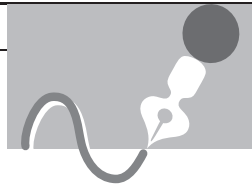


«Basta con le illusioni se trovassi un posto da commessa me ne andrei da qui»



IL REPORTAGE

I piloti si sentono ancora un mondo a parte possono guadagnare anche 10mila euro al mese

ALITALIA, IL FUTURO «Alaz...cosa? Sì, tutti ci vogliono, ma chi paga i debiti?». «Ansia? Macché supero tutto: sono anni che lavoro con contratto a termine». Al grande scalo di Roma, parlano hostess e impiegati, gente che ne ha viste di tutti i colori in questi anni e adesso attende l'atto finale

Fiumicino, aspettando il «cavaliere bianco»

di Roberto Cotroneo / Segue dalla prima

Finestrino o corridoio? "Uscita 16b". Davanti ho un gruppo di americani un po' grassi con i loro passaporti. Cerco un banco chiuso al pubblico e chiedo alla signorina con l'henné se ha mai sentito nominare Paolo Alazraki. Lei mi guarda come si guarda un poliziotto. Quasi si aspetta che gli esibisca una tessera di riconoscimento. Si volta verso la collega accanto e mi dice che posso chiedere all'ufficio informazioni. Alazraki è un signore che offre un miliardo di euro per il 30 per cento circa di Alitalia, la sua società si chiama "Wonders & Dreams". "Wonders & Dreams", è un bel nome per uno che offre un miliardo di euro. La sua è una delle undici offerte che sono arrivate al Tesoro proprio ieri. "Non so niente di queste cose. Sono al quarto anno di contratto a termine. Ma è un lavoro come un altro. Anzi, se trovassi posto in un negozio non starei seduta qui tutto il pomeriggio". Il giorno del primo atto verso la privatizzazione Alitalia i dipendenti stanno a guardare. "Conosci Alazraki?", chiede alla collega accanto. "Alzari?", si sente rispondere: "no chi è?". "È uno che si vuole comprare Alitalia". E la collega più anziana: "sì, se la compra. Ma poi ce li paga i debiti a tutti...". I debiti. In soldoni sono qualcosa un miliardo di euro. Queste ragazze guadagnano abbastanza bene, attorno ai duemila euro al mese. Ma sono il gradino di base del girone Alitalia. Quelle che ti danno la carta di imbarco, e fanno scorrere i tapis roulant con i bagagli. Il secondo gradino me lo devo andare a cercare ai varchi che portano alle uscite. E siccome non ho una carta di imbarco devo sperare che passino dove i passeggeri si fanno controllare con i metal detector. È poco meno di una speranza. Le entrate del personale di servizio stanno da un'altra parte. E l'unica cosa da fare rimane andare al bar, o in libreria, e cercare le divise del personale viaggiante, quelle che un tempo si chiamavano hostess o steward, quando le hostess erano solo quelle che lavoravano sugli aerei. Ora sono dappertutto: convegni, iniziative, festival e quant'altro. E adesso si chiamano personale viaggiante. Ne trovo due che stanno pagando un li-

stavano agli sportelli e gli altri che viaggiavano. Due status completamente diversi, mondi lontani per "un'azienda con un forte spirito di gruppo". Una sorta di aristocrazia un po' snob che vedeva i piloti, comandanti innanzi tutto, davanti a tutti, poi gli ufficiali piloti, poi il personale di volo, e accanto a loro i tecnici, gli addetti alla manutenzione. Per i tecnici ci volevano da tre a cinque anni di formazione, un'altra élite completamente ridimensionata dai tagli, e nel caso dei più bravi, finita in altre compagnie a inseguire il mercato. Ora che la compagnia di bandiera aranca soffocata dai debiti sono in tanti a dirti che sono demotivati, che è cambiato il mondo, e che sugli aerei non è più come una volta. Eccetto per i piloti. Che ancora sentono di appartenere a un mondo a parte. Quanto guadagna un pilota? Un comandante anche dieci mila euro al mese, i più giovani 3500. "Buoni stipendi?", si domanda un pilota con l'aria da Sporting Club, genere atletico, sorriso smagliante, di quelli che ti accolgono sull'aereo e pensi che con uno così persino il Barone Rosso si sarebbe fidato. "Lo sa che fino al 2000 c'era la scuola piloti dell'Alitalia?". Lo so, ma non sapevo che era a pagamento. "Per fare la scuola bisognava spendere circa 100 milioni di lire di allora. Il quadro comincia a delinearsi ed è facile capire che la crisi Alitalia, le manovre che si stanno mettendo a punto attorno all'azienda, vanno ben oltre il caso di una privatizzazione di una società in profonda crisi e in perdita. Toccano persino l'identità di un paese. Non sarà la bandiera, certo, ma la compagnia di bandiera è comunque



Una hostess in attesa all'aeroporto di Fiumicino Foto di Gregorio Borgia/Ap

SCALATORI A SORPRESA

La provocazione del professor Scaccia

Ora si sente, dice, «un po' un professore pazzo». In realtà dopo la sua offerta per l'Alitalia, Fabio Scaccia, 41 anni, sposato e insegnante in un Istituto tecnico del frusinate, è diventato «il professore più ricercato d'Italia». Nella sua casa a Collepario, frazione poco distante dal Comune di Alatri, in provincia di Frosinone, il telefono squilla in continuazione. «Non avevo messo in conto l'impatto mediatico del mio gesto - spiega - la mia è stata solo una provocazione». Una provocazione «civile e appassionata» ma anche «studiata» perché Scaccia è insegnante di materie tecniche aeronautica dell'Istituto tecnico "Morosini" di Ferentino. «Sono appassionato di aerei e aeroplani da quando avevo appena 10 anni. Seguo l'aeronautica da 30 anni, quindi, e seguo l'Alitalia da 20, da quando cioè c'è la crisi - racconta -. Giovedì scorso mi sono collegato al sito del ministero dell'Economia e ho compilato il bando di offerta per l'acquisto dell'Alitalia, ma l'ho fatto come provocazione civile scaturita da una sorta di indignazione, non perché volessi veramente acquistarla. Magari! Non ho denaro sufficiente per farlo, sono insegnante e mia moglie è casalinga».

Le tappe della privatizzazione

Dopo la chiusura del bando di gara per le manifestazioni di interesse all'acquisizione di una quota di Alitalia dovrebbe durare circa sei mesi il periodo per arrivare alla privatizzazione della compagnia aerea

Tesoro. Analisi delle manifestazioni d'interesse con offerte preliminari non vincolanti da parte del Tesoro. Le manifestazioni dovranno indicare la percentuale che si intende acquisire e l'attestazione di un patrimonio netto non inferiore ai 100 milioni di euro. Nel caso di una cordata o di una società NewCo, dovranno essere specificati i vari componenti.

Offerte. Il ministero dell'Economia, con la collaborazione dell'advisor finanziario Merrill Lynch, esaminerà le offerte arrivate e al termine Merrill Lynch comunicherà agli interessati l'ammissione alla fase successiva della procedura.

Informazioni. Gli interessati invieranno informazioni con indicazioni sui tempi e i requisiti minimi del piano industriale. L'offerta non vincolante dovrà invece contenere: l'indicazione del prezzo, il piano industriale e le indicazioni sulla copertura finanziaria dell'acquisto.

Contratto. Il Tesoro invierà alle parti interessate, uno schema di contratto con la richiesta delle offerte vincolanti e lo schema di contratto finale.

Aggiudicazione. Il Tesoro passerà all'esame delle offerte vincolanti, decidendo l'aggiudicazione e la stipula del contratto finale che porterà infine al trasferimento delle azioni, non prima di un'eventuale procedura antitrust.

P&G Infograph/Unità

quella. «Quante foto ha visto nella sua vita di persone importantissime, famose, celebri che scendono le scalette di un aereo Alitalia?», continua il pilota didascalico e compiaciuto. Ne abbiamo viste tante, certo. «E lei pensa che quelli che hanno fatto le offerte vogliono far rinascere l'azienda, o vogliono soltanto speculare?». Speculare perdendo un milione al giorno è arduo dirlo. Certo la paura di tutti è che chiunque comprerà chiederà lacrime e sangue. Tagli, tagli e ancora tagli. Il reparto tecnico sarà decimato. Le hostess e gli steward ridotti. E senza un futuro certo. I piloti poi, per un'azienda che da tempo non aumenta il numero di aerei della sua flotta saranno troppi. Mentre parliamo passa un altro gruppo di dipendenti Alitalia, con il solito sorriso congelato in anni di rassicurazioni per i passeggeri più ansiosi. Per capirci, quel sorriso che guardi a ogni turbolenza per renderli conto se va tutto bene. Perché se loro son tranquilli sei tranquillo anche tu. «C'è gente che quando parte l'aereo e deve gestire tutta la mimica

delle istruzioni per la sicurezza quasi si addormenta, tanto è ripetitivo e frustrante è diventato il lavoro. Certe mie colleghe e colleghi si vergognano persino di offrire i salatini, o certi snack che cambiano continuamente e che non hanno nessun sapore».

Per il resto certo, gli sprechi ci sono stati. L'azienda è stata gestita in modo disennato. E ora stanno aspettando di vedere cosa succede. Ma tutti, e dico tutti, pensano che le offerte di ieri siano uno specchio per le allodole: «I compratori veri, come in tutte le cose, arriveranno dopo. E allora si che ci capiremo qualcosa». I compratori veri, secondo loro, è uno solo: Air France.

«L'unico vero compratore può essere Air France con Klm, ma chiediamoci: l'Italia può rinunciare alla sua compagnia?»

ce-Klm, che per il momento sta alla finestra, anzi al finestrino. Prendono il marchio, il logo, entrano nel mercato italiano e magari poi ti cancellano. Altro che compagnia di bandiera. Il dibattito a questo punto, sulle parole "compagnia di bandiera", si accende. Le donne sono le più convinte che "l'Italia non può far fallire o ridimensionare la sua compagnia di bandiera". Io guardo le loro divise, quei capelli raccolti, l'aria leggermente retrò da signorine grandi firme, e i piloti e gli steward con il polso questi orologi tecnologici e pesanti comprati forse in qualche duty free di Bangkok e vedo la paura di perdere il lavoro assieme alla depressione di aver perso uno status, e forse persino un sogno. Uno di loro mi sorride e mi dice con aria sicura: "Io scrivo, lo scriva che abbiamo perso un treno". Poi si ferma, si rende conto della frase, e si domanda, provando a correggerla: "dire che abbiamo perso l'aereo non è la stessa cosa vero?". Ma forse sì, ma forse è davvero la stessa cosa...

roberto@robertocotroneo.it

La gerarchia aziendale è questa: in cima ci sono i piloti e i comandanti poi il personale di bordo e quelli della manutenzione

briccino di quelli piccoli: "Pillole Zen". Contro l'ansia? Ridono: "Lei è un giornalista? Ma quale ansia. Dopo sette anni di contratti precari, l'ansia ti passa. Non è mica più come una volta, che quando facevi le tratte lunghe ti passavi due o tre giorni a Tokyo o a Buenos Aires. Adesso manca solo che ti imbarcano sull'aereo successivo. A noi ce lo raccontavano che una volta era un gran lavoro. Adesso anche se parli male l'inglese alla fine ti prendono lo stesso". Il personale di volo guadagna 2500 euro al mese, sono quasi tutti contratti a termine, e di privilegi pochini pochini. Perché non è mica più come un tempo. Quando a fare le hostess andavano le fanciulle della borghesia, con istruzione medio alta e il jet set era ancora un termine che si riferiva proprio agli incontri che potevi fare in aeroporto. Erano tutte del nord Italia le hostess, erano più alte, spesso più bionde e certo più ricche. Del sud pochine. E c'era un abisso tra quelle e quelli che

La Borsa anticipa la festa: scambiato il 13% del capitale Alitalia

Rialzo del 3% mentre gli acquisti hanno il ritmo della scalata. I sindacati attendono per domani i chiarimenti promessi dal governo

di Felicia Masocco / Roma

Le 11 offerte per Alitalia sono al vallo del Tesoro, l'esame dovrebbe concludersi entro la prossima settimana e dirà chi tra i pretendenti potrà passare alla fase successiva quando non sarà più sufficiente scaricare un modulo da Internet per stare in gara. Occorrerà un piano industriale serio e mettere mano al portafoglio per l'offerta vincolante. Per dirla con il ministro Alessandro Bianchi «il bello deve ancora venire». La Borsa non si farà trovare impreparata. Il titolo Alitalia la fa da padrone, ieri è stato scambiato quasi il 13% del capitale, con un rialzo del 3,5% a 1,134 euro. In pratica si cerca di enfatizzare il prezzo in vista dell'Opa, ci si attrezza cioè per

una grande speculazione. È chiaro che per vedere le carte in tavola e individuare i veri pretendenti bisogna attendere, il percorso di privatizzazione non si completerà prima di tre mesi, anche se per alcuni. Anche per capire se il supermanager di Alitalia, Giancarlo Cimoli resterà nel frattempo al suo posto. «Non abbiamo posto questo problema all'ordine del giorno», ha detto il premier Romano Prodi. Incassata la pioggia di «interesse» con una certa soddisfazione, il governo ora si augura che le offerte possano tradursi in «programmi di alto livello». Anche il ministro dell'Economia Tommaso Padoa-Schioppa si dice «molto incoraggiato e fiducioso», «il bando è andato tutt'altro che deserto. Abbiamo imboccato la strada giusta». E

si dice convinto che le manifestazioni di interesse presentate «lascino la porta aperta a tutte le opzioni, anche quelle internazionali». Nell'esecutivo, tuttavia è dialettica sul ruolo futuro dello Stato. Per il ministro dei Trasporti non è il caso di smobilitare. La sua «personalissima opinione» è che lo Stato mantenga

Il ministro Bianchi chiede che lo Stato mantenga una presenza significativa Bonino: no, non fermiamo la privatizzazione

una «quota significativa», superiore al 5% e inferiore al 20 «per poter dire la nostra», spiega, e auspica che non ci siano speculazioni perché «rinuncerei alla privatizzazione». Non è d'accordo la collega Emma Bonino, «fermare la privatizzazione non mi sembrerebbe correttissimo», afferma. Ma probabilmente non sarebbero d'accordo i potenziali acquirenti, né una parte del governo: sul mercato è stato messo «almeno» il 30,1% fino al 49,9%, cioè il totale delle azioni in suo possesso. In attesa di capire che cosa farà Air France-Klm, tra i candidati si distinguono i big: M&C, il fondo salvaimprese di Carlo De Benedetti, alleato con Goldman Sachs, il fondo di private equity Cerberus e Alcide Leali, ex patron di Air Dolo-

miti. C'è Carlo Tota, di AirOne con l'appoggio di Intesa-San Paolo. C'è anche il fondo statunitense di private equity Texas Pacific Group con la banca Rothschild come advisor finanziario. A sorpresa, c'è anche l'Unicredit di Alessandro Profumo. Dietro il quale, i rumors vorrebbero Lufthansa. «Facciamo l'investment banking che è il nostro mestiere», si è limitato a dire l'amministratore delegato. Quanto agli outsider, il finanziere milanese Paolo Alazraki pare che abbia rivelato ai sindacati di non ver presentato tutte le carte necessarie. E non riscalda molto il consenso tra i lavoratori l'iniziativa dell'Unione piloti di partecipare alla gara. Domani anche loro saranno a palazzo Chigi, per la riunione tra sindacati e governo.