

Crisi Alitalia - L'ansia di hostess e piloti: «Strategia dei tagli suicida»

FIUMICINO Al varco equipaggi, tra il terminal T2 ed il T3, piove e fa freddo. C'è amarezza, tanta amarezza. Sono poche le divise verdi-blu che hanno voglia di commentare. Ma quando lo fanno il clima diventa incandescente, persino rabbioso.

Le indiscrezioni sull'ennesimo piano di salvataggio di Alitalia infiammano gli animi. Hostess, piloti, tecnici, personale del desk hanno già pagato pesantemente la crisi. E nuovi tagli di personale e degli stipendi gettano nel panico i sopravvissuti alla scure. «Paure. E' il primo aggettivo che mi viene - racconta un assistente di volo in servizio dal 2002 - Ho vissuto con terrore già la crisi del 2008 con tanti colleghi lasciati a casa in cassa integrazione. E ho pagato anche io: assegnato ad una base distante dalla mia città, sono costretto a concedere una settimana di part-time forzato per ricevere uno stipendio da 1200-1300 euro al mese».

«Vista dal di dentro - racconta una hostess - la crisi è evidente. L'ultima gestione è concentrata nei tagli indiscriminati: l'azienda cerca di tenerci a terra il più possibile, c'è carenza di pulizia, si imbarcano meno generi di conforto. L'altro giorno ho fatto la tratta Roma-Tokyo e dopo tre ore dal decollo già erano finite le birre, i tovagliolini scarseggiavano. Se si vuole rilanciare Alitalia bisogna puntare a una vera strategia di crescita e comprare gli aerei, non venderli come si vorrebbe fare». «Questa dei tagli - insiste una collega sindacalista, Susi Ciolella dell'Usb - è una politica suicida. C'è bisogno di un intervento del governo per preservare un settore strategico per il Paese. Come fanno a non capirlo?».

LE INCOGNITE

«Alitalia cerca un'alleanza o una compagnia che la fagociti?», interroga malizioso Andrea Cavola segretario nazionale del Trasporto aereo Usb, «Nel secondo caso il rischio è quello di dirottare altrove enormi fatturati turistici: quanto varrebbe in termini di pil tutto questo? Sì, siamo terrorizzati sul futuro dell'azienda. Sono state fatte scelte suicide come quella di proseguire a fare concorrenza alla Tav sulle località servite dai treni veloci come Napoli, Firenze, Bologna, Milano. Oppure non puntare sul lungo raggio, quello più remunerativo, scegliendo di mettersi in concorrenza con le low cost, protette dallo Stato contro gli interessi stessi di Alitalia».

«Non conosciamo i contenuti del piano - osserva Stefano Monticelli, segretario regionale Filt-Cgil ma così come sono le premesse non si va da nessuna parte. Il business del trasporto aereo è costoso: un aereo per lungo raggio costa 200 milioni e Air France ne ha ben 160. Qui, invece, si parla di esuberi di duemila unità: in questo modo Alitalia non andrà da nessuna parte». «Basta a questa credenza che il problema della crisi siano gli stipendi del personale - sbotta uno steward con contratto a termine - Alitalia ha creato la compagnia, Cityliner, che ha il trattamento economico più basso d'Europa. E sul lungo raggio, da due settimane gli equipaggi partono incompleti per risparmiare».