PER DIPENDENTE		246	257	235	222	208
VALORE AGGIUNTO PER DIPENDENTE		64	55	56	55	47
COSTO DEL LAVORO PER DIPENDENTE*		56	55	53	53	55
NUMERO MEDIO DIPENDENTI		19.166	20.995	22.446	21.294	20.653

\* Calcolato escludendo gli oneri di prepensionamento e per esodi agevolati

## il confronto

### Non si sblocca la trattativa con gli assistenti di volo

**MILANO** Il confronto tra l'Alitalia e i sindacati sugli assistenti di volo non ha prodotto grandi risultati se non una nuova polemica sui dati di assenteismo della categoria. E in attesa del chiarimento generale con il presidente dell'Alitalia, Giancarlo Cimoli, già in calendario per il 18,30 di domani, le parti hanno aggiornato il confronto per gli assistenti di volo a mercoledì prossimo 8 settembre, sempre che nell'incontro di lunedì non si consumi una rottura delle trattative. Secondo quanto si apprende da fonti sindacali, il dato medio sull'assenteismo del personale navigante fornito dall'azienda al tavolo dei sindacati è del 10,8%. Per i capicabina (P1) la percentuale di assenteismo arriva al 12,8% mentre i loro vice (P2) arrivano a quota 13,4%. I semplici assistenti di volo, secondo i dati forniti dall'azienda hanno tasso di assenteismo dell'11,3% mentre i dipendenti a tempo determinato si limiteranno al 4,8%. «Dati - commenta Mauro Rossi della Filt-Cgil - che sono inattendibili e privi di spiegazioni verosimili».

«Nell'incontro - sottolinea il dirigente della Filt-Cgil - è emerso che la delegazione aziendale non sta cercando di arrivare a una soluzione condivisa ma segue pedissequamente il proprio compito di fabbricare un dato finanziario puro che giustifichi un certo numero di esuberanti al di là di ogni logica industriale e produttiva. Su questa strada non si arriverà a nulla».

Nel 2003 il risultato è stato negativo per 84 milioni di euro contro i 62 milioni dell'anno prima

## In perdita il 90% delle rotte a lungo raggio

alcune rotte sono state già inaugurate mentre altre restano ancora da aprire.

In totale, però, saranno 16 le nuove destinazioni che verranno raggiunte da Alitalia a partire dal prossimo anno.

Tutto, in attesa del confronto tra i vertici della compagnia e le organizzazioni sindacali in programma per i pomeriggi odi domani. Incontro nel corso del quale Alitalia dovrebbe illustrare ufficialmente il proprio piano, compreso quello di sviluppo delle rotte.

La decisione assunta venerdì dal Consiglio dei ministri. Plauso della Confedilizia. No dei sindacati degli inquilini: una follia la scadenza del 31 ottobre

## Sfratti, il governo dice basta alle proroghe. Arriva il bonus affitti

**MILANO** Il governo dice no alla trentaseiesima proroga sugli sfratti. Il Consiglio dei ministri di venerdì ha infatti deciso di non prorogare ulteriormente il blocco sfratti ed ha approvato un decreto legge che detta nuove regole per l'accesso all'affitto da parte delle categorie disagiate introducendo buoni casa ed agevolazioni fiscali (anche maggiorate per i proprietari che affittano ai Comuni ed agli inquilini con sfratto a suo tempo sospeso). Solo gli inquilini che formularanno una proposta irrevocabile per la stipula di un nuovo contratto di affitto avranno diritto ad un differimento fino al 31 ottobre dello sfratto eventualmente in corso nei loro confronti.

Di segno opposto le reazioni al provvedimento. La Confedilizia, che ha collaborato alla stesura, esprime vi-sa soddisfazione: «Dopo l'avvertimento della Corte costituzionale contro nuove proroghe, abbiamo evitato la trentaseiesima proroga» - ha dichiarato il presidente. Corrado Sforza Fogliani. Soprattutto, questo governo ha posto fine alla ritualità delle proroghe

### Parmalat, imminenti le revocatorie contro banche italiane

**MILANO** Dopo le revocatorie contro istituti creditizi esteri la Parmalat ha allo studio iniziative analoghe, che «non dovrebbero essere lontane», contro banche e società di factoring italiane. È quanto si apprende da fonti finanziarie dopo le indiscrezioni di questi giorni che danno per imminenti richieste di revocatoria e di risarcimento danni da parte del commissario

straordinario Enrico Bondi nei confronti di società italiane. «È molto probabile» che giungano notizie al riguardo nei prossimi giorni. Per quanto riguarda invece l'andamento dei conti della Parmalat, le stesse fonti rimandano ai risultati dell'andamento economico e finanziario del Gruppo al 31 luglio 2004, resi noti lo scorso 31 agosto.

mettendo in atto provvedimenti coordinati anche per valorizzare i contratti agevolati a canone calmierato, come avevano chiesto unitamente ai piccoli proprietari (Appc), agli amministratori condominiali (Alac) ed agli agenti immobiliari (Fiaip). Per la Confedilizia, insomma, si tratta di una «svolta epocale». Il problema sociale verrebbe assunto dalla comunità e non più scaricato sulla categoria dei proprietari immobiliari. Allarmato, invece, il commento dei sindacati degli inquilini. «Siamo all'assurdo; dopo tanti rinvii

di una decisione che si imponeva lo scorso 30 giugno, ora il governo ci presenta una ricetta: in poco più di uno-due mesi, pensionati e portatori di handicap dovrebbero trovare un alloggio a canone libero e risolvere così il problema» - dice il segretario del Sunia, Luigi Pallotta. «Questo provvedimento, farraginoso e inattuabile - prosegue - non risolve alcun problema; anzi avvia, per i suoi gravi contenuti, un'ulteriore demolizione della calmierazione dei canoni».

Il decreto varato dal governo pun-

ta ad agevolare l'affitto di numerosi immobili liberi, e afferma di voler tutelare, allo stesso tempo, le fasce di cittadini socialmente deboli. Si tratta di circa 26mila famiglie composte da ultrasessantacinquenni e portatori di handicap gravi, beneficiari della sospensione della procedura esecutiva, non più prorogabile, di rilascio dell'immobile.

Nel decreto, che verrà anche trasmesso alla conferenza Stato-Regioni per un parere, si prevedono cinque diverse fattispecie di contratti di locazione, gestiti direttamente dai Comuni o

dagli stessi proprietari, stabilendo per entrambi contributi ed agevolazioni fiscali. Tra questi contratti, due tipi potranno essere stipulati coi proprietari dai Comuni, che li assegneranno poi agli inquilini con atti di concessione amministrativa e garantiranno direttamente ai proprietari il pagamento del canone ed il puntuale rilascio dell'immobile alla scadenza del contratto. Altri tre tipi potranno essere stipulati dagli inquilini con i loro attuali locatori o con qualsiasi proprietario. I Comuni riceveranno dallo Stato, per ogni contratto da loro stipulato, un contributo da 3mila a 5mila euro, così come i proprietari che stipuleranno i nuovi contratti. Per questi ultimi sono anche previste agevolazioni erariali, uguali o maggiori di quelle attualmente già stabilite per i contratti agevolati, a seconda che i proprietari lochino i loro immobili al canone stabilito dagli Accordi territoriali tra Confedilizia e sindacati inquilini o a canone libero. Anche la durata dei contratti (da un anno a 18 mesi; tre anni; quattro anni) influisce sulle agevolazioni erariali.