

I VUOTI D'ORGANICO, LA REGOLA DEL MENO UNO E L'ALLODO-LETTA...

Chiamato alla prova del contro-esodo di fine agosto, Napoleone-Sabelli affronta l'ondata dei passeggeri in rientro dalle vacanze riesumando la "task force" dei colletti bianchi. È la stessa, improvvisata pattuglia di "volontari" che a fine luglio è stata mandata allo sbaraglio nella trincea di Fiumicino.

Anche questa volta, dirigenti e impiegati della compagnia aerea sono chiamati a "dare una mano" al personale di terra dell'aeroporto della capitale, trasformandosi in facchini, controllori e addetti ai check-in.

A luglio, l'ufficio stampa Alitalia aveva presentato l'iniziativa come parto della fervida mente dell'amministratore delegato per "migliorare il clima aziendale". Un modo per "cementare il rapporto tra manager e dipendenti".

A fine agosto, il ricorso ai colletti bianchi appare invece per quello che realmente è: un espediente per riempire i vuoti d'organico ed evitare il collasso. Non a caso, sabato 22 e domenica 23 agosto, la "task force" di Sabelli viene polemicamente accolta da un gruppo di cassintegrati dell'ex compagnia di bandiera che innalzano cartelli con la scritta: "Io ci sono"...

In una lettera pubblicata il giorno prima (21 agosto) dal quotidiano romano Il Messaggero, Francesca, "in cassa integrazione da otto mesi insieme a 6.000 colleghi" pone questa elementare domanda: "... se il vero problema è la mancanza di personale, non era più semplice riassumere lavoratori ex Alitalia?"

Francesca sottolinea che "la riassunzione di questi lavoratori era prevista dall'accordo sottoscritto solennemente a Palazzo Chigi a settembre 2008". Già, ma che fine ha fatto il famoso "lodo Letta", dal nome del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio designato come arbitro? Fino a questo momento, "l'arbitro" non ha fischiato nemmeno un fallo. Anzi. E così qualcuno gli ha già affibbiato un bel soprannome: "l'allodoLetta".

E i sindacati? "Il loro silenzio ormai è assordante", osserva malinconicamente un pilota. "La cosa incredibile è che tacciono tutti: i rappresentanti del "fronte del sì" e gli esponenti del "fronte del no". Quelli che hanno firmato l'intesa con Cai e quelli che l'hanno respinta..."

Eppure di cose da dire ce ne sarebbero. Tanto per fare qualche numero. Secondo i comunicati sindacali, a fine gennaio, i primi ufficiali assunti in Cai erano 655. Da gennaio ad agosto sono entrati in servizio sei nuovi Airbus. Bene, la lista dei primi ufficiali in forza al 1° Agosto ne riportava 632. 23 in meno.

Comunque sia, alla vigilia di Ferragosto, i sindacati dei piloti ritrovano un filo di voce per denunciare "la decisione unilaterale dell'azienda di sospendere il processo di assunzione di comandanti e piloti in cassa integrazione". Decisione che "viola gli

accordi di Palazzo Chigi". Esattamente "come i trasferimenti coatti" di comandanti e piloti comunicati ad Agosto per far fronte ai vuoti di organico".

Secondo i conti di Guido Gazzoli, capo cabina in cassa integrazione e coautore di "Tutti giù per aria", documentario sul crac dell'ex compagnia di bandiera, "attualmente Cai vola con circa mille naviganti in meno..."

Come fa ad andare avanti? Semplice: sprema al massimo aerei e personale. Gli assistenti stanno volando ad una media di 90 ore al mese. Il problema nascerà quando la compagnia sarà costretta a fermarli. Sì, perché per ragioni di sicurezza nessun navigante può superare la soglia delle 900 ore di volo l'anno. Arrivato al limite delle 900 ore un dipendente deve essere messo a terra.

Intanto, nell'Alitalia della "cordata patriottica" la mancanza di personale ha spinto il management ad applicare la cosiddetta regola del "meno uno". Un assistente di volo in meno per ogni equipaggio. Gli MD80 dovrebbero avere quattro persone d'equipaggio? Viaggiano quasi sempre con tre. I 777 ne prevedono dieci? Niente paura, possono benissimo viaggiare con nove.

La situazione è tale che perfino il Corriere della sera, si è accorto del caos organizzativo della nuova Alitalia che si sta rivelando peggiore della vecchia. In un commento agostano, Massimo Mucchetti ha osservato che nell'Alitalia privatizzata non si vedono le virtù taumaturgiche dell'impresa privata.

Se le cose stanno così, forse è arrivato il momento di aprire un dibattito serio sulle privatizzazioni "made in Italy". Sui vizi del capitalismo di Stato ma anche su quelli di un certo capitalismo privato legato alla politica. Una lobby che ha già dato prova (pessima) di sé gestendo telefoni e autostrade.

Le vicende della vecchia Alitalia pubblica e nuova Alitalia affidata alla "cordata patriottica" sembrano perfette per affrontare l'argomento con dati certi e senza argomenti propagandistici.

I primi risultati della gestione Colaninno-Sabelli sono sotto gli occhi di tutti. E così qualcuno comincia ad accorgersi che l'ex compagnia di bandiera fallita in seguito a una serie di errori macroscopici, gestioni dissennate, spese fuori controllo e bilanci in rosso, non era tutta da buttare. Anzi. Per anni si era misurata con i big del trasporto aereo.

Alla vigilia del fallimento, Massimo Gismondi, comandante Alitalia, si è messo a spulciare i bilanci delle maggiori compagnie europee per un confronto (Paragoni Alitalia) che ha consegnato a giornalisti, sindacalisti, parlamentari e uomini politici. Poi lo ha messo in rete. I dati, gli ultimi allora disponibili sul sito della AEA, l'associazione europea, sono del 2007 e fotografano la situazione dell'anno precedente.

Bene, nel 2006, Alitalia aveva 60 dipendenti per aereo contro i 172 di Air France-Klm i 173 di British Airways i 164 di Iberia e i 205 di Lufthansa. Il rapporto dipendenti

passengeri era di 2369 per Alitalia, 714 per Air France-Klm, 782 per British, 1206 per Iberia, 598 per Lufthansa. Anche per il trasporto merci i dati comparativi collocavano la nostra compagnia al primo posto in Europa per produttività del personale.

E veniamo all'analisi dei «Ricavi del traffico» e delle spese. Nel 2006 Alitalia, su ogni 100 euro incassati, ne spendeva 15,6 per il personale e 94,2 per tutto il resto, con un passivo di 9,9 euro. Air France-Klm, sempre su 100 euro incassati, spendeva 31,5 per il personale e 65,6 per tutto il resto, con un utile di 2,8 euro.

Ed siamo alle vere ragioni del fallimento della compagnia aerea di Stato. Carburante, catering, tasse di sorvolo e stazionamento, manutenzione, alberghi, consulenze, pubblicità, eccetera. Voci per cui la vecchia Alitalia spendeva mediamente il 25 per cento più delle altre compagnie. E per il personale? Poco meno della metà. Questo 25 per cento di spese in più, rapportato ai ricavi (dati 2006), equivaleva a 1 miliardo e 100 milioni di euro. Insomma, senza queste spese in più, l'Alitalia avrebbe potuto avere un attivo di 500 milioni di euro..."

Con l'arrivo dei privati, questi sprechi non ci sono più. Ma – come ha osservato Ugo Arrigo, professore di Finanza pubblica all'università Milano-Bicocca – rispetto all'ex compagnia di bandiera la nuova Alitalia perde tutti i confronti. "Ha una puntualità inferiore di dieci punti, un riempimento degli aerei sotto di 14, minori costi operativi ma anche ricavi inferiori e peggiori risultati operativi...". E così il vero miracolo della nuova Alitalia è che con una flotta ridotta della metà, un operativo tagliato d'un terzo e costi del personale all'osso, a fine anno, rischia di fare lo stesso deficit della vecchia...