

IL DRAMMA ALITALIA

Mentre la grande stampa confindustriale accusa le organizzazioni dei lavoratori di miopia si dimenticano i veri responsabili del disastro

Corporativismo e moltiplicazione delle sigle sono stati due fattori che hanno impoverito la credibilità dei dipendenti della compagnia

Sindacati in cerca di una rotta tra hostess, piloti e top manager

di Bruno Ugolini



Un gruppo di assistenti di volo dell'Alitalia ascolta un sindacalista al Centro Equipaggi di Fiumicino. Foto Ansa

La storia dell'Alitalia ha il sapore di un romanzo d'appendice, dove si susseguono i personaggi, i colpi di scena. Un grande affresco. Ora per molti siamo al triste epilogo e per molti il colpevole, l'assassino è uno solo: il sindacato, causa di tutti i mali. Anche il cronista rammenta la sequela di scioperi a Fiumicino, le folle dei passeggeri ammassati in lunghe attese. Il ricorso, a volte a forme di lotta deprecabili, come con la malattia collettiva delle assistenti di volo. E rammenta gli incontri sotto gli hangar con gli operai di motori delicatissimi, salvaguardati con perizia orgogliosa. Ho rivisto molti di questi passaggi in una bella puntata della «Storia siamo noi» di Giovanni Minoli, dedicata, appunto, all'Alitalia.

Era il susseguirsi di protagonisti diversi e oggi nel momento in cui tutti parlano e scrivono di favoritismi, prebende, corporativismi, dentro quell'apparente forza, dovrebbero saper distinguere tra l'operaio manutentore, il pilota, lo steward, il manager. Quel che però balza evidente dalla ricostruzione tv di oltre 60 anni di vita della compagnia non è il ruolo del sindacato, bensì il ruolo colpevole soprattutto di manager, politici, governi. Tanti dovrebbero prodursi in autocritiche. Ad esempio l'ex ministro Claudio Scaiola che si batté per avere un aeroporto sotto casa, ad Albenga.

E il sindacato dove era? Lo stesso segretario dell'organizzazione Cgil addetta ai trasporti, Fabrizio Solari, non nega l'intreccio tra potere sindacale e potere gerarchico aziendale. Rivendica però, per quanto lo riguarda, l'inizio di un rinnovamento: «Sono fra quelli che riconoscono la necessità del sindacato di rinnovarsi». E denuncia la colpevole indifferenza, invece, su questi problemi, da parte di forze politiche e imprenditoriali. Le radici del fenomeno affondano, ad ogni modo, anche nel coacervo di organizzazioni. Non esistono solo Cgil Cisl e Uil. C'è lo Sdl, già Sulta (sindacato dei lavoratori intercategoriale). Poi Anpac, Avia, Anpav, Unione piloti. Una matassa ingarbugliata che rende difficile il compito di chi cerca di mantenere ferma la barra di un sindacato non corporativo. L'errore principale dei confederali è stato, forse, di non aver sempre denunciato uno stato di cose insopportabile. Di non aver messo in luce pienamente la propria distanza, nella stessa gestione dell'azienda, nel diffuso spreco di denaro pubblico. E di non aver abbastanza contribuito alla nascita di regole sulla rappresentanza, capaci

Adesso si contesta la frammentazione. Ma nessuna regola trovò sostegno in Parlamento

LA GALASSIA DEI SINDACATI			
AZ FLY (personale di check-in eccetera)	AZ FLY (Assistenti di volo)	AZ FLY (piloti)	
CGIL 400	SDL 900	ANPAC 900	
CISL 350	AVIA 700	UNIONE PILOTI 300	
UIL 300	ANPAV 450	UIL 300	
SDL 250	CISL 400	CISL 100	
UGL 80	UGL 300	UGL 100	
	UIL 300	UGL 100	
	CGIL 150	CGIL 50	
AZ SERVIZI (Manutentori, call center, amministrazione, centro informatico)			
CGIL 1.600	CGIL 2.200		
CISL 1.200	CISL 2.050		
UIL 1.000	UIL 1.900		
SDL 600	SDL 1.650		
UGL 550	UGL 1.030		
	AVIA 700		
	ANPAC 900		
	ANPAV 450		
	UP 300		

SCENARI Mentre la vendita della compagnia ancora non si realizza, circolano i nomi dei possibili salvatori

Bondi o Moretti? Parte il toto-commissario

ROBERTO ROSSI

Tecnicamente non è stato ancora dichiarato, ma il fallimento di Alitalia è entrato già nell'immaginario collettivo. Tanto che, ieri, sono cominciati a circolare i primi nomi sul commissario che, se ogni trattativa per riportare Air France al tavolo fallisse e non si manifestassero altri compratori, potrebbe ritrovarsi la patata bollente fra le mani. Il primo l'ha sparato il Financial Times. Visto che per rilanciare Alitalia, quale che sia la strada scelta, c'è comunque bisogno di uno

specialista dei risanamenti "alla Parmalat", è proprio, almeno secondo l'editorialista Paul Betts, all'amministratore delegato del gruppo di Collecchio, Enrico Bondi, che va affidato questo compito. Bondi, scrive il giornale britannico, «potrebbe esser pronto per una nuova sfida». E se il governo sta cercando un «esorcista» per salvare Alitalia, come amaramente suggerito dall'amministratore delegato Maurizio Prato quando si è dimesso a seguito dell'abbandono delle trattative da parte di Air France-Klm - «non potrebbe esser-

ci candidato migliore del 72enne toscano, un po' austero e senza fronzoli». In ogni caso l'abbandono delle trattative da parte di Jean-Cyril Spinetta, l'amministratore delegato di Air France-Klm «ironicamente potrebbe aver fatto all'Italia un favore». Ora, scrive sempre il Financial Times, «politici e sindacati sono soli davanti alla situazione. Almeno ora una cosa è chiara a tutti, il paese si è finalmente svegliato e ha capito che Alitalia è arrivata alla fine della sua corsa. Senza ristrutturazioni radicali non andrà da nessuna parte».

E sarà proprio perché si parla di corsa e di ristrutturazioni che il secondo nome che si è fatto ieri è stato proprio quello dell'amministratore delegato delle Fs Mauro Moretti. «Per carità, ho ancora tanto da fare in Ferrovie. Sono ferroviere da 30 anni», ha detto Moretti. Perché lui? Perché, come ha spiegato lo stesso manager, «un anno e mezzo fa non eravamo in una situazione molto diversa da quella di Alitalia, ma ne stiamo uscendo, non abbiamo problemi di esercizio». «La società ha fatto passi in avanti notevoli - ha aggiunto Moretti - e il bilancio 2007 chiude

con una perdita di 400 milioni contro 2,1 miliardi dell'anno precedente. Il gruppo sta lavorando molto per diventare più efficiente. Intravediamo la luce. Sappiamo che dobbiamo lavorare molto e abbiamo molte speranze». Quelle che mancano ad Alitalia. Specie in caso di commissariamento. «Chiunque arrivi - spiega una fonte industriale - per prima cosa dovrà tagliare le rotte meno redditizie. E allora a terra non rimarranno solo 30 aerei, come prospetta il piano Air France, ma 70-100». Più che l'esorcista servirebbe un miracolo.

co: si preferiscono le tratte brevi rispetto alle tratte lunghe, spinti dalla paura, dopo l'attentato alle torri Gemelle. E c'è un elemento su cui riflettere: è possibile, in quei giorni, guarda caso, un accordo con l'Air France. I sindacati lo vorrebbero, il governo no. Salta tutto. Nessuno allora grida allo scandalo. Sulle poltrone manageriali, col centrodestra, arrivano Marco Zanichelli (quota An) e Giuseppe Bonomi (quota Lega). E più tardi è la volta di Giancarlo Cimoli. Nuovi scioperi ma anche accordi per salvare l'Alitalia che costano quattro mila esuberi. Con qualche spreco. Leggiamo nella ricostruzione mandata in onda da Giovanni Minoli che a quel tempo «l'Alitalia perde i voli sulla Sardegna per essersi dimenticata di presentare la documentazione per partecipare alla gara d'appalto. Gli slot sulla Sardegna vengono presi da Meridiana e Air One». Così l'indebitamento dell'azienda ad aumentare ed è ormai sull'orlo del fallimento. Mentre crescono le polemiche sugli stipendi dei manager delle aziende di Stato: nel 2005 una delibera del consiglio di amministrazione, per esempio, raddoppia lo stipendio di Giancarlo Cimoli che sale a 2.791.000 euro l'anno (6 volte l'amministratore delegato di Air France e il triplo rispetto a quello di British Airways). Siamo al 2006 con Fiumicino bloccata per dieci giorni. I sindacati danno l'allarme sul crack vicino. Il governo Berlusconi prende tempo perché le elezioni sono alle porte e dispensa rassicurazioni. Cimoli lascia il posto prima a Bernardino Libonati e poi a Maurizio Prato, e chiede 8 milioni di Euro di buonuscita. È l'ora del governo di Romano Prodi. Siamo al gran finale di questi giorni, al tavolo interrotto con Air France, unica speranza salvatrice. Lo hanno fatto saltare i sindacati? Il rappresentante francese non ha dichiarato rotte le trattative. Ha ascoltato la proposta sindacale ed è andato a riferirla ai superiori. Le trattative, se sono trattative, così si svolgono. Cercando una mediazione. Se tale mediazione è impossibile non si cerca nemmeno il benessere dei sindacati. I quali non sono in mano ad avventurieri senza scrupoli. Lo dimostrano le tante ristrutturazioni svoltesi in Italia in cui il sindacato ha svolto il proprio ruolo coinvolgendo milioni di lavoratori. E non è vero che oggi non voglia affrontare scelte dolorose. E comunque provate a riflettere sulle tappe della storia dell'Alitalia e chiedetevi: chi sono i veri irresponsabili?

Dal tandem Zanichelli (An) Bonomi (Lega) ai milioni di euro di Cimoli

IL CORSIVO
◆◆◆
Il Tg5 e la cordata

Voce dal sen fuggita/ poi richiamar non vale... Succede, di tanto in tanto, che qualcosa scappi. Ieri ci è capitato di seguire il Tg5 delle tredici, direttore Clemente Mimun, che non è Emilio Fede, ma che ha comunque molte ragioni di rispetto per Silvio Berlusconi. Titoli d'apertura e si passa alla prima notizia, cioè la vicenda di Alitalia. Nella breve nota redazionale, per introdurre il servizio di Manuela Riva, si racconta di come si stia tentando di ricondurre i vertici di Air France al negoziato. Di riportarli insomma alla Magliana. E quindi, il commento. Testualmente: «Speriamo che non sia davvero troppo tardi, perché non si vedono alternative al di là delle chiacchiere della politica al ritorno di una trattativa con la compagnia franco olandese. L'unica alternativa è il fallimento della compagnia...». Via quindi al servizio... L'hamo già detto tutti e in tutte le lingue, ma sentire anche il Tg5 di Clemente Mimun bollare la fantasmagorica cordata annunciata da Silvio Berlusconi come «chiacchiere della politica» fa un certo effetto. Potevamo coltivare qualche speranza, illuderci. Invece no: solo «chiacchiere della politica». Avrebbero potuto aggiungere «prelettorali». Se lo dicono loro, che il capo ce l'hamo in casa, è proprio così. La prova del nove. A questo punto torniamo alle cose serie. o.p.

l'UNITÀ/CENTRO PIO LA TORRE

LE CRONACHE, LE STORIE, I MODI PER USCIRNE

MAI PIÙ SOLI
IL LIBRO BIANCO DELLA LOTTA CONTRO IL PIZZO

In edicola in ricordo di Libero Grassi a soli 6,90 € in più rispetto al prezzo del quotidiano

Puoi acquistare questo libro anche in internet www.unita.it/store oppure chiamando il nostro servizio clienti tel. 02.66505065 (lunedì-venerdì dalle h.9.00 alle h.14.00)