

## **Il piano Numeri e persone**

### **Trasporto passeggeri**

Per il 2008 si confermano 24 destinazioni e 44 linee nazionali, con 1.265 frequenze settimanali. Le destinazioni internazionali sono 45, con 77 rotte e 928 frequenze settimanali. Sull'intercontinentale restano 17 rotte con 101 voli.

### **Divisione Cargo**

L'attività cesserà nel marzo 2010; riduzione temporanea a tre soli aerei (dai 5 attuali). L'attività detta Bellies dovrebbe essere mantenuta.

### **La flotta**

Riduzione immediata da 174 a 137 aerei passeggeri (con l'esclusione di Volare): 16 MD80, 18 regionali, 3 B767. 8 veivoli intercontinentali saranno acquistati tra il 2010 e il 2018; sostituzione progressiva degli MD80 con A320 Airbus.

### **I piloti**

410 «esuberanti» in AZ Fly e 97 in Express. Mobilità «non appena possibile» per coloro che maturano i requisiti entro il 2010; cigs e mobilità per quelli che li raggiungono tra il 2011 e il 2014. Per gli ulteriori eccedenti, dopo cigs e mobilità, formazione per acquisire autorizzazioni e licenze di volo internazionali. 60 posti l'anno, per tre anni, nelle selezioni effettuate da Air France.

### **Assistenti di volo**

Uscita per 594 tra Az ed Express. «Non vi saranno licenziamenti di Pnc che non possano accedere al trattamento pensionistico». Stesso schema usato per i piloti.

### **Personale di terra**

352 uscite in Az e 46 in Express, gestiti con le identiche modalità. In più, per chi non arriva alla pensione, aiuto a trovare un altro lavoro e una cifra di incentivazione all'esodo «non superiore a due anni di retribuzione».

### **Personale all'estero**

121 persone da gestire «secondo le leggi locali».

### **Incognita fondo**

Air France stanziava una cifra annua per coprire la differenza tra assegno cigs e stipendio pieno. Basterà, se deve coprire anche i piloti?

## **Unica certezza: no al fallimento**

Air France presenta la sua proposta ultimativa: 2.120 esuberanti, 37 aerei a terra, rilancio dal 2010. Sindacati in feroce lotta, lunedì la trattativa «comincia sul serio». E sarà durissima, con la politica attenta a parlare solo di sé

FRANCESCO PICCIONI

Si discuterà, ci si incazzerà moltissimo, ma la trattativa si fa fino in fondo. Ogni esito è aperto, perché - come sintetizzava un lavoratore della manutenzione alla fine dell'assemblea di Fiumicino - «a oggi, resta solo Air France che può salvare Alitalia; ma a certe condizioni, salvaguardando fin dove possibile i posti di lavoro». Il «nuovo documento» promesso dai francesi alla fine è arrivato nella notte. E già nelle prime ore della mattinata i sindacati potevano esprimere il loro giudizio: «è uguale a quello vecchio». Anzi peggio, secondo l'Anpac - il sindacato «professionale» dei piloti - perché prevede qualche esubero in più delle attese, specie per loro. Otto sigle su nove (Cgil, Cisl, Uil, Sdl, Anpav, Up, Ugl, Avia) ripetono perciò il giudizio di «insufficienza» per le proposte di Air France. Ma ribadiscono anche la volontà di proseguire la trattativa, consapevoli come sono che l'alternativa è il fallimento della compagnia, il blocco delle attività e la volatilizzazione degli stipendi per 18.000 lavoratori. Solo risate quando qualcuno accenna alla possibilità di «cordate italiane»; alcuni sventolano la prima pagina del manifesto di ieri, con il titolo «Air Bufala» (letto alla romana) sopra la foto di Berlusconi. Gli unici a dichiararsi pronti a correre il rischio del fallimento sono proprio i piloti dell'Anpac («per noi il piano Air France è un capitolo chiuso», spiegava il presidente, Fabio Berti). Ma anche loro, lunedì alle 14, saranno a Magliana per confrontarsi direttamente con Jean-Cyril Spinetta, il presidente di Af-Klm. Tra i dire e il fare...

Ci saranno anche i dipendenti, convocati per una manifestazione sotto gli uffici della palazzina. Lo stato d'animo oscilla tra la rabbia, lo scoramento, la presa d'atto. L'assemblea di Fiumicino ha mostrato una massa di persone che per anni sono state abituate a vedere «ristrutturazioni» in cui sparivano pezzi d'azienda; e in cui comunque quelli che restavano salvavano il posto. Oggi potrebbe toccare a chiunque. Gli interventi più rabbiosi ottengono applausi («il sindacato confederale è stato favorevole alla divisione in due dell'azienda», ricorda un iscritto alla Cub), ma poi ognuno cerca di capire se c'è o no una via d'uscita. Un rappresentante dell'Sdl - l'ex Sult, sindacato di base degli assistenti di volo e non solo - centra il problema: «bisogna stare attenti al tentativo di dividere i lavoratori; non bisogna cadere nell'errore di credere che ci sia una parte garantita, che così non si mobilita con i

sindacati, e una no; bisogna allargare il fronte della lotta, facendoci vedere compatti tra Fiumicino, Magliana, Napoli».

I «garantiti» erano storicamente i piloti. L'Anpac può vantare decenni di presenza direttamente nei vari cda di Alitalia. E' vista - da molti di quelli che guadagnano poco - come «corresponsabile» dello sfascio, insieme al management. Ora si chiedono come mai questo «accanimento sulla categoria dei piloti che \ndr\] pagano più di tutti». Giorni fa era uscito su tutti i giornali il dato per cui, ad esempio la divisione Cargo, in perdita strutturale, ha in ruolo 135 piloti ma solo 5 aerei. «Grasso» da tagliare in abbondanza, per chiunque si affacci sui conti con l'animo del risanatore.

Preoccupati - sul lato opposto - anche gli operai della manutenzione e quelli dell'handling (gestione bagagli), oggi in forza ad Az Service. Il piano prevede la loro reinternalizzazione in Alitalia propriamente detta, ma tramite un accordo tra la compagnia e Fintecna (società statale) che porterà alla creazione di due nuove società che dovranno tra l'altro gestire 500 esuberanti da qui al 2010 e altrettanti nelle fasi successive (tra cigs e mobilità, per avviarli alla pensione). Un iter complesso, non facile da metabolizzare e, soprattutto, condividere. Il vero bersaglio polemico, per tutti, è il governo. Quello attuale - Tommaso Padoa Schioppa in testa - per come ha gestito fin qui le procedure di vendita (portando in definitiva i lavoratori a ritrovarsi soli, all'ultimo minuto, davanti al «prendere o lasciare» posto dai francesi). E tutti quelli precedenti per aver lasciato marcire un'azienda «in attivo», di cui erano orgogliosi di far parte.

Si va a trattare, dunque. Sotto ricatto, con la faccia scura e l'intenzione di limitare al massimo i danni. Il più grande sarebbe comunque il fallimento della compagnia («blocco delle attività, aerei che restano a terra, lavoratori senza stipendio»), ha sintetizzato Guglielmo Epifani. Ma anche tutti gli altri protagonisti del confronto.

Spinetta cerca di massimizzare il vantaggio che un governo debole e un management incapace (in questi giorni sembra quasi che abbia già abbandonato il campo) gli hanno regalato. Se ciò è vero, è possibile che il margine per trattare sia un poco più ampio di quello fissato nel «piano». Intanto il titolo precipita in borsa: finito l'effetto-aggiottaggio infilato speculativamente da Berlusconi con le fantasie su «condotte pronte», ieri è crollato del 35% (più meno quel che aveva guadagnato nei giorni scorsi).

Intanto tutta la classe politica, evidentemente ancora poco soddisfatta dei danni che è riuscita a provocare alla compagnia di bandiera, non smette di «esternare» a raffica sulla vicenda. Impossibile dare conto della ricchezza di dichiarazioni contrastanti, che potremmo al massimo riassumere tra una destra in cerca di voti per «la svendita di un asset nazionale» e un'ala «democratica» che inviata a non «strumentalizzare una tragedia a fini elettorali». Incommentabile ormai Berlusconi, che minaccia di far saltare anche l'eventuale accordo, visto che si sente già presidente del consiglio. Nella Sinistra arcobaleno ricompare a tratti anche la proposta della «nazionalizzazione» (Alitalia è a tutti gli effetti una società ancora statale al 49,9%). Ma nessuno riesce a non dare la sensazione di «parlare di Alitalia» per far parlare sé; senza alcuna idea praticabile per uscire dall'imbutto.