

# LA CRISI ALITALIA

Viaggio a Fiumicino tra i lavoratori in sciopero  
Gli antichi privilegi sono un ricordo  
Ora si convive con lo spettro del fallimento

Spiega Luigi: «Il mio lavoro consiste nell'attendere lo stipendio a fine mese  
Non era così quando sono entrato nel 1982»

## SULL'ORLO DEL BARATRO

di Alessandro Ferrucci  
/ Fiumicino

Per molti è la lenta fine di un sogno: l'idea di avere un posto fisso, di prima classe. E fa male. «Spero chiuda! - sbotta Cristina, una delle tante hostess - Almeno sarò costretta a cercarmi un altro lavoro. Più serio. Quando sono entrata sette anni fa ero piena di sogni, e non vedevo l'ora che qualcuno mi chiedesse quale fosse il mio lavoro per potermi urlare: "Sono una hostess!". Credevo di viaggiare, di conoscere persone nuove e luoghi lontani. Perché io vengo da una famiglia che non ha mai potuto avere grandi pretese economiche e l'estate era un miracolo se andavamo la domenica a Fregene. Invece niente. Pensi che il mio contratto a tempo determinato non mi consente di avere neanche i biglietti aerei gratis...».

Ma se Cristina è una «semplice» hostess, la musica non cambia con i piloti: Franco s'aggira nei lunghi corridoi di Fiumicino, dove oggi è una fumaia di gente esasperata dagli scioperi. È un uomo alto, sui cinquant'anni, ben pettinato e con il classico berretto sotto la spalla. Sembra Leonardo Di Caprio in «Prova a prendermi»: storia, reale, di un ragazzo che negli anni sessanta per riscattare l'onore perduto di un padre truffatore, si inventa pilota della «Pan-Am» (compagnia aerea statunitense fallita nel 1991). «Non so neanche se ho voglia di parlare. Da quando sono entrato, vent'anni fa, le cose sono molto cambiate. E anche io. Un tempo ti sentivi parte di un'élite di persone che non vedeva l'ora di pila-

Il sorriso del capo: «Siamo una grande azienda italiana. Come la Fiat o Telecom. Se non hanno fatto chiudere loro perché farlo con noi?»

tare. Che amava il proprio lavoro e ancor di più si sentiva parte di una grande azienda. Mi ricordo ancora la prima volta che ho indossato la divisa: a momenti mia madre si commuoveva». Una maschera di tristezza che lo catapultava alla cronaca quotidiana dove «la gente - continua - ci vede come rappresentanti di un'azienda segnata. Ora, il paradosso, è che molte persone mi attaccano dicendo che sicuramente lo Stato coprirà i "buffi" e, in questo modo, aumenteranno le tasse. Da eroi, improvvisamente, siamo degli appestati con il piattino in mano». Una tesi, quella del soccorso-Statale, che circola insistentemente tra i banchi dell'Alitalia: le hostess di terra parlano mal volentieri e «denunciano» di non aver capito niente di quello che sta accadendo. Sanno solo che, per istruzioni aziendali, non devono parlare della vicenda con nessuno, e se lo fanno è uno sfogo seguito dalla frase: «Mi raccomando, quello che dico è ufficioso». Loro, le hostess, si rendono solo conto che i contratti sono pochi e sempre più brevi «che, spesso, si sta in attesa dei mesi, per poi lavorare solo nei brevi periodi di picco: quelli a ridosso e durante i periodi di vacanza. Poi, niente. A casa ad aspettare una chiamata e nella speranza che i rapporti personali stretti durante i periodi d'impiego possano portare a qualche risultato». Così «denuncia-

# «È finita»: i sogni a terra di hostess e piloti

no» promesse mancate e preoccupazioni reali. Con la delusione di sentirsi «abbandonate dallo Stato». Poi arriva il loro capo, che porta con se quel

sorriso sulle labbra di chi ammette una certa conoscenza approfondita dei fatti. E spiega: «Noi siamo una delle grandi aziende italiane. Noi siamo

come la Fiat o Telecom. Se non hanno fatto chiudere loro, perché dovrebbero farlo con noi? Sicuramente stanno trattando per alleggerire il peso

economico dell'azienda. Magari faranno finta di chiudere per poi riaprirlo più leggeri, senza i tanti rami secchi che bloccano la nostra crescita». Il pro-



Diversi passeggeri in attesa dell'imbarco all'aeroporto di Fiumicino ieri durante lo sciopero. Foto Ansa

### I lavoratori

#### Nella compagnia 10.110 dipendenti diretti

Alitalia ha visto una riduzione del numero dei suoi dipendenti nel corso degli ultimi anni. Oggi il gruppo occupa direttamente 10.110 lavoratori, così ripartiti: 6.217 nel settore volo, 3.893 come personale di terra. Tuttavia solo un anno fa la compagnia sfiorava i 18.000 dipendenti diretti, ma dal computo generale oggi vanno esclusi i 7570 addetti di Alitalia Servizi, società che è stata deconsolidata dal bilancio di Alitalia. L'operazione non è servita però a migliorare sostanzialmente la posizione finanziaria e i conti della compagnia di bandiera che restano in profondo rosso anche quest'anno.



### Lo sciopero

#### Ieri enormi disagi 140 i voli cancellati

Alle 19.45 i voli cancellati sono stati «oltre 140», alla fine «potrebbero essere molti di più». L'adesione alla protesta è confermata «tra il 30% e il 50%». È questo il bilancio del sindacato autonomo Sdl (Sindacato dei lavoratori) che ieri ha indetto uno sciopero degli assistenti di volo Alitalia per l'intera giornata e del personale sia di volo che di terra di tutto il trasporto aereo, dalle 10 alle 18. «Alla fine della protesta - dice Paolo Maras della segreteria nazionale - il numero di voli da Roma, Milano e Venezia annullati saranno di più: stiamo verificando che la difficoltà operative delle cancellazioni stanno portando a un ulteriore appesantimento».

blema, però, è che neanche il «capo-hostess» sa quali siano questi rami secchi da tagliare. E oltre a lui, tra i dipendenti Alitalia di Fiumicino, non lo sa nessuno.

Nell'aria c'è uno smarrimento generale di chi credeva non potesse mai, realmente, toccargli una vicenda del genere. Di chi credeva che il definirsi «pilota», «stewart» o «hostess», portasse con se quel fascino esotico da superare brillantemente l'idea di essere, comunque, un normale impiegato che porta a casa una busta paga. Stipendio a rischio in un'azienda alla fine del viaggio.

«Ormai - racconta Luigi, responsabile unico di cabina - il mio lavoro consiste nell'attendere lo stipendio a fine mese. Non era così quando sono entrato nel 1982. Arrivai con la mania di viaggiare: allora i ritmi di lavoro erano meno frenetici e le soste ti permettevano di compensare la scarsa vita sociale a terra, con la possibilità reale di conoscere le città e i paesi di sosta. Poi, in Italia, oltre alla nostra non c'era nessun'altra compagnia ed entrare era un vero privilegio. Così come era un privilegio volare: l'aereo, nel panorama dei trasporti, era riservato a un ristretto nucleo di persone. Poi sono arrivate le compagnie low cost e tutto è mutato: tempi, esigenze, soste e servizi. Tutto. Con la nostra azienda che non è riuscita a stare al passo con i tempi». Così è totalmente cambiato l'approccio al lavoro: «Ormai - continua Luigi - siamo una catena di montaggio personalizzata. Con problemi fisici e sociali incredibili. Oltre a non stare quasi mai con le

Il responsabile di cabina: «Ormai il mio lavoro consiste nell'attendere lo stipendio a fine mese. Non era così quando sono entrato nel '82»

nostre famiglie, riscontriamo delle continue patologie legate alla circolazione del sangue (soprattutto per le donne, ndr). Inoltre, molti di noi, vivono una continua dissincronia (problemi di sonno e di veglia, ndr) che alla lunga porta a problemi neurologici». Disturbi che, paradossalmente, non sono niente rispetto al rischio provocato dalla continua esposizione alle «Radiazioni ionizzanti» presenti all'interno dell'aereo: «Purtroppo - denuncia Luigi - per ridurre i costi e i consumi di benzina, le compagnie aeree hanno creato carlinghe leggere che non proteggono l'uomo da questo tipo di radiazioni. I passeggeri possono stare tranquilli perché il tempo di esposizione è di poche ore, ma noi che voliamo sempre siamo soggetti a controlli continui per verificare il nostro grado d'esposizione (in caso di eccessive radiazioni, il dipendente deve restare a terra, ndr). Inoltre, ogni anno, dobbiamo andare dal dermatologo e dal cardiologo per mappare i nei e controllare il cuore».

Di affascinante è rimasto poco. Con i passeggeri che affollano i gate delle compagnie concorrenti e lasciano vuoti i pochi, ancora aperti, di Alitalia. E i dipendenti che tra una chiacchiera e un'altra, una discussione animata e un presidio, escono all'aria aperta a fumarsi una sigaretta...

LA LUNGA AGONIA L'avvio dell'asta, nel dicembre dell'anno scorso, un cospicuo plotone di concorrenti e poi la teoria dei ritiri, appena la verità dei bilanci e dei vincoli è venuta a galla.

## Da Aeroflot a Carlo Toto: una corsa di sette mesi finita in niente

di Oreste Pivetta

Proviamo a mettere in fila le ultime notizie (le ultime nel giro di ventiquattro ore) a proposito di Alitalia: i sindacati che chiedono l'incontro con i possibili candidati all'asta per la nostra compagnia di bandiera, la conferma degli scioperi dei controllori di volo, il ritiro di Carlo Toto e di AirOne, le sale d'attesa nel solito disordine dei giorni di sciopero, la conferma che anche Tpg, cioè la cordata guidata da Mediobanca, «si trova, al momento, nell'impossibilità di procedere oltre», lo scivolone in Borsa (ma dall'inizio dell'anno è un tracollo: meno trenta per cento, 340 milioni di capitalizzazione lasciati sul campo), l'annuncio che lo sciopero «è andato bene»... Nel paesaggio, abituale

ma sempre inquietante, di aerei che non esistono più, cancellati, dirottati, rinvii, e di passeggeri in lista d'attesa, almeno si capisce per certo che i sindacati non potranno incontrare i candidati all'asta, semplicemente perché sono tutti spariti. Anche per paura dei sindacati. Gli esperti sostengono che si tratti di un fallimento annunciato, persino cercato. Di certo è un fallimento che comincia molti anni fa, quando era più facile rimediare, ma poco si è fatto per contenere costi, tagliare le spese, servire meglio gli utenti, per ridimensionare i debiti che sono saliti a mille miliardi. L'agonia è infinita. Non si sa da che anno o da che mese cominciare. Se si sta alla cronaca recente, si potrebbe partire dai vari tentativi di costruire alleanze in Europa o da una data precisa, il

29 dicembre dell'anno scorso, quando governo decide di vendere una quota di controllo della società e il ministro del Tesoro pubblica l'invito a presentare manifestazioni di interesse. All'inizio sembra una corsa: tutti in gara per Alitalia. Si presentano Ap Holding di Carlo Toto, inventore di AirOne, con l'appoggio di Intesa-Sanpaolo; il fondo di Carlo De Benedetti Management & Capital; Matlin Patterson Global Advisers; Texas Pacific Group Europe; Unicredit Banca Mobiliare. Tanti bei nomi e la sensazione che il colpo sembra riuscito. Ai primi di aprile si passa alla fase delle alleanze e lo schieramento si muove: Tpg si accorda con il fondo Matlin Patterson; arrivano persino i russi di Aeroflot al fianco di Unicredit; AirOne continua con Banca Intesa. Sem-

bra fatta un'altra volta. Basta un mese e la considerazione dei progetti possibili e dei vincoli reali perché qualcuno cominci a meditare la resa e infine sceglia la strada dell'abbandono. Restano Aeroflot e AirOne. Passa una settimana e anche Aeroflot fa sapere, il 27 giugno, che proprio non ci sta: «Mancato accesso alle informazioni critiche del business». Invece il ministro Padoa-Schioppa sceglie la via della proroga: più tempo per chi volesse candidarsi. Niente: non c'è anima viva che bussi alla porta di Alitalia. Resta AirOne: sembra proprio quello con il cerino in mano. L'altra sera l'ultimo addio, mentre ancora riecheggiano le voci di chi indugiava sul possibile rischiararsi di Tpg. Niente, un'altra volta: rientro smentito. Insomma l'asta va deserta, mentre

si avvicina la scadenza del 23 luglio, lunedì prossimo, passati sette mesi e almeno sette anni, in cui tutte le possibili combinazioni sono state enunciate, discusse, bruciate. Lo zero assoluto di oggi, altrimenti tabula rasa, potrebbe anticipare una soluzione, che le pratiche normali, dalla «difesa dei livelli occupazionali» per contratto alla salvaguardia di tutte le rotte possibili (insieme con l'italianità, il marchio, il logo, le tratte, eccetera eccetera) come base d'asta, hanno finora impedito. Chi acquista vuole guadagnare, i debiti e i pasticci lasciarli ai venditori. Una compagnia, che si è difesa finché ha potuto amministrarsi in condizioni di monopolio, si è persa quando sono arrivati gli altri, i concorrenti, i Carlo Toto e i suoi competitori. Si è persa con la compli-

icità di tanti. Ad esempio il presidente della Lombardia, Roberto Formigoni, che ovviamente ce la mette tutta per azzannare il governo, dovrebbe ricordare quanto saranno costati anche ad Alitalia la sua ambizione aeroportuale e il suo hub di Malpensa, mettendo in piedi un contenzioso sulle rotte e una rivalità con Roma, che è da derby di cortile più che da paese moderno concentrato sul suo sviluppo. Date per il futuro non se ne danno. Alitalia avrebbe di che vivere per tutto l'anno, accumulando debiti su debiti, volando con il fantasma del crac seduto al fianco. Il ministro ha chiuso la procedura di vendita. Air France, British Airways, Lufthansa, il fondo Tpg stanno pensando a Iberia...