

Bianca Di Giovanni

LA CRISI più drammatica

L'azienda ufficializza il numero degli esuberanti e il piano di riduzione dei costi per riportare i conti in pareggio nel 2006. Il ricatto del governo sugli ammortizzatori

Previsto il taglio di 450 piloti, 1050 assistenti di volo, 1440 della manutenzione, 900 operazioni di terra, 360 del marketing, 610 nel settore informatico e Corporate

Alitalia: 5.000 lavoratori sono di troppo

I sindacati presenteranno oggi una controproposta per evitare il peggio

ROMA Cinquemila esuberanti. Questa la «cura Cimoli» piombata la notte scorsa sul tavolo azienda-sindacati in Alitalia. Una trattativa iniziata a tarda sera e proseguita fino a notte inoltrata. Le cifre sono da incubo: tagli, risparmi e divisione societaria già dal 2005, per arrivare già nel 2006 al pareggio di bilancio. Numeri difficili da digerire per le nove sigle sindacali sedute al tavolo, affiancate ieri dai tre segretari generali confederali Guglielmo Epifani, Savino pezzotta e Luigi Angeletti. I rappresentanti dei lavoratori vogliono vederci chiaro sul futuro dell'azienda: continueranno a trattare fino allo stremo, perché dal confronto esca una compagnia competitiva e forte. I sindacalisti vogliono capire bene cosa si nasconde dietro al riassetto societario, come si giustificano i tagli (che tenderanno in ogni modo di limare), quale coerenza ci sia tra questo piano e l'impegno preso a Palazzo Chigi a inizio estate, e infine il ruolo del governo, vero grande assente di questa vicenda. Oggi si testeranno gli umori della base, e alle 15 i segretari di categoria si riuniranno per decidere la risposta da dare. «Questi numeri mi sembrano di difficile gestione - dichiara a margine della trattativa Fabrizio Solari, segretario Filt Cgil - e devo rilevare troppa confusione nei punti di arrivo soprattutto



Il tavolo della trattativa durante la riunione di ieri tra Alitalia e sindacati

Foto di Alessia Paradisi/Ansa

Cimoli non si presenta al tavolo, forse si tiene qualche carta di riserva da scambiare coi sindacati



to per quanto riguarda i requisiti di unicità richiesti dai sindacati». Intanto ai piani alti della compagnia si procede nel lavoro «diplomatico» anche con il governo per ottenere impegni sul piano degli ammortizzatori e sulla gestione degli esuberanti. Il fatto che il presidente/amministratore delegato Giancarlo Cimoli abbia preferito non partecipare all'incontro di ieri (l'azienda era rappresentata dal direttore delle risorse umane Massimo Chielì) è letto da molti come un segnale positivo. È possibile infatti che il «supermanager» abbia novità da proporre in un secondo tempo ai rappresentanti dei lavoratori, anche sul fronte del riassetto socie-

tario. Ma torniamo al piano prospettato ieri. In una nota diffusa nella notte la Magliana informa che le 5mila unità da tagliare sono «così suddivise: Flight Operations (operazioni di volo, ndr) 1.570 (450 piloti, 1050 assistenti di volo, 70 personale di terra); Manutenzione 1.440; Ground Operations (Operazioni di terra) 900; Marketing/Sales & distributions 360, Corporate e Information technology 610; personale di terra cargo 120». Insomma, non c'è divisione di Alitalia che non venga falciata. Quanto al riassetto industriale, l'azienda conferma le cifre anticipate dall'Unità: 11.700 dipendenti conflu-

ranno in Az Fly (la società «core» dedicata al volo), mentre 9.000 finiranno in Az Service. Alla fine della cura in Az Fly resterebbero 9.500 dipendenti circa, mentre nella service circa 6.500. Resta ancora vago il destino delle due società. Nella nota aziendale si specifica che alla prima (Fly) saranno conferite le seguenti attività: marketing e network, vendite e distribuzione, operazioni di volo (flight operations), product integration & delivery, Alitalia Express, Cargo, ground operations, corporate, governance dell'it (information technology). Alla Az service andranno invece le unità Engineering e maintenance, Alitalia maintenance system, Atite-

leghisti di governo

MARONI, UN PIROMANE AL MINISTERO DEL LAVORO

Bruno Ugolini

Una polveriera. È l'Alitalia. Dentro vagano migliaia di donne e uomini, lavoratori. Vivono da mesi notti e giorni d'angoscia. E con loro migliaia di passeggeri italiani, affezionati alla compagnia di bandiera nazionale e costretti a rivolgersi altrove per i loro voli. Pare una sequenza di «The Terminal», il film Usa applaudito a Venezia, tutto girato in un aeroporto.

Un uomo si aggira in questa nostra polveriera. È un piromane ed è un ministro: Roberto Maroni. Un dirigente sindacale che non è un pericoloso estremista, Savino Pezzotta, segretario della Cisl, lo ha chiamato in causa. Dovrebbe fare il suo mestiere, ha detto. Quale sarebbe?

Che cosa dovrebbe fare un ministro incaricato di risolvere i problemi sociali, sindacali, posto in quella carica per prevenire conflitti di massa costosi e pericolosi per l'intero Paese? Dovrebbe presentarsi all'opinione pubblica, ai lavoratori interessati e ai passeggeri e dichiarare: «Questo è il mio piano sociale. Con queste misure già pronte possiamo dare sicurezza ai lavoratori dell'Alitalia. Non li consideriamo solo poveri esuberanti da buttar via. Li accompagneremo, passo dopo passo, verso altri lavori, verso corsi formativi magari per altre professioni, verso periodi di cassa integrazione. Non li lasceremo soli, allo sbando. Sappiamo che certi sacrifici hanno bisogno, per essere accettati, d'essere incorporati dentro un futuro certo, non nella nebbia indistinta di promesse fatiscenti».

Così avrebbe parlato un «servitore dello Stato». Il ministro piromane, invece, di fronte ad un allarme meditato del segretario della Cgil, Guglielmo Epifani, ha risposto picche. Il dirigente sindacale esprimeva il timore di un'esplosione di collera. Il ministro ha sogghignato e ha risposto che la protesta l'hanno già messa in atto i passeggeri abbandonando l'Alitalia, scegliendo altre Compagnie. Quasi un compiacimento per la «fuga».

È l'ultimo tassello di un atteggiamento governativo irresponsabile. La vicenda dell'Alitalia si trascina non certo da ieri. Hanno lasciato trascorrere giorni e giorni, saltellando da un manager all'altro. Senza la capacità di produrre, accanto al piano sociale, un piano industriale. Un progetto che getti le basi per uscire davvero dalla crisi. Non una pezza.

Hanno invece saputo parlare solo di tagli, d'esuberanti, di lavoratori da espellere. Magari cominciando dai più deboli, quelli che hanno assunto con contratti a termine, in nome della flessibilità, imbrogliandoli nell'additare loro un miraggio di buon lavoro. Non sarà facile disfarsi di questo fardello umano ridotto alla disperazione. Per questo parliamo di polveriera. E della necessità, innanzi tutto, di mettere a tacere i piromani. Presunti ministri.

ch, ground operations services, Alitalia airport, It service, shared services. Resta assai vago il riferimento alla riorganizzazione societaria. «Allo stato attuale - si legge nella nota - sono allo studio diverse ipotesi di assetto societario». Stando alle indiscrezioni della vigilia, Cimoli pensava ad una holding «leggera», che cedesse il controllo della Az service a Fintecna. Una soluzione che per il sindacato equivale al dimezzamento dell'azienda, visto che il futuro dei dipendenti finirebbe in una nebulosa indistinta. Con il rischio assai concreto di uno «spezzatino». L'indeterminatezza delle indicazioni aziendali, tuttavia, può far pensare

a qualche spiraglio ancora aperto per evitare la cessione a Fintecna.

Il piano elaborato da Cimoli prevede risparmi complessivi di un miliardo e 27 milioni di euro di qui al 2008. Entro il 2006, cioè nel «biennio orribile», l'impatto sarà di 830 milioni. I «tagli» annunciati produrranno risparmi sulla voce costo del lavoro pari a 315 milioni di euro. Circa 250 milioni di minori spese si ricaveranno dai progetti relativi all'area commerciale, 165 dalle operazioni di volo, 200 dai progetti «procurement», 75 milioni dalla manutenzione, 45 dalle operazioni di terra e 30 dal corporate. «nella seconda fase del piano industriale di Alitalia (2007-2008) - si legge ancora nella nota - le azioni si concentreranno su network, flotta, prodotto, distribuzione e vendite. Per il «network» si prevede di aumentare il portafoglio e le frequenze su destinazioni business, massimizzare le connessioni su flussi di traffico strategici». Per ora, comunque, siamo ancora alla cura dimagrante. I sindacati sono pronti alla maratona, con l'obiettivo di salvare la compagnia di bandiera. E il governo? «Il ministro Maroni - ha affermato ieri Savino Pezzotta - faccia il suo mestiere, prepari gli strumenti che competono al suo ministero. Noi faremo il nostro mestiere». Speriamo che qualcuno lo ascolti.

I lavoratori in eccedenza dovrebbero uscire tra il 2005 e il 2006. Previsto in giornata un altro incontro



Oggi proteste e assemblee negli aeroporti

Crescono la preoccupazione e la tensione tra i dipendenti della compagnia: non siamo la causa della crisi

Marco Tedeschi

MILANO Quella di ieri, negli aeroporti, a bordo dei velivoli, negli uffici Alitalia, è stata una interminabile giornata di attesa e trepidazione. Attesa di conoscere l'esito del delicatissimo incontro della serata, tra azienda e sindacati, da dove avrebbero dovuto emergere i contenuti del piano industriale della compagnia di bandiera, cioè soprattutto l'entità dei tagli agli organici che l'azienda minaccia da mesi. Alla fine sono 5.000 i lavoratori «di troppo», secondo i piani dell'azienda. Un numero che rappresenta una vera minaccia per la vita delle famiglie dei lavoratori dell'Alitalia, ritenuti dai vertici aziendali «la causa» di questa drammatica crisi. Ma i lavoratori e i sindacati non intendono accettare silenziosamente questo piano.

Già per oggi pomeriggio, peraltro, hostess e steward hanno preannunciato un'assemblea all'aeroporto Leonardo da Vinci che, dicono la Fit Cisl e il Sult, «servirà a informare i nostri colleghi e a elencare nel dettaglio tutte le richieste presentate dalla compagnia». A rendere ancor più teso il clima tra gli assistenti di volo, ha contribuito, secondo quanto denunciato dal sindacato Sult una lettera di licenziamento «fatta pervenire proprio ieri ad una nostra collega, «colpevole» - dice il Sult - di aver chiesto il rispetto del proprio contratto di lavoro». «Preoccupazione» è la parola più ricorrente che circola ieri nell'aeroporto di Fiumicino come in quello milanese di Malpensa, anche tra i dipendenti di terra dell'Alitalia. Dai check-in alle biglietterie, a spaventare di più era il

numero degli esuberanti che in serata sarebbe stato comunicato ufficialmente ai rappresentanti sindacali di categoria. «È da mesi che va avanti un balletto di cifre - dice un giovane impiegato di terra - dal 2000 sono inquadrate come lavoratore stagionale. Ogni 4-6 mesi mi rinnovano il contratto. Non vorrei finire adesso nella lista del personale in esubero». «È un incubo - aggiunge un collega - qui, insieme a quello della Compagnia, è in gioco il nostro futuro. Il tarlo di finire tra gli esuberanti ci perseguita da mesi: credetemi, è stressante». E la vita dei dipendenti del vettore aereo nazionale non è semplice anche al di fuori dello stretto ambito lavorativo: «Sapete - racconta un'altra hostess di terra - qualche mese fa sono andata in banca a chiedere un mutuo per l'acquisto della casa. Diplomaticamente mi sono sen-

ta rispondere che, vista la situazione di estrema incertezza legata alle sorti dell'azienda, non esistevano le necessarie garanzie per la concessione del mutuo: ecco con cosa siamo costretti a fare i conti». Dismessi i sorrisi e la cortesia professionale riservati ai clienti, ognuno ha una sua storia da raccontare: «Sono entrata nel '96 in Alitalia come stagionale - riferisce un'impiegata alla biglietteria - l'assunzione è arrivata nel 1999. Spero di continuare a lavorare ancora per tanto tempo in questa azienda. Sono comunque convinta - continua - che comunque vada a finire l'incontro di oggi (ieri, ndr), dovremo aspettare fino al 15 settembre, termine in cui i sindacati dovranno far pervenire una loro risposta definitiva alla compagnia, per vedere quale sarà la reazione dei lavoratori».

Intanto, a Fiumicino, mentre l'attività di volo è rimasta regolare, le forze dell'ordine, come accade peraltro ogni giorno e 24 ore su 24, continuano a tenere alta la vigilanza dentro e fuori l'aeroporto, oltre che per motivi di sicurezza, anche per monitorare con passaggi più frequenti i vari varchi Alitalia: dall'area merci agli hangar, per proseguire poi con il centro addestramento, la mensa e il passaggio riservato agli equipaggi. Stesso scenario anche negli altri scali italiani. Soprattutto nell'altro grande hub, a Malpensa, dove in più si soffre per la polemica permanente legata alla storica «rivalità» con lo scalo romano, ma anche nel piccolo aeroporto milanese di Linate. «È un continuo vai via di persone che nelle pause vengono a chiedere notizie, a sfogarsi un po' a dire la loro - spiega Fran-

co Brioschi, del coordinamento regionale della Filt Cgil lombarda - sebbene qui si lavori da tempo con un organico sottodimensionato, e quindi è difficile immaginare che i tagli possano colpire tra questi lavoratori ai quali vengono continuamente chiesti straordinari e negati i turni di riposo, c'è grande preoccupazione, perché quello che interessa veramente è il futuro dell'Alitalia». Al di là delle notizie di stampa, infatti, i lavoratori chiedono di sapere quali siano i reali piani industriali, i progetti della compagnia per gli anni a venire. E così, per tutta la giornata, mentre si susseguivano le dichiarazioni, i botte e risposta tra politici, sindacalisti e dirigenti aziendali, dentro le uniformi verdi dell'Alitalia battevano cuori in tumulto. «Ancora poche ore e sapremo».

GIORNI DI STORIA

Il partigiano Davide

Davide Lajolo è uno dei grandi «testimoni del tempo», della Storia italiana del Novecento. Mitico comandante partigiano Ulisse, scrittore, giornalista. Dirige l'Unità tra il 1948 e il 1958, guidando il giornale nei difficili passaggi di quegli anni, per poi tornare, negli ultimi anni della vita alle amate colline del Monferrato.

In edicola con l'Unità dal 10 settembre a euro 4,00 in più

l'Unità