

Turni di 13 ore e carburante al minimo” così Alitalia spinge al limite il risparmio

FABIO TONACCI

ROMA — «L'Alitalia oggi è un'utilitaria spinta costantemente alla massima velocità consentita». In questi giorni di polemica per l'incidente di Fiumicino, la metafora più azzeccata sullo stato dell'azienda è di un pilota in servizio, con vent'anni di voli alle spalle. «Vige un'unica legge, risparmiare. Ci obbligano a turni quotidiani di 12 ore di fila, permessi sì dalla normativa ma solo occasionalmente. A volte superiamo pure il limite massimo delle 13 ore consecutive, si immagini in quali condizioni psico-fisiche voliamo». L'eccezione che si fa regola. Accade sulle tratte a lunga distanza, Roma-Cairo ad esempio. L'equipaggio decolla alle nove di sera, atterra, passa tre-quattro ore a bordo del velivolo, rientra a Fiumicino a metà mattina. Tutti, an-

che i 1.400 piloti, si devono sacrificare alla ragion di bilancio.

Del resto i conti della Compagnia aerea italiana fanno acqua da tutte le parti. A luglio la semestrale 2012 si è chiusa con una perdita di 201 milioni di euro, il doppio rispetto 2011. Il capitale di 1,1 miliardi conferito dal gruppo di imprenditori per partorire la Cainel 2009 si è ridotto a poco meno di 300 milioni. I soci devono reperire liquidità, e in fretta anche. Intanto si taglia, si riducono i comparti, si esternalizza.

La flotta si è ridotta a 142 aeromobili (erano più di 200 nella vecchia Alitalia, contando quelli di Airone), i dipendenti sono passati da 20 mila complessivi a 14.500. Molte rotte a lungo raggio sono state tagliate. Razionalizzati anche le tratte interne. Per i voli nazionali considerati antieconomici (i posti occupati sono meno dell'80 per cento di quelli dispo-

nibili), la Roma-Bologna, la Roma-Ancona, i collegamenti da e con Pisa e Firenze, si è scelto di affidare la copertura alla Carpatair con la formula del *wet lease*, noleggio del velivolo e dell'equipaggio. Hanno aerei più piccoli, meno costosi, la cui manutenzione però non è sotto la responsabilità di Alitalia. E non sempre il nome Carpatair viene esplicitato al momento dell'acquisto dei biglietti.

Si risparmia anche sul carburante, imbarcandone il meno possibile nei limiti imposti dalle regole. «E se decidi di metterne di più — racconta ancora il pilota — i funzionari ti chiamano a casa per chiedere spiegazioni». Tutte le compagnie internazionali, chi più chi meno, hanno dovuto affrontare tagli ai servizi di catering a causa della crisi. C'è stato un periodo, alcuni mesi fa, in cui ai passeggeri dei voli nazionali Alitalia veniva offerto solo un bicchiere

d'acqua. Ora sono tornati snack e caffè.

C'è poi la torta milionaria della manutenzione della flotta, da sempre vanto di Alitalia per i livelli di eccellenza garantiti. Da qualche mese però non è affidata più soltanto alla divisione tecnica di Fiumicino e alla Atitech di Napoli. La Cai fa revisionare i suoi Airbus a lungo raggio, gli A 330, a un'azienda di Tel Aviv, la Bedek Aviation. «Come si può risparmiare portando gli aerei fin laggiù? — si chiede Antonio Cepparulo, della Filit-Cgil — l'azienda non vuole ammodernare le attrezzature delle officine di Roma. Preferisce esternalizzare e non riassorbire i lavoratori in mobilità di Atitech (circa 300 persone) e del comparto tecnico di Fiumicino». Stando ad alcune fonti, Cai intenderebbe appaltare all'esterno anche il servizio di revisione dei carrelli. Un altro pezzo della vecchia Alitalia che prende il volo.