

“Il piano? Tre pagine vaghe. Non ci fidiamo più dei sindacati”

» ROBERTO ROTUNNO

Il giorno dopo il referendum Alitalia, Fiumicino è un percorso a ostacoli per piloti, assistenti di volo e tecnici della compagnia aerea. Questo 25 aprile lavorativo ha costretto molti di loro, soprattutto i più riconoscibili, a fare lo slalom tra le troupe televisive che tendono i microfoni cercando di intercettare i loro umori. Un misto tra rabbia e paura per quello che accadrà.

OTTENERE una dichiarazione, però, è un'impresa ardua. “Non possiamo parlare – dicono due hostess in pausa sigaretta – non siamo autorizzati”. Un loro collega ammette: “Se siamo preoccupati per l'accordo bocciato? A dire il vero lo eravamo anche prima della consultazione, non è cambiato molto”. All'interno di uno dei terminal dell'aeroporto romano, un'altra ragazza con la classica divisa verde e rossa ribadisce l'impossibilità a riferire ai giornalisti, ma cerca lo stesso di far trasparire il suo stato d'animo: “Se ci guardate negli occhi – dice – probabilmente capirete meglio di quello che posso dirvi con le parole”. Per lei, tuttavia, nulla sarebbe cambiato anche in caso di vittoria del Sì: “Io sono una precaria – aggiunge – il mio posto di lavoro

lo avrei perso comunque”. Il verbale di pre-accordo, firmato a ridosso di Pasqua dalla compagnia e dai sindacati confederali, con la supervisione di tre ministri, prevedeva infatti che più di 500 dipendenti con contratto a tempo determinato non avrebbero ottenuto il rinnovo. Il destino dei lavoratori a termine, insomma, era comunque segnato: per loro l'unica concessione era un percorso di reinserimento attraverso formazione e riqualificazione. Ma i risultati del referendum dimostrano come l'intesa non abbia scontentato solo loro. La cassa integrazione di due anni per quasi mille persone, il taglio degli stipendi e la riduzione dei giorni di riposo – da 120 a 108 – sono stati ritenuti sacrifici inaccettabili. Anche perché è l'ennesimo salvataggio della cosiddetta compagnia di bandiera che passa anche da una significativa sforbiciata ai danni dei lavoratori. M. è un addetto al carico e scarico bagagli e preferisce restare anonimo. Lavora a Fiumicino da 12 anni e di situazioni come queste ne ha viste già diverse. “Nel 2009, a seguito del passaggio alla cordata dei capitani coraggiosi, siamo passati da Air One ad Alitalia con conseguenze peggiorative sul contratto di lavoro”. L'obolo, in quella circostanza, fu soprattutto pagato in termini di scatti di anzianità.

L'obiettivo del governo Berlusconi di mantenere “l'italianità di Alitalia” costò sette mila esuberanti con sette anni di cassa integrazione. Una mazzata che non ha fatto altro che procrastinare il momento del tracollo. Nel 2014, infatti, è toccato a Etihad il secondo salvataggio. “Anche quello – racconta M. – sottoscritto dai sindacati confederali. Gli stessi che ci volevano far firmare questo accordo vago da tre pagine. Il nostro No deriva anche dal fatto che non ci fidiamo più di loro”.

La sfiducia nelle sigle tradizionali è il primo elemento che caratterizza la reazione dei lavoratori, più propensi questa volta a seguire le indicazioni di organizzazioni di base come Usb e Cub. L'obiettivo di Cgil, Cisl, Uil, governo e Alitalia era quello di ottenere il Sì da parte del personale di terra, tale da compensare il netto No che, come ampiamente prevedibile, si è registrato tra i naviganti. I fatti dimostrano che i conti sono stati sbagliati.

MA DA DOVE deriva la convinta contrarietà all'accordo emerso da parte del personale di volo? Innanzitutto, dal fatto che i piloti sono figure facilmente nuovamente occupabili nel mercato. Poi perché proprio loro erano particolarmente colpiti dalle sforbiciate agli stipendi. Un pilota di lungo corso che vuole restare



anonimo ha aiutato a fare un po' di calcoli. “Noi veniamo pagati a seconda di quanto tempo passiamo in volo – dice – e questo cottimo faceva in modo che molti di noi lavorassero anche quando non erano in forma, pur di guadagnare di più. Il taglio agli stipendi previsto dall'accordo era all'8% solo se si considerano gli scatti di anzianità fino a 60 ore. Con l'aumentare delle ore di servizio, la diminuzione arrivava quasi fino al 30%”. E anche non considerando questa sforbiciata, il contratto applicato è tra i più bassi della categoria. “Io ho 25 anni di anzianità – racconta il pilota – e guadagno circa 7 mila euro al mese. Un mio parigrado in Lufthansa ne prende 15 mila”.

Dunque a un trattamento non favorevole ai lavoratori, stando a quanto spiegato, non corrispondeva analogo parsimonia in altre voci di bilancio. “Il cambio delle divise volute da Etihad, per esempio – prosegue – è costato 56 milioni, 8 per le uniformi e il resto per pubblicità e campagne sui giornali”. Una singolare strategia di marketing che, anziché contribuire al rilancio, ha condotto all'ennesimo piano lacrime e sangue: “L'amministratore delegato Cramer Ball ci ha chiesto di migliorare la compagnia e ha proposto il 'sorriso del mese' e hanno iniziato a premiare l'impiegato che lo faceva meglio o che indossava meglio la divisa”.