

E Fiumicino teme la colonizzazione

FIUMICINO Fuori, all'aria aperta, splende il sole e la temperatura è primaverile. Dentro, negli hangar, ai banchi del check-in, al varco-equipaggi, il clima è plumbeo, sospeso, silenzioso. Dentro e fuori gli aerei Az, al «Leonardo da Vinci» l'accorpamento tra Alitalia ed Air France non è proprio un oggetto del desiderio. Semmai misterioso.

Tra le divise verde-blu firmate Mondrian e le tute bianche il quesito su cosa ne sarà di Alitalia dopo la preannunciata fusione è il tema più gettonato. «Con compagnie di quella portata potremmo andare meglio ma se guardo indietro, nella storia della mia azienda, non è mai successo» bisbiglia un'addetta all'accettazione delle partenze al terminal dei nazionali.

I DUBBI SUL FUTURO

«L'acquisizione è un errore in assenza di una riforma di sistema, il vero male per il trasporto aereo in Italia - aggiunge un assistente di volo con venti anni di esperienza in Alitalia - Sarei per la nazionalizzazione della compagnia: in questo settore gli utili sono principalmente economico-turistici per la nazione. In passato, con il Tesoro proprietario, non ha funzionato? Colpa del management non certo dei lavoratori che hanno pagato pesantemente il prezzo dello sfascio».

«Diventeremo proprietà di vettori stranieri? Almeno loro sanno come si fa a far funzionare un'azienda di trasporto aereo - è l'osservazione non proprio ironica di una hostess in Az dal 1991 - Siamo in ritardo su molti fronti, la struttura è pesante, i livelli decisionali quasi paralizzanti. Ho lavorato in compagnie straniere ed altrove l'organizzazione è meno caotica».

I TIMORI DEI SINDACATI

«Si naviga a vista e la paura è quella di un imminente crack - commenta Paolo De Montis addetto alla manutenzione e rappresentante del Cub Trasporti - I lavoratori sono disorientati e impauriti per la chiusura di alcune officine di componenti e per l'accordo decennale sottoscritto in Israele per le manutenzioni pesanti. Il punto è che non è ancora chiaro quale ruolo spetterà ad Alitalia nella fusione. Quanti soldi e che tipo di investimenti si intendono fare per rilanciare la compagnia?».

Maurizio Malta, dell'area ingegneria tecnica e delegato Cgil Trasporti, si preoccupa dei livelli occupazionali. «Il timore è nell'eventuale ulteriore esternalizzazione di settori per rendere ancora più snella l'Alitalia - segnala Malta - Non sempre l'outsourcing ha avuto grande successo. Però, per esempio, manutenzione e centro elaborazione dati che ballavano nel 2008 con la trasformazione in Cai, sono rimasti interni ma fortemente ridimensionati. Stavolta si potrebbero rischiare posti di lavoro nei servizi informatici e nella gestione dell'operativo».

«La sensazione è che si sia quasi fuori tempo massimo per salvare l'autonomia di Alitalia al servizio esclusivo del trasporto aereo nazionale - osserva Paolo Maras per 26 anni in compagnia, delegato dell'Usb - La struttura della compagnia è palesemente non adeguata per reggere il mercato. Nel medio raggio siamo sotto l'assalto dei vettori low cost e nel più redditizio lungo raggio la posizione è ancillare rispetto a Parigi e Amsterdam. L'acquisizione mi sembra inevitabile, a meno che non esploda un rigurito di consapevolezza che una compagnia aerea non è solo un'azienda di trasporto ma un veicolo economico, turistico e culturale per il Paese. L'assenza di Governo non aiuta nell'individuazione di un interlocutore istituzionale autorevole».

«L'accorpamento si può fare ma si chiarisca bene qual è la missione di Alitalia nel nuovo network - conclude un assistente di volo dell'Ugl Trasporti - Attenzione allo sviluppo della rete di collegamenti, in particolare di medio o lungo raggio. Altrimenti saremo perdenti».