

Se 700 ore vi sembrano poche

Segue dalla prima

L'Alitalia fra luci ed ombre non tutte dipendenti da fattori endogeni, operava in un sistema (oggi si direbbe: mercato) sostanzialmente in espansione. L'approssimazione e la superficialità con le quali si amministrò la condizione di monopolio introdusse in maniera irreversibile il germe della decadenza. Negli anni novanta iniziò lo splendido periodo delle privatizzazioni che portò alla chiusura dell'Iri e dopo poco per mancanza di finanziamenti, di tutti i più importanti centri di sperimentazione e di ricerca delle aziende ex Partecipazioni Statali (chimica, siderurgia, telecomunicazioni, ecc.). Con il risultato che nel nostro Paese non si registrano più brevetti. Anche Alitalia ben presto si trovò nell'insolita situazione di dover far quadrare i bilanci tra una recessione ciclica del trasporto aereo, una crisi petrolifera anch'essa periodica ed infine la dissoluzione della ex Jugoslavia e la guerra del Golfo. Sono i primi anni novanta quelli caratterizzati da "mani pulite" e dalle convulsioni della cosiddetta "prima repubblica". I tentativi di intervento di Verri insieme a Bonazzi e Bisignani ebbero il merito di rendere edotti tutti i dipendenti della storica compagnia che una nuova epoca stava per iniziare sotto le bandiere della Comunità europea. Cominciarono a diventare familiari termini quali liberalizzazione, deregolamentazione, ristrutturazione, mercato. A qualcuno venne perfino in mente che queste nuove mode presto si sarebbero applicate anche al lavoro e ai diritti. Nel 1994 nacque il primo importante tentativo di attuare un drastico piano di risanamento e sviluppo proposto dalla dirigenza Schisano-Rivero. "Il piano 1995-96 muove la logica dell'espansione dell'attività e della crescita aziendale. I suoi obiettivi sono ambiziosi e mirano a ricreare al più presto le condizioni per competere in un mercato internazionale sempre più selettivo ed agguerrito". Cosa pensate abbiano detto i nostri manager alla presentazione del piano di questi giorni? Nel 1996 nuova crisi profonda che ci porterà per la prima volta davanti alla Commissione trasporti Europea, dove il piano di ristrutturazione fu presentato a differenza di altri vettori per i quali lo aveva fatto il proprio Governo di appartenenza dall'Amministratore Delegato. Una delle sostanziali differenze fra noi e gli altri è proprio questa. Loro si sono fatti rispettare e dopo aver messo anche molti più soldi hanno seguito con un piano di sostegno

il proprio investimento. Cosa che noi non siamo riusciti a fare con Malpensa ad esempio. Il 16 maggio del 1996 venne presentato un nuovo piano per il 1996-2000. Dal 28 giugno al primo luglio si tenne l'assemblea ordinaria e straordinaria degli azionisti sotto la presidenza di Fausto Cereti, con A.D. A Domenico Cempella, durante i lavori venne data notizia che l'Iri aveva approvato l'operazione di ricapitalizzazione per un importo complessivo pari a circa 3000 miliardi delle vecchie lire. Alla fine del gennaio 1997 venni invitato ad un seminario di formazione il cui titolo era "Il cambiamento organizzativo in azienda" in quei giorni mi feci l'idea che l'Iri che lo aveva voluto, cercava di inviare un segnale di spinta al necessario cambiamento se si voleva sopravvivere. Si cercò di far capire che i soldi che stavano arrivando sarebbero stati gli ultimi, gli altri sarebbero arrivati solo dal mercato. Ricordo che dalla fine di quel seminario alcune domande mi tormentarono: "I nostri manager ammessi che fossero esperti di mercato prima di entrare in Alitalia, lo saranno ancora oggi dopo anni passati in questa sorta di Ministero? Riusciranno ad avere idee che renderanno il prodotto competitivo ed attraente per il passeggero? Saranno all'altezza del mercato del trasporto aereo, che essendo soggetto a molte variabili è più difficile degli altri?" La risposta credo sia sotto gli occhi di tutti. Per anni, sono ormai ben 18, ho visto programmare ed effettuare le ristrutturazioni in un unico modo: tagli. Al numero degli addetti, al costo del lavoro, secondo il principio che il lavoro è un costo e non un valore. Una sorta di ossessione non giustificata, visto che dati alla mano, in Alitalia questa voce è notevolmente più bassa rispetto ai suoi competitori di analogia fascia, sia in termini assoluti sia in percentuale sui ricavi. Quest'ultima crisi di diverso dalle altre ha solo la possente campagna mediatica che l'ha accompagnata. Per settimane abbiamo letto ed ascoltato

La categoria non aveva privilegi rispetto ad altre compagnie estere È l'organizzazione dei turni il vero problema Sarà risolto?

Decenni di politiche sbagliate, sprechi incapacità manageriali. E ora si taglia il lavoro. L'Alitalia vista da un pilota

DANILO BARATTI *

che i veri colpevoli dell'innegabile sfascio in cui versa la Compagnia sono i piloti, gli assistenti di volo, il personale di terra, che godono di favolosi privilegi ed inoltre, hanno una spiccata propensione ad assentarsi dal loro lavoro. L'azienda ha poi ammesso senza vergogna ai tavoli sindacali di aver caricato nel dato fornito sull'assenteismo tutto, ma veramente tutto, compresi i "Congedi parentali" che sono una legge dello Stato e non sono retribuiti, il giorno di "Indisposizione" concesso alle Assistenti di Volo, la maternità. Per quanto riguarda la mia categoria ho letto che godiamo di favolosi privilegi quali ad esempio 42 giorni di ferie, ma nessuno ha spiegato che ogni 3 giorni di questi assorbono un riposo, e che quindi a conti fatti in realtà, abbiamo meno dei 28 giorni calendariali più i riposi che qualsiasi lavoratore possiede, o che nei mesi da giugno a settembre quando anche i figli riposano possiamo o per meglio dire potevamo prima di questo contratto averne assegnati solo 15. Sento dire che

lavoriamo poco, la media di 450 ore di volo l'anno contro la media di 750 in Europa. Le medie si sa possono mentire, con me che volo, fa media tutto il personale di staff, che è pilota ma non vola e che l'azienda è costretta ad avere per regolamentazione internazionale, senza voler porre l'accento sulle corrette proporzioni di quest'organico. Personalmente per anni, libretti di volo alla mano, ho volato per 700 ore. Nessuno poi spiega che per farmi volare l'azienda mi tiene in giro per gli aeroporti per una quantità di ore di servizio pari a tre volte il volato perchè non è capace a costruire i turni. Non si è mai capito perchè il sistema che organizza le rotazioni degli aeroplani che hanno necessità degli stop di manutenzione non parla con quello che fa ruotare gli equipaggi costringendoli a continui cambi che generano ritardi ed inefficienze. Pensate che dai dati aziendali emerge che ogni 5 minuti di ritardo, fanno sì che serva un aeroplano in più per poter effettuare lo stesso numero di voli che il nostro

operativo sviluppa. Lavorando bene si potrebbe risparmiare sul costo delle macchine, o fargli sviluppare più operativo e quindi aumentare i ricavi. Il mio vecchio contratto di lavoro quello in vigore dal 1989 ad oggi, prevedeva che potessi volare per un limite massimo di 900 ore annue: non sono mai riusciti a farcele fare e non certo per mia volontà. In compenso tutti gli anni problemi sulle ferie, sono riuscito ad accumulare fino a 33 giorni di arretrato, per non parlare dei riposi dovuti cedere per evitare cancellazioni di voli. Ogni compagnia è leader in un settore, la British lo è per esempio nella redditività. Noi abbiamo concesso di far girare i nostri turni di servizio come quelli dei piloti Lufthansa che è leader in questo campo. Abbiamo concesso un sistema di retribuzione che incentiva la gente ad andare al lavoro, ma senza giungere agli estremi che voleva l'azienda dove si parlava di un 50% fisso ed un 50% variabile legato alla produttività, che avrebbe costretto i piloti ad andare al lavoro

anche se malati incidendo anche qui sulla sicurezza delle operazioni. Ci saranno trasferimenti di personale su Milano ed altre basi periferiche per consentire ai turni di girare meglio. Avremo il privilegio di poter chiedere i "Congedi parentali" con 45 giorni di anticipo quando la legge ne prevede 15 e tante altre cose che fanno 52 milioni di euro di produttività. Lavoreremo di più? Forse se l'azienda sarà capace di usarla. Certo non avrà più scuse, ha le stesse cose che mettono i colleghi tedeschi al primo posto. Ma sono convinto che, le ragioni profonde della crisi sono ancora altre e affondano le loro radici negli anni scorsi. In un contesto di settore attraversato da una profonda e rapida trasformazione l'ultima opzione strategica degna di questo nome risale all'intesa con Klm e all'investimento su Malpensa. Quel binomio era inscindibile, visto che senza la flotta di lungo raggio di Klm era (ed è) velleitario immaginare di presidiare due hubs. Dopo il fallimento di quel progetto più niente. La grande occasione di modificare questa precaria collocazione l'azienda l'ha avuta nel corso del 2002. In quell'anno la compagnia fu ricapitalizzata per oltre 2500 miliardi di lire, il sindacato fece un'intesa che abbatté il costo del lavoro di un buon 12%, l'alleanza con Air France era avviata, il contenzioso vittorioso con Klm si sarebbe potuto risolvere con il conferimento di una discreta percentuale di partecipazione in quest'ultima a favore di Alitalia. Se solo si fosse saggiamente capitalizzato questa serie positiva oggi Alitalia e non Klm sarebbe potuta essere il partner strategico della compagnia d'oltralpe. Si preferì invece continuare a tagliare portando ogni partita straordinaria all'attivo del bilancio di quell'anno, che grazie a questa operazione uscì in attivo, preparando il disastro dell'anno successivo che si trascina fino ai giorni nostri. Il sindacato denunciò tutto questo

con una lettera, agli atti del Governo della Repubblica, nel novembre 2002. Per tutti coloro che vogliono giudicare senza pregiudizi, è del tutto evidente che la crisi attuale risente pesantemente delle scelte sbagliate del precedente piano biennale, che ha operato tagli sproporzionati di capacità, provocando un decadimento della produttività aziendale, la perdita di quote di mercato e un pericoloso avvitamento della crisi, sino a determinare i risultati di oggi e l'innegabile emergenza finanziaria. E, al di là di ogni altra considerazione, il Paese non può permettersi di perdere un settore produttivo di questa rilevanza pena, come afferma lo stesso Cimoli, condannarci ad un futuro da "pizzaioli". Occorre allora che ciascuno faccia la propria parte. Il lavoro ha già fatto e continuerà a fare la sua con il completamento degli accordi sulla produttività, che sosterranno un piano si spera di sviluppo. Il nuovo management aziendale deve troncare con le pratiche clientelari del passato recuperando risorse ed efficienza nella gestione, investendo sulla qualità e sulla motivazione dei dipendenti.

Infine occorre che il Governo che aveva promesso la ristrutturazione dell'intero sistema dell'Aviazione Civile Italiana dica che intende fare. Serve un piano dei Trasporti Nazionale, l'Italia è l'unico paese al mondo con 106 aeroporti in concorrenza fra di loro, su un territorio così piccolo, ed ogni regione pensa di poterne costruire altri. Il sistema perde efficienza, e drena risorse fornendo aiuti di Stato indiretti alle Compagnie Low-cost, come la stessa Air-France ha denunciato a Bruxelles. Se vogliamo mantenere in piedi il progetto velleitario di due Hubs, che nessuno ha, dobbiamo almeno fare in modo che Linate venga destinato alla sola navetta su Roma, ed al traffico dell'aviazione generale. Tutte le compagnie lavorano bene perchè fanno tornare il più possibile i loro aerei a fine giornata a casa, dove fanno le soste di manutenzione e dove i propri equipaggi dormono senza bisogno di alberghi. Noi di case in questo momento ne abbiamo almeno tre. Pensate che da quando è stata aperta la seconda base (Milano) i costi degli alberghi anziché ridursi si sono moltiplicati, non essendo mai stata capace la nostra azienda di stabilire di quali organismi avesse bisogno rispettivamente sui due Hubs.

* comandante Alitalia, coordinatore nazionale Filt Cgil piloti



Manca un piano dei trasporti. L'Italia è l'unico Paese ad avere 106 aeroporti che si fanno concorrenza. E tra Roma e Milano...

MALA TEMPORA di Moni Ovadia

SONO ORFANO DI UN POETA

L'a scomparsa di Giovanni Raboni, per quelli che come me lo hanno conosciuto e sono stati onorati dalla sua amicizia, è un evento che cambia la vita. Oggi senza Giovanni mi sento diminuito e sono più solo. Il suo riconoscermi ed accogliermi senza riserve quando arrancavo per manifestarmi in un progetto artistico e di vita mi ha fatto emergere alla luce, consentendomi di portare a termine un lungo processo di individuazione. Lo ricordo nitidamente con la sua inconfondibile chio-ma candida e lucente fra le teste del pubblico del Teatro Filodrammatici, alla fine del mio spettacolo "Golem". Non applaudiva,

per sobrietà personale e deontologia di critico era alieno dai gesti plateali, ascoltava gli applausi degli spettatori. Poi con loro si allontanò con calma. Non conoscendolo pensai che il mio lavoro non gli fosse piaciuto. Quanto mi sbagliavo. Due giorni dopo uscì sul Corriere una sua recensione di mezza pagina che mi fece nascere al teatro italiano. La cosa si ripeté per "Oylem Golem". In quell'occasione nacqui anche per il grande pubblico. Quello stesso anno lui, grandissimo, autentico poeta, attribui a me, saltimbanco e ciarlano, il titolo di poeta yiddish sul podio della stagione teatrale. In seguito abbiamo cominciato a ve-

derci ed alla stima ha fatto seguito l'affetto e l'amicizia. Da quelle prime volte in poi, il senso di ogni mio lavoro si è compiuto solo, quando a sipario chiuso, vedevo far capolino nei camerini Raboni accompagnato da Patrizia Valduga. Da tempo Giovanni non era più il critico del più prestigioso quotidiano nazionale, ma per me il loro giudizio era il riferimento irrinunciabile. Io ho con l'uomo e con il poeta un debito inestinguibile, non ho potuto saldarlo nel tempo della nostra frequentazione e non potrò farlo nel tempo della vita che mi è ancora assegnato, ma quel debito fa sì che Giovanni rimanga accanto a me, "concretamente". Fra i tanti pensieri suoi che mi hanno colpito, oggi che mi sento orfano della sua inestimabile presenza, mi viene alla mente l'idea di comunità umana

che espose nel corso della presentazione di un video sulla sua figura di poeta e cittadino, prodotto dalla Provincia di Milano. L'incontro si teneva nella sala del cineclub Obraz e fra le sue riflessioni Raboni distillò questa frase: "Noi siamo una comunità di viventi e di morti". Quelle parole mi sono entrate nel cervello come un tarlo, hanno fatto risonanza con la mia identità ebraica. Abramo, Isacco, Giacobbe, Mosè, il salmista Davide, i profeti, i maestri del Talmud, del khassidismo, i Primo Levi sono parte della comunità a cui appartengo, ora e sempre, così come lo sono tutti coloro che si sono battuti per il riscatto degli oppressi, da Spartaco a Che Guevara passando per Marx, Ghandi e Martin Luther King. Allo stesso titolo Raboni è e sarà parte della comunità dei cittadini milanesi e italiani, e

della comunità culturale d'Europa, come poeta e come personalità di alto impegno civile e morale. In particolare la sua figura deve essere di riferimento per una Milano che voglia riconquistare la sua dignità di capitale morale e di medaglia d'oro della Resistenza, dopo avere toccato il fondo della deriva mercantile che l'ha degradata a città da bere, eccellente per flusso di danè e fanalino di coda europeo per tasso di cultura. Il lettore mi perdonerà il tono personale di questo scritto, ma ho voluto lasciare ad altri più titolati di me il compito di parlare dell'opera poetica, letteraria, di critico e di traduttore di Giovanni Raboni, io con le mie parole spero solo di contribuire a fare sì che i suoi libri entrino fra le letture fondanti dei cittadini di questo paese.



cara unità...

Docenti universitari il «riordino» e il disastro

Fabio Mugnaini - coordinamento ricercatori facoltà di lettere e filosofia di Siena

Cara Unità, sono colpito dal silenzio su un provvedimento di riforma della docenza universitaria che ha già varcato le soglie del ministero ed è stato approvato in una sede parlamentare (la commissione cultura della camera). Il cosiddetto "riordino dello stato giuridico della docenza universitaria" non è un mero intervento di revisione formale di ruoli e compiti: l'adozione di modalità di lavoro precario (contratti a tempo determinato sia nella fase del reclutamento che in quella della progressione di carriera), la umiliante messa ad esaurimento del ruolo dei ricercatori - una figura dalla quale nessuna facoltà può oggi prescindere per l'espletamento delle attività istituzionali di didattica e di ricerca -, la cancellazione della distinzione tra docenti a tempo pieno e docenti a tempo parziale, l'apertura di insegnamenti coperti finanziariamente da enti esterni (banche, gruppi industriali, gruppi di potere) al di fuori di qualunque criterio di selezione e di valutazione, sono solamente alcuni dei punti su cui

l'attuale maggioranza parlamentare sta legiferando, sorda a qualunque critica e a qualsivoglia obiezione. Non stupisce che dal Ministero e dalle camere nella loro attuale configurazione emerga questa posizione: non è che l'ennesima prova di una volontà di decostruzione, irresponsabile e superficiale, già vista all'opera in altri settori vitali (la scuola, la giustizia, la carta costituzionale perfino). Stupisce, piuttosto, il silenzio e la disattenzione che hanno accolto un provvedimento che rischia di mandare all'aria l'intera struttura universitaria pubblica. Gli organi universitari, a livelli più o meno rappresentativi, stanno ricominciando a muoversi per opporsi ad un intervento che finirà per disarticolare un sistema ormai molto provato dalle riforme continue e dai tagli ai finanziamenti; ma i commentatori? gli organi di stampa? gli intellettuali prestigiosi? gli imprenditori sensibili al rilancio della ricerca pubblica? Sono io -lettore infedele che oscilla tra l'Unità e la Repubblica- a comparire il giornale nel giorno sbagliato, o sono davvero mancate, sia quella levata di scudi che avrei desiderato leggere che l'informazione pura e semplice ai lettori ed ai cittadini? La mobilitazione nelle sedi universitarie andrà avanti; ci è molto chiaro contro cosa stiamo lottando, non sempre è altrettanto chiaro contro chi. Una discussione pubblica sui mali e sui beni della nostra università pubblica aiuterebbe tutti - anche noi - a sapere per cosa stiamo lavorando e in quale direzione vorremmo cambiare il sistema attuale.

Perchè astenersi sulla Costituzione?

Maria Grazia Nibbi, Firenze

Mi ha lasciato sconcertata la decisione dell'Ulivo di astenersi sul voto sul primo articolo della nuova "costituzione" e trovo ambigua la motivazione che astenersi non vuol dire approvare; credo invece che, di fronte ad un tentativo di rivoluzionare la nostra attuale Costituzione, sia il centro-sinistra che la sinistra si dovevano trovare d'accordo sul no chiaro e netto.

I Padri della Patria si rivoltano nella tomba

Mario Sacchi, Milano

Cara Unità, ho letto e ascoltato le dichiarazioni di Fassino e Violante sul voto di astensione sull'art.1 della riforma costituzionale del centrodestra e le ho trovate tutt'altro che convincenti. A parte l'ennesima spaccatura nel centrosinistra su una questione che più fondamentale non potrebbe essere, come si fa a scordare le dichiarazioni precedenti di dura

opposizione a tutto il progetto. Un atteggiamento, questo sì, ben supportato dai giudizi della quasi totalità di studiosi e costituzionalisti che l'hanno giudicato un "mostro" giuridico.

Non possiamo lasciare che dei "mediocri" pongano le mani, per distruggerla, sulla nostra Costituzione senza opporci duramente, i suoi Padri si rivoltarono nella tomba.

La cultura in Tv un oggetto smarrito

Alessandro Calabrese

Ci risiamo, per l'ennesima volta viene soppresso un programma culturale. Mi riferisco ovviamente all'ultima puntata di "SuperQuark" sostituita dalla solita paccottiglia. Vi dovrete vergognare. Che razza di servizio pubblico è quello che non serve il suo pubblico? Forse la cosa migliore da fare è buttare la televisione nel primo cassonetto dei rifiuti e non pagare più il canone. Grazie per l'attenzione

Le lettere (massimo 20 righe dattiloscritte) vanno indirizzate a **Cara Unità**, via Due Macelli 23/13, 00187 Roma o alla casella e-mail lettere@unita.it