

Bianca Di Giovanni

ROMA Con questi numeri l'Alitalia non sta in piedi. In una parola: chiude. Questo il giudizio delle nove sigle sindacali sul piano confezionato da Giancarlo Cimoli e il suo advisor. Cinquemila esuberanti (circa un dipendente su quattro) e giro di vite sui contratti di lavoro, uniti alla divisione in due della compagnia (Az Fly, Az Service) sono il viatico all'annientamento industriale, altro che rilancio. «È un piano solo finanziario - dichiara Guglielmo Epifani - per risanare il deficit si tagliano i lavoratori». Ma stavolta si evitano trappole e provocazioni: niente scioperi (per ora) o reazioni selvagge, che offrirebbero il destro all'azienda per scaricare sui lavoratori qualsiasi responsabilità. Meglio inchiodare ai loro impegni management e governo. «Un governo che è anche azionista dell'aviazione e che ha tante responsabilità - dichiara Fabrizio Solari, segretario generale Filt Cgil - visto che il settore del trasporto aereo è strategico per l'intero Paese e la crisi dell'Alitalia si inserisce in una deriva negativa per l'intero settore industriale».

Così, dopo una giornata di riunioni intersindacali e di assemblee infuocate, il tavolo riparte in serata da una nuova prospettiva. Cosa si vuole fare di Alitalia? Un vettore globale (come scritto nell'ultimo - ennesimo - accordo a Palazzo Chigi), oppure si vuole ridurre la compagnia al livello di una low cost, come adombrano i «tagli» prospettati? Secondo i sindacati a questa domanda dovrà rispondere per primo il governo a Palazzo Chigi, mentre il tavolo sul fattore lavoro dovrebbe continuare alla Magliana. In particolare «è indispensabile modificare l'assetto industriale dell'azienda rispetto a quanto prospettato nel piano - spiega Roberto Scotti (Filt-Cgil) - il controllo deve restare in mano ad una holding che mantenga l'unitarietà dell'azienda». Dunque, le richieste diventano due: che ci sia una unica holding in capo ad Az Fly e Az Service, e che nel capitale azionario di quest'ultima la «società madre» non ceda il controllo a Fintecna. «Altrimenti dove andrebbero a finire quei lavoratori?» In realtà per i 6.600 che rimarranno «a terra» la strada sembra segnata: essere «spezzettati» in altre società, come Finmeccanica (manutenzione) o Ibm (Information technology). «L'idea delle due aziende "fly" e "service" altro non è - commenta Nicoletta Rocchi, segretario confederale Cgil - se non l'applicazione della vecchia ricetta, tanto cara alle imprese italiane, di trasferire allo stato i costi e le perdite e lasciare al privato i profitti».

L'alternativa è tra rimanere un vettore globale o ridursi al livello di compagnia low cost



«Chissà se ci sarò anch'io tra gli esuberanti...»

Lavoratori in assemblea, pensando al mutuo da pagare e alla famiglia da mantenere: come si fa se perdiamo il posto?

Maria Zegarelli

ROMA Mutui per la casa, matrimoni programmati, vite da separati, figli, bollette... Vita normale che rischia di andare all'aria insieme al piano di Cimoli per salvare l'Alitalia. L'aria che si respira tra i lavoratori è la stessa che trovi ogni volta che le aziende annunciano tagli, perché «vai a capire se nella lista ci finirà dentro pure il tuo nome». Nella grande sala mensa della compagnia di bandiera sull'Orlo del fallimento, ci stanno più di 300 assistenti di volo e di terra, a confrontarsi sul piano presentato lunedì scorso. Qualcuno in divisa, qualcun altro in borghese, volti tirati ma anche battute di spirito perché «alla fine devi pur sopravvivere a tutta questa tensione». L'incontro è stato organizzato da Fit Cisl e Sult (il sindacato che vanta il maggior numero di iscritti nella categoria), ma ci sono praticamente tutti. Compresi i bambini, portati in aeroporto a Fiumicino perché capita anche che mamma e papà siano entrambi dipendenti di Alitalia e dunque, la famiglia al completo è qui a parlare di futuro incerto.

«Mamma, ho caldo vorrei un gelato», «Mamma, che pizza, mi sono stancato»: rivendicazioni sacrosante, anche queste. Sul palco degli interventi si discute delle cifre, spartite come fossero cannonate sulla testa dei lavoratori ormai tutti i giorni da molti

giorni - 1750 esuberanti tra il personale di volo (450 piloti, 1050 assistenti di volo, 70 personale di terra) e la manutenzione (1440).

«Numeri non veritieri - dice Paolo Marsa, della segreteria nazionale Sult - perché trascurerebbero quelle relativi agli stagionali». Si discute per due ore, fitte di interventi e polemiche, compresa quella con la stampa e alcuni giornalisti. L'accusa - respinta - a questi ultimi è di non raccontare i malumori e le reali condizioni di lavoro dei dipendenti. In realtà, durante gli interventi, c'è anche chi critica i sindacati stessi. Patrizio Corvi, della Fit Cisl, assicura: «Il sindacato non è disposto a lasciare a spasso nessuno. Il governo dica con chiarezza quale deve essere la missione dell'Alitalia».

C'è grande tensione, ma anche un punto fermo: «Non percorreremo le abituali forme di mobilitazione - spiega Roberto Valenti, della Cgil, un intervento molto applaudito anche tra i colleghi della Cisl -. Non bloccheremo le piste, né i voli, perché vorrebbe dire fare una cortesia a chi vuole puntarci una pistola alla tempia». C'è anche chi propone un sit-in permanente sotto Palazzo Chigi e chi uno sciopero della fame «in aereo rifiutando il catering». Francesca, due figlie in età scolare, «un marito medico, per fortuna», commenta: «No, non si può accettare un piano che taglia di netto il personale della Compagnia, senza porsi il problema di come po-

trà continuare ad essere competitiva non essendo più in grado di offrire servizi ai clienti».

Stefano ha alle spalle 15 anni di anzianità

in Alitalia come assistente di volo: «Vorrei chiedere a chi ha lavorato al piano, come faremo, ad esempio, ad essere altrettanto competitivi di Air France che sul volo di eccel-

lenza sulle lunghe distanze, il 777, ha 3 classi di servizio e 14 assistenti. Alitalia, oggi, ha due classi di servizio e 11 assistenti di volo. Come può ridurli ulteriormente? Altra, domanda, che può sembrare banale ma non lo è affatto: perché non si parla degli sprechi? La scorsa settimana Alitalia ha sostituito tutte le automobili in servizio nell'area aeroportuale. Chissà quanto è costata questa operazione». Fuori fa caldo come fosse luglio. Dentro i lavoratori si alternano al microfono. I cellulari squillano perché nel frattempo è in corso un incontro alla Magliana, più tardi ce ne sarà un altro, e «poi ci sono i colleghi lontani per lavoro che vogliono sapere cosa sta accadendo».

Antonio Amoroso, della Cub trasporti, fa appello all'unità tra i lavoratori, all'esigenza di darsi un sistema di comunicazione che porti la presenza dei lavoratori nei luoghi nevralgici, invita gli altri sindacati ad unirsi al presidio sotto la sede dell'azienda, alla Magliana, dove loro hanno già piazzato una tenda. La platea gli riserva un lungo applauso. Massimo, da 19 anni in azienda, una tessera della Cisl in tasca, commenta: «Mi dispiace vedere i sindacati che, seppur in modo velato, si guardano in cagnesco. Il nostro obiettivo deve essere quello di trovare una vera unità tra i lavoratori, creare un fronte comune. Per questo mi è piaciuto molto l'intervento di Roberto Valenti, anche se politicamente siamo su

posizioni molto distanti». Roberto Valenti durante il suo intervento ha ribadito che «no, non è il costo del lavoro il problema in Alitalia. Ormai è chiaro a tutti». È il momento, dice, di pensare a un tipo diverso di contratto di lavoro, che preveda ad esempio «l'ottimizzazione delle ore di volo. Si chiede, come mai, gli equipaggi di Eurofly volano gratis sui voli Alitalia e la compagnia non paga né l'addestramento né la manutenzione fornita da Alitalia, visto che è stata indicata dall'azienda, nei giorni scorsi, proprio come una delle concorrenti più temibili».

Domenico 13 anni di anzianità alle spalle, oggi festeggia 41 anni. «Che dire? Un compleanno davvero singolare, qui nella mensa in assemblea. Stasera non potrò neanche lasciarmi andare con il buon cibo perché domani ho la visita di controllo dell'istituto di medicina legale. Quindi è meglio rigare dritto. Mi limiterò a fare un invito a tutti: collegatevi con il sito www.analisialitalia.too.it. Si racconta tutto quello che è accaduto ai tempi di Mengozzi, un rapporto particolareggiato su consulenze d'oro e sprechi. Poi, dopo aver letto tutto quel materiale, proviamo a ragionare di costo del lavoro, che in Alitalia è solo al 23%, mentre in altre compagnie, quasi tutte le più importanti, superano il 30%. Alle sei del pomeriggio l'assemblea si scioglie, ci si incontra di nuovo nei prossimi giorni, con tutte le sigle. Almeno questo è l'augurio».

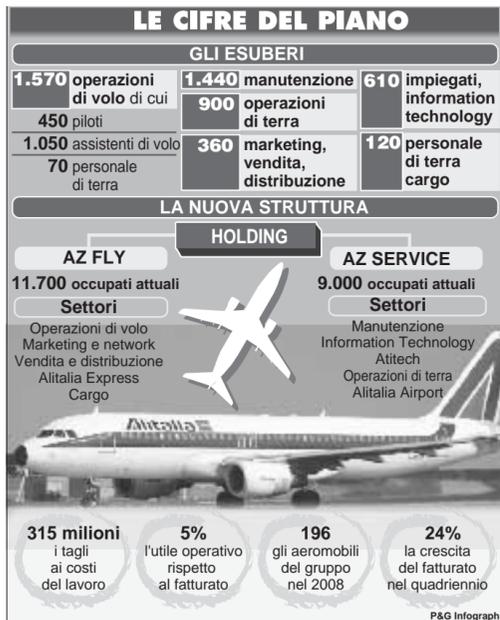
LA CRISI più drammatica

Nuovo incontro ieri sera tra sindacati e azienda, ma non si vede ancora la strada per evitare o contenere i drammatici tagli per i dipendenti della compagnia

Oggi l'assemblea degli azionisti per l'abbattimento del capitale sociale Epifani: con questi numeri la compagnia non sta in piedi, bisogna cambiare

«Alitalia, il piano Cimoli non funziona»

Per ora niente scioperi, ma il sindacato chiede un intervento di Palazzo Chigi



L'Europa non fa sconti

De Palacio: i tagli sono indispensabili

MILANO La Commissaria europea ai Trasporti, Loyola de Palacio, ha ribadito ieri che «per una vera ristrutturazione di Alitalia, se vuole sopravvivere, servono tagli occupazionali». In realtà a parlare è stato il suo portavoce, Amador Sanchez, sintetizzando affermazioni fatte a Bruxelles dalla Commissaria Ue. La de Palacio, ha riferito ancora il portavoce, ha ribadito che «tutta la responsabilità, in questo momento, è sulle spalle dei sindacati».

La Commissaria europea ai Trasporti ha anche aggiunto che, qualora le trattative di queste ore andassero a buon fine e si arrivasse ad un aumento di capitale di Alitalia, «lo Stato non potrà aumentare la propria partecipazione», ora del 62%.

«Lo Stato italiano, anzi - ha sottolineato il portavoce, Amador Sanchez, riferendo quanto detto dalla de Palacio - si è impegnato formalmente e per iscritto a scendere al 49%».

«Perché il sindacato dovrebbe assumersi la responsabilità di un piano industriale che lo stesso

management di Alitalia non ci ha ancora ben spiegato nei suoi obiettivi di fondo?». Così il segretario confederale della Cgil, Nicoletta Rocchi, ha subito replicato alla Commissaria europea ai Trasporti.

«Le dichiarazioni di Loyola De Palacio sulla ristrutturazione dell'Alitalia sono inaccettabili», ha invece dichiarato il coordinatore nazionale dell'esecutivo dei Verdi, Angelo Bonelli, aggiungendo di aver inviato un esposto alla Corte di giustizia europea, «per chiedere che vengano chiarite le dichiarazioni del Commissario europeo ai trasporti Loyola de Palacio, che mirano a condizionare le scelte dell'azionista di riferimento, il ministero del Tesoro, e anche la trattativa tra sindacati e Cda di Alitalia».

«Perché il commissario De Palacio - ha proseguito Bonelli - interviene dicendo che per ristrutturare Alitalia servono tagli occupazionali? Forse ci sono lobby che vogliono acquistare la compagnia di bandiera a prezzo di svendita? Con cinquemila tagli, non ci sarà il rilancio della compagnia di bandiera italiana».

L'esponente dei Verdi ha sottolineato come la Commissaria, violando l'articolo 222 del trattato di Maastricht, che stabilisce che la Commissione europea non può condizionare gli assetti proprietari interni di un'azienda, «afferma che lo Stato italiano deve diminuire la sua partecipazione in Alitalia sotto il 49%».



Assistenti di volo Alitalia poco prima dell'inizio dell'assemblea all'aeroporto di Fiumicino

Foto Telenews/Ansa/Red

L'idea delle due aziende rischia di scaricare sullo Stato le perdite e di lasciare i profitti ai privati



festa de l'unità
2004 milano
lampugnano (MI)
area mazda palace

Questa sera, ore 21,00 Spazio Coop
DIALOGO SULLO STATO: LA CRISI DELLE
ISTITUZIONI, LA DEMOCRAZIA, LE RIFORME.

Partecipano
Paolo MIELI
Luciano VIOLANTE

Coordina Antonio PANZERI