

LA NUOVA ALITALIA

Poche parole e tanta amarezza: così piloti, hostess e impiegati reagiscono alle notizie sul futuro della società

«A Roma negli ultimi sei anni hanno tagliato 4mila posti: è stato un sacrificio importante, ma oggi il merito se lo prendono 16 eroi»

«Non siamo gli scarti della compagnia»

Tra il personale di Fiumicino. La rabbia per un destino da eccedenze, l'orgoglio per anni di lavoro

di Gioia Salvatori / Roma

AMAREZZA, SCONFORTO e tra i più anziani un po' di nostalgia. La speranza di un partner straniero forte e l'impazienza, invece, nei più giovani. Vogliono sapere presto di

che morte moriranno

i dipendenti romani

di Alitalia. Sperano

che passi «una notte

che più nera non si era mai vista» e che i tagli risparmiino dai licenziamenti almeno quelle famiglie in cui i coniugi lavorano entrambi con la compagnia di bandiera. Ex company, come la chiama qualcuno, che nella capitale impiega, tra il centro direzionale e lo scalo di Fiumicino, 6500 persone. Meccanici, piloti, hostess e steward hanno avuto ordine di non dire una parola alla stampa. Nei corridoi dell'aeroporto, i più obbediscono. Passano oltre con la faccia contrita. Hanno vissuto la loro settimana più lunga a non parlare d'altro che di tagli e piano industriale.

«Negli ultimi giorni - racconta Claudia, impiegata 35enne del centro direzionale di Roma Magliana - era anche scattato il toto-futuro e qualcuno già aveva scelto l'ufficio delle Poste o del Catasto più vicino alla propria abitazione. Un modo per drammatizzare, ma c'è poco da ridere, soprattutto per quegli impiegati che sono già in là con gli anni».

Chi, come Claudia, ha operativamente fatto volare gli aerei, soffre nel vedere le rotte tagliate «ristrette alla nazione, come questo paese sempre più ripiegato su se stesso» e l'organico ridimensionato. «Tutto fatto senza pensare ai lavoratori: 10 anni fa mi sarei riciclata più facilmente ma ora ho 35 anni. Come faccio?»

«Tutti ci guardano come se il disastro fosse colpa nostra e non dei manager da liquidazioni d'oro»

cio senza laurea e con un mutuo sulle spalle? Per non parlare delle tante donne over 40 che lavorano qui e magari hanno anche dei figli».

Barbara è una di loro: per 1400 euro al mese, fa i turni «h 24» per riorganizzare le partenze in caso di ritardo, overbooking, voli saltati o anticipati. Passa le

giornate tra due pc, tre fax, telex e telefonate da tutto il mondo. Sa tre lingue, ha un diploma, un marito poliziotto e due figli adolescenti. È di sinistra, ex femminista, ma è con la spada di Damocle del licenziamento sulla testa che fa i conti con se stessa come mai le era capitato nella vita: «Venti anni fa - rac-

conta - eravamo orgogliosi di lavorare nella compagnia di bandiera. Oggi, quando dici che lavori in Alitalia, ti fanno vergognare come se la colpa della crisi fosse tua, e non di quei dirigenti dalle liquidazioni miliardarie. Per tutta la vita ho creduto nel valore del lavoro e dell'onestà, nel significato colletti-

vo del fare. Qual è la ricompensa? Mi riuscirà difficile trasmettere questi valori ai miei figli. Se dovessero licenziarmi una cosa è certa: mai più lavorerò in un ente pubblico o in un'azienda: punterò solo su me stessa».

«Abbiamo già dato» è un'altra frase che i lavoratori dell'aeroporto e del centro direzionale

Alitalia dicono spesso. «Hanno già dato» almeno 4mila posti di lavoro negli ultimi 6 anni tagliati su Roma coi vari piani industriali. E poi? «Poi arrivano i 16 eroi che si prendono il merito del salvataggio quando a pagare, per Alitalia, negli anni, sono stati tutti gli italiani - dicono due lavoratrici». «Era meglio il piano Air France» - dice uno steward mentre si avvia all'imbarco e pare che l'opinione ora sia condivisa anche tra chi, sindacalizzato, quel piano lo bocciò. Ora tutti i lavoratori, superato il partito dei pro e dei contro i francesi, sperano in un partner internazionale forte. Anche gli stagionali: quelli che hanno il contratto di 4 mesi, 25-30 anni e l'abitudine a vedersi precari: «L'azienda ancora 4 mesi fa ci ha fatto un corso di formazione di un mese e mezzo per poi farci lavorare 4 mesi. Qual è il senso di questa operazione se poi ci vendono e magari non ci richiamano più?» dice una hostess di terra. «Qui si parla di esuberi, ma chiunque ci rilevi, se accadrà, deve sapere che a lavoro in aeroporto, oggi, il personale manca». Pochi addetti per tanti viaggiatori: «Le rotte per gli Usa, per le isole italiane, sono sempre in overbooking» racconta Claudio, un assistente di terra. «Dove vanno a finire questi soldi? Intanto noi lavoratori è come se non esistessimo: sono 4 anni che dobbiamo capire di che morte moriremo». Forse si saprà lunedì e le prossime 48 ore per i dipendenti Alitalia saranno le più lunghe. A tremare sono soprattutto i lavoratori del Ced, del call center, messi già in quella che i dipendenti chiamano «una specie di bad company», la Alitalia Servizi, che raggruppa i settori meno strategici. In attesa anche i meccanici e i manutentori, fiore all'occhiello dell'azienda che fu. Più certi, questi ultimi, di riciclarsi nel mondo del lavoro rispetto a Barbara, 43 anni, due figli, tanta amarezza e ormai nessuna illusione.



I lavoratori tecnici dell'Alitalia sulle strade d'accesso agli arrivi e partenze dell'aeroporto di Fiumicino a Roma. Foto Ansa

MORATTI

«Subito un tavolo per affrontare il futuro degli scali lombardi»

La nuova Alitalia preoccupa la Moratti. Il sindaco di Milano ha chiesto a tutte le istituzioni lombarde di firmare una lettera per chiedere la convocazione d'urgenza di un Tavolo Milano: lo scopo è affrontare le ricadute del piano varato dal governo sugli scali lombardi, che si vedono penalizzati dal progetto Fenice. «Nelle prossime ore mi collegherò sia al presidente Roberto Formigoni sia alla presidenza del Consiglio per verificare in che modo e attraverso quali incontri poter affrontare questo tema». La Moratti, si è detta disponibile anche a una riconfigurazione del ruolo di Linate in

un sistema aeroportuale lombardo armonico. «Non ci sono preclusioni sulla possibilità di riconfigurare Linate nell'ambito di un potenziamento del sistema aeroportuale lombardo». Si legga: eventuali ridimensionamenti dell'aeroporto Forlanini saranno accettati se bilanciati dallo sviluppo dello scalo varesino. Malpensa, Linate e Fiumicino ha sottolineato non si devono mettere in contrapposizione. «Sono due mercati diversi, con due tipologie di passeggeri diversi. La Moratti non ha escluso a priori la possibilità di ritirare il ricorso di Sea contro Alitalia da 1,25 miliardi.

«Confronto su tutto il piano industriale»

I nove sindacati all'attacco in vista dell'incontro di lunedì col governo

Il confronto con il governo deve partire dai contenuti del piano e non solo dalle ricadute sul lavoro. Sindacati e associazioni di categoria rivendicano «il diritto» a confronti «preventivamente sui contenuti industriali del progetto» Nuova compagnia aerea.

Con un comunicato congiunto, ieri le nove sigle hanno messo in chiaro la loro posizione in vista dell'incontro di lunedì al ministero del Lavoro. Partendo proprio da lì: dalla scelta del luogo. «Non è un problema formale - sostengono -. Sembra, piuttosto, una convocazione diversa da quella che servirebbe: non a palazzo Chigi per parlare di tutto il piano industriale, ma al ministero del Lavoro», dove - temono - saranno chiamati ad esprimersi solo sugli ammortizzatori sociali a disposizione. «La nostra posizione - ribadiscono - è nota: non abbiamo intenzione di accettare un confronto esclusivamente circoscritto alla gestione degli esuberi. Il nostro giudizio verterà sul profilo industriale del piano di impresa: perimetro aziendale, network, flotta, qualità e quantità del lavoro». Ma non solo: «È necessario - aggiungono - un intervento di riassetto dell'intero sistema di trasporto aereo ad iniziare dagli aeroporti». Si parte in ritardo, quindi. «Il governo ha evitato qualsiasi confronto sindacale fino ad oggi».

Anche se, sempre ieri in serata, il segretario generale della Uiltrasporti, Giuseppe Caronia, ha

provato da solo a correggere il tiro del comunicato definendolo «un evidente equivoco». La convocazione di Sacconi, sostiene il rappresentante della Uil, «ha lo scopo di avviare l'esame delle ipotesi di risanamento delle attività attualmente gestite da Alitalia». Precisazione che ha fatto seguito al tentativo di via Veneto di placare gli animi. L'incontro, spiegano al ministero, sarà «a tutto campo» e «parteciperanno, non a caso, tutti i ministri interessati agli aspetti regolatori e sostanziali del rilancio di Alitalia, e i rappresentanti dell'advisor incaricato di valutare le offerte». Una posizione, quella del ministero, in linea con quanto chiesto dall'amministratore di Banca Intesa, Corrado Passera, che rievocando il fallito accordo per la vendita della compagnia di bandiera ad AirFrance, ha ammonito che senza un accordo con i sindacati il progetto di rilancio di Alitalia non parte. «Sono sorpreso - ha dichiarato all'Ansa il presidente dell'associazione piloti, Fabio Berti - che Passera si accorga solo ora dei sindacati, cioè quando molte decisioni sono state prese e il piano industriale è già inscatolato. Sarebbe stato più utile confrontarsi per ricercare un contributo alla stesura del piano».

Tutto questo mentre la Filt-Cgil bollava come «assolutamente negativo» il del decreto legge varato dal governo per gestire la ristrutturazione di Alitalia. «Viola la direttiva europea in materia di trasferimenti societari».

«Le rotte per gli Usa e per le isole italiane sono sempre in overbooking: dove finiscono i soldi?»

Debiti per 1,172 miliardi. Come previsto, arriva il commissario

Formalizzato dal cda lo stato d'insolvenza. Passera chiede l'assenso dei lavoratori: «Altrimenti salta il progetto»

di Marco Tedeschi / Milano

ADDIO Dopo 62 anni di storia, più o meno gloriosa, la vecchia Alitalia esce di pista. Ieri il cda della compagnia ha dichiarato, come ampiamente previsto, lo stato di insolvenza che ha portato al commissariamento. Troppo pesante il buco da ripianare con i conti di luglio in peggioramento, un indebitamento salito a 1.172 milioni di euro (un incremento di 57 milioni rispetto a giugno) e con una disponibilità, crediti compresi, di soli 314 milioni. A tenere in vita la compagnia era stato solo il prestito ponte di 300 milioni garantito

dal governo con un apposito decreto che ha permesso di arrivare fino a ieri quando, nell'esaminare i conti semestrali, è stato deciso di chiudere la partita. Poche ore dopo la decisione dell'ad, Aristide Police, come ampiamente previsto, il governo ha scelto Augusto Fantozzi per guidare questa fase che porterà al definitivo decollo della nuova creatura di Colaninno. È il problema - che si preannuncia rovente - degli esuberi al centro del primo intervento pubblico di Corrado Passera il grande timoniere di tutta l'operazione. L'amministratore delegato di Intesa ha posto un paletto tassativo: senza l'accordo sindacale l'operazione nuova Alitalia non partirà. Un segnale bello chiaro

a fare in fretta a chiudere un capitolo difficile, che ha già suscitato malumori anche dentro il governo, con la Lega a fare fronte contro l'idea di assorbire nella pubblica amministrazione e nelle poste gli esuberi. La palla dunque si sposta ora sul campo della trattativa con i sindacati che ieri hanno già chiesto al governo che tutti i lavoratori che non entreranno nella nuova compagnia siano ri-

L'amministratore delegato di Intesa annuncia il prossimo ingresso nella società di nuovi azionisti

collocati e che il confronto di lunedì sia nel merito e non confinato solo sul personale in eccesso. Dal governo intanto continuano ad arrivare rassicurazioni sulla bontà dell'operazione, anche se non è chiaro - anzi lo è del tutto - per chi lo sia. È convinto che la compagnia crescerà e che l'Europa la considererà «legittima» il ministro dello Sviluppo economico, Claudio Scajola. Agli esuberi, poi, ha rassicurato il ministro del Welfare, Maurizio Sacconi, sarà garantito il reddito «per un periodo adeguatamente lungo». Lungo e pagato da tutti gli italiani, per lasciare ai nuovi proprietari una compagnia senza debiti e senza grane. È pronta domani a trovare quelle alleanze e quei soci che fino a ieri non c'erano. Dopo aver toccato il tema dell'ac-

cordo col sindacato Passera ha usato parole d'elogio per il piano e per la cordata che ha visto nascere sotto la sua guida. «Spero che risulterà chiaro a tutti - ha detto - che questo è un piano serio, molto solido, difficile, molto impegnativo. È un piano che comporta impegni di lungo periodo ma è un piano in grado di ristrutturare e rilanciare Alitalia». Ma l'accordo con il sindacato sarà «fondamenta-

Per il successo dell'iniziativa saranno fondamentali le prossime 4-5 settimane»

le». «Ci saranno tutti i confronti che sono necessari - ha spiegato - bisognerà raggiungere un accordo perché in una grande azienda che vuole ristrutturarsi e rilanciarsi, l'apporto del sindacato è fondamentale». Tutto fatto dunque e decollo ad ali spiegate? Non sembra così facile, almeno a leggere bene quel che l'amministratore delegato di Intesa ha detto. Cruciali saranno «le prossime 4 o 5 settimane» per capire se si va avanti. Quanto poi all'ingresso di nuovi soci Passera ha confermato che «nei prossimi giorni ci potranno essere nuovi investitori stranieri». Si parla di Morgan Stanley e Nomura, ma anche di qualche altra compagnia aerea interessata. A mettere un paletto però potrebbe essere l'Unione Europea

che dovrà esaminare al più presto se tutta l'operazione ha configurato o meno l'illecito di aiuto di Stato, in violazione alle leggi di concorrenza europea. E sulle ricadute della nuova Alitalia si muovono i sindacati. Lo ha fatto soprattutto il sindaco di Roma Gianni Alemanno che si troverà a gestire la grana degli esuberi, senza poter incollare ancora una volta il centro-sinistra. Ieri ha chiesto e ottenuto un incontro con Colaninno rassicurandolo sull'impegno del Comune di Roma per il rilancio di Fiumicino come possibile grande hub internazionale. Un'altra Malpensa insomma, da opporre a Bossi e i suoi lumbardi e un'altra grana per Berlusconi.