

# PERCHÈ ALITALIA NON VOLA PIU'?

PARADOSSI SINDACALI DI UNA COMPAGNIA CHE NESSUNO VUOLE

- di Federico Bastiani -

Durante la campagna elettorale abbiamo assistito al "caso Alitalia". Ogni giorno spuntava una trattativa per cercare di salvare la compagnia di bandiera italiana. Prima Airfrance, poi Aeroflot, poi Air One, poi una cordata di imprenditori, poi il nulla. Nessuno vuole farsi carico di un'azienda

che perde un milione di euro al giorno, ma la domanda più difficile a cui rispondere è: perché si è arrivati a questo punto?

Guardando i numerosi dibattiti televisivi di questi ultimi mesi - Ballarò, Anno Zero, Otto e Mezzo - non si riusciva a comprendere perché una compagnia di bandiera fosse

sull'orlo del fallimento.

Sarà che fra gli invitati di queste trasmissioni comparivano sempre sindacalisti complici di una crisi annunciata?

Stefano Livadiotti, giornalista de "L'Espresso", ha pubblicato un libro dal titolo "L'Altra Casta" (Ed. Bompiani) dove dedica un in-



tero capitolo al ruolo che hanno giocato i sindacati nel caso Alitalia, ma soprattutto in cui ha snocciolato uno dietro l'altro dati poco conosciuti. Andiamo ad esaminarli. Partiamo dalla fine, da un dato inquietante: in 38 anni di attività, Alitalia ha perso 14 miliardi di euro.

Dobbiamo però dire che alla guida della compagnia di bandiera si sono succedute anche persone di buona volontà.

Nel 1990 l'allora amministratore delegato di Alitalia, Francesco Mengozzi, prese ad analizzare i bilanci della compagnia per iniziare a fare il suo dovere, cioè scovare dove si annidavano i problemi. L'occhio cadde subito sul costo degli assistenti di volo imbarcati sugli MD 80: erano troppi.

Lo staff dell'amministratore delegato si affrettò a spiegare al loro capo che il regolamento prevedeva un assistente di volo ogni cinquanta passeggeri. Il pragmatico dirigente trovò subito la soluzione: diede disposizione di sbullonare 15 delle 164 poltrone a bordo di ogni MD 80. I sindacalisti del Sult saltarono sul piede di guerra.

Alzata la voce, minacciato lo sciopero generale, Mengozzi fu subito stoppato. Intanto steward e hostess si erano messi in malattia per protesta, con il risultato di 60.000 Euro di biglietti persi al giorno, ma soprattutto 4 milioni di dollari spesi per rimontare i sedili tolti sui velivoli.

"I veri padroni di Alitalia sono sempre stati piloti ed hostess", ricorda il giornalista de "L'Espresso". Secondo il regolamento dell'Enac, i piloti Alitalia non possono volare per più di 100 ore al mese (per i piloti i mesi ammontano a 28 giorni..non si sa bene il perché!). Nell'arco di un anno si scopre che le ore lavorate dai piloti non sono 1200, bensì 900. Il loro contratto di lavoro non viene diffuso così come avviene per i dati sulla produttività dei dipendenti (chissà come mai...), sottolinea Stefano Livadiotti. Tanto per avere dei metri di paragone, le hostess Alitalia stanno fra le nuvole per 595 ore all'anno, le hostess di Lufthansa 900, Iberia 850, la portoghese Tap 810. I piloti Alitalia mediamente lavorano 566 ore l'anno (93 minuti al giorno), Iberia 720, Lufthansa 700, Airfrance 650.

Un assistente di volo Alitalia con una certa anzianità può arrivare a percepire 86.533 euro l'anno (un assistente di volo Air One 33.000). Il comandante di un MD80 Alitalia guadagna 198.533 euro l'anno, i concorrenti europei al massimo 145.000. Ogni

aereo Alitalia viaggia con il 30% in più di equipaggio rispetto alla concorrenza. Per fare due conti: i passeggeri trasportati per dipendente Alitalia sono 1090 contro i 10.350 di Ryan Air.

Il personale Alitalia dispone del cosiddetto "premio Bin Laden" corrisposto dopo l'attentato alle torri gemelle. A tutti coloro che viaggiano in Medioriente è stata prevista un'indennità che per un comandante è di 177 euro al giorno. Livadiotti continua la sua inchiesta sviscerando tutti gli accordi sottoscritti nel corso degli anni fra azienda e parti sociali. "Mi sono accorto che gli stessi sindacalisti non conoscono la miriade di accordi presi", scrive.

Il corpo femminile di Alitalia riceve un trattamento di favore rispetto a tutte le altre donne d'Italia. Le assistenti di volo, quando vanno in maternità, vengono retribuite per tutto il tempo con lo stesso stipendio dell'ultimo mese di lavoro. Guarda caso, l'ultimo mese prima di lasciare si fanno trasferire sulle rotte intercontinentali per percepire uno stipendio più alto.

Altra anomalia tutta italiana, non si capisce per quale ragione, ma la consuetudine vuole così, i piloti Alitalia non possono atterrare due volte nello stesso scalo nel medesimo giorno. La conseguenza è chiara: crescono le spese di trasferta, a cominciare dalle spese per gli alberghi, scelti da un'apposita commissione. Solo per spostare i dipendenti fra Milano e Roma la compagnia di bandiera spende 45 milioni di euro. Per finire, tutti i dipendenti Alitalia (pure quelli in pensione), ricorda l'autore (anche se l'azienda non fornisce chiarimenti in merito), possono acquistare i biglietti aerei con una riduzione del 50%.

Rimane il dubbio che i potenziali acquirenti europei siano scappati all'idea di dover mantenere questi privilegi imposti dai sindacati. Una frase di Livadiotti è emblematica per riassumere la situazione Alitalia: "la nostra compagnia di bandiera è stata guidata da un manipolo di sindacalisti attenti più al loro potere personale che ai destini dell'azienda, piloti ed hostess hanno dunque continuato a ballare sul Titanic".