

→ **A un anno** dalla privatizzazione il gruppo di Colaninno offre un servizio peggiore di prima
 → **La società** non rispetta gli accordi sindacali. E a settembre torna l'incubo di aquila selvaggia

Ritardi e poche assunzioni Così Alitalia rischia il tracollo

Blocco delle assunzioni dei piloti, accordi disattesi e «un management non in grado di affrontare i problemi». Settembre a rischio scioperi per la compagnia, che intanto accumula ritardi e critiche.

GIUSEPPE VESPO

MILANO
economia@unita.it

Una procedura di raffreddamento in piena estate può far pensare a qualcosa di diverso da quello che è in realtà: il primo passo verso lo sciopero, ed è stato fatto nei giorni scorsi dai sindacati dei piloti di Alitalia. Motivo? Innanzitutto i carichi di lavoro, che secondo quanto raccontano gli stessi piloti in diversi casi arrivano fino a 95 ore mensili. Troppo per rispettare entro la fine dell'anno il limite massimo di 900 ore imposto dalle autorità aeronautiche. Così la domanda che gira nelle cabine di pilotaggio della compagnia di bandiera è: chi volerà da ottobre, decimo mese di vita della nuova Alitalia? Certamente non quella quarantina di piloti

Ore di volo

**Fino a 95 ore al mese
Molti piloti rischiano
di superare i limiti**

cassintegrati che sarebbero dovuti rientrare in servizio entro quest'anno. L'azienda ne ha infatti bloccato le assunzioni.

ACCORDO

Rientravano nell'accordo firmato dai sindacati poco dopo il decollo della compagnia. Accordo che inizialmente prevedeva l'assunzione di 1.660 piloti con contratti part-time equivalent, una sorta di solidarietà: si riduce l'orario di lavoro e si lavora tutti. Ma con i primi voli Alitalia spinse per raggiungere un'altra intesa, che lasciò a casa cento persone prevedendo di rias-



Passeggeri in attesa nella sala partenze dell'aeroporto di Fiumicino

IL CASO

Publici, in Italia costano 60 miliardi più che in Germania

Se in Germania tra il 2000 e il 2008 la spesa per il personale pubblico (stipendi più contributi) in rapporto al Pil è scesa dall'8,1% al 6,9%, in Italia, sempre nello stesso periodo di tempo, questi oneri sono aumentati, passando dal 10,4% al 10,9%. A sottolinearlo è il segretario della Cgia di Mestre, Giuseppe Bortolussi. Insomma, in Italia il costo della pubblica amministrazione è superiore di circa 4 punti di Pil rispetto alla Germania. «se fossimo come i tedeschi - spiega Bortolussi - potremmo risparmiare 60 miliardi di euro all'anno». Diversa anche la distribuzione tra livelli istituzionali dei lavoratori pubblici. Se da noi il 57% è alle dipendenze dello Stato centrale (e l'altro 43% di Regioni, Asl ed Enti Previdenziali), in Germania solo il 12% lavora per lo Stato, mentre l'88% è distribuito tra i Länder e altri enti locali.

sumerne almeno 78 dopo un anno. Tanti erano infatti i piloti vicini alla pensione destinati ad essere sostituiti. Ora pare che, usciti questi, più della metà non verrà rimpiazzata. L'Alitalia - denuncia la Filt-Cgil - ha bloccato le assunzioni prima di ferragosto. Un problema per chi da mesi è in cassa integrazione, perché un pilota che non vola in certo senso è come se retrocedesse di livello. «È il frutto di una programmazione delle attività inadeguata», dice Claudio Genovesi, segretario nazionale Fit-Cisl, che attacca: «Il management Alitalia non è in grado di affrontare i problemi di un'azienda così complessa».

Il 26 giugno è stato firmato un altro accordo per il trasferimento di 170 persone nelle basi periferiche di Torino, Napoli, Catania, Milano e Venezia. L'intesa prevede innanzitutto il trasferimento di chi ne fa richiesta, accompagnato da incentivi economici. Anche qui ci sarebbe qualche problema. Così come qualche grana se l'aspettano i circa 60

piloti degli aerei Crj della City Liner, la compagnia regionale di Airone entrata in Alitalia. Loro, che lavorano con lettera d'impiego («cose che succedono solo nelle aziende fuori controllo», riprende Genovesi, Fit-Cisl), non sono previsti nel calendario

Prima rata

**A giorni la prima rata
del saldo per l'acquisto
della compagnia**

invernale. Che fine faranno?

Anche per questo Fit-Cisl, Uiltrasporti e Ugl-Ta, hanno chiesto un incontro mentre la Filt-Cgil ha avviato la cosiddetta procedura di raffreddamento. Il confronto ripartirà a settembre, prima con l'azienda poi al ministero del Lavoro. E con la primavera potrebbe arrivare anche lo sciopero. Intanto domenica sei settembre si fermeranno gli assistenti di volo e i piloti City Liner di Fit-Cisl, insieme agli assistenti di volo di

Foto Ansa