

Rabbia **Alitalia**: “Basta con i patrioti”

A QUATTRO ANNI DAL COSIDDETTO SALVATAGGIO VOLUTO DA BERLUSCONI UN QUARTO DEI PILOTI È ANCORA A CASA: “LUI RIPARLA DI ITALIANITÀ, BENVENGANO I FRANCESI”

AEREI RUMENI

In attesa di dare
la compagnia all'Air
France, Colaninno
taglia i costi
affittando aerei
ed equipaggi rumeni

di **Giorgio Meletti**

L'ultima botta è arrivata ieri sera. La società Aeroporti di Roma, che gestisce lo scalo di Fiumicino, ha annunciato che “si vede costretta a limitare alcuni servizi resi ad **Alitalia**, tra i quali il Fast Track per Milano, perché la compagnia, nonostante le numerose sollecitazioni di Adr, risulta essere ancora economicamente inadempiente”. Insomma, la compagnia presieduta da **Roberto Colaninno** non paga il conto.

Nella crisi nera dell'**Alitalia** ieri è tornata a levarsi la voce dell'Anpac, storica sigla sindacale dei piloti, travolta dal tumultuoso salvataggio del 2008, quando il governo Berlusconi pilotò il salvataggio affidato alla cordata tutta italiana dei cosiddetti “patrioti”. L'Anpac rinasce dalla fusione di due sigle, Ipa e Up, e apre due fronti. Il primo è la guerra al mito dell'italianità, rispolverato da Silvio Berlusconi per la campagna elettorale, proprio come nel 2008, quando saltò la cessione dallo Stato all'Air France e si inventò la cordata patriottica. Il giorno della Befana B. ha rivendicato la scelta di allora: “Conosco bene i francesi, tanti turisti sarebbero finiti a visitare i castelli della Loira invece che nelle nostre città d'arte”.

Secca la replica del presidente dell'Anpac, Giovanni Galiotto: “Siamo spaventati nel sentire ancora il 'refrain' dell'italianità”. Galiotto ha ottime ragioni per spaventarsi. È uno dei 550 piloti espulsi dalla nuova **Alitalia** che, dopo quattro anni di cassa integrazione, ora sono in mobilità: un quarto dei piloti della compagnia, nella quale attualmente lavorano in circa 1550. All'inizio i cassintegrati erano 850, ma circa 300 hanno tolto il disturbo o andando in pensione o trovando lavoro all'estero. Per i piloti il purgatorio della cassa integrazione, ora mobilità, è molto somigliante all'inferno: “Se non hai volati negli ultimi sei mesi, vieni automaticamente escluso dalle selezioni di tutte le compagnie”, protesta Galiotto. Dopo quattro anni di sofferenze, con un'**Alitalia** che non solo non è mai stata rilanciata, ma si è progressivamente rimpicciolita a compagnia poco più che domestica, con meno aerei, meno voli e conti comunque in rosso, i piloti dell'Anpac adesso rivivono lo stesso incubo: “Dopo quattro anni il film è stato riavvolto: ci ritroviamo con la soluzione francese che sembra l'unica sensata e Berlusconi che riparla di italianità. Ma l'italianità è un valore se crea posti di lavoro in Italia, crescita e sviluppo. Se è una coccarda, un bandierina che viene messa e poi con un padrone italiano si fanno operare collegamenti **Alitalia** da aerei e personale rumeno di Carpatair, non siamo assolutamente d'accordo”.

GALIOTTO si riferisce all'ultima trovata per tagliare i costi: i voli da Roma per Pisa e Ancora sono affidati a due Atr72 rumeni, con personale rumeno e livrea **Alitalia**. Il 4 gennaio un Atr rumeno partito da Ancona

è dovuto tornare alla svelta sulla pista da cui era decollato per un'improvvisa depressurizzazione. Lunedì scorso l'Atr partito da Pisa è stato costretto a una rapida marcia indietro per un'avaria. Tutti i sindacati, non solo l'Anpac, hanno protestato. La Uil si è detta preoccupata per i “livelli di sicurezza” degli aerei Carpatair, l'Ugl ha chiesto di recedere dal contratto.

Il secondo fronte aperto dai piloti dell'Anpac riguarda i diritti sindacali, e ha qualche somiglianza con la vicenda Fiat-Fiom. Nel 2008 l'Anpac non firmò gli accordi imposti da Colaninno, e per questo è stata esclusa da tutti i tavoli aziendali. Ha chiesto di firmare quelle intese per riottenere gli spazi di vita sindacale, ma **Alitalia** non ha consentito. Allora si è rivolta al tribunale di Civitavecchia, che le ha dato ragione, dichiarando la sua legittimità a firmare i contratti come “soggetto stipulante”. L'azienda ha continuato a fare orecchie da mercante, costringendo l'Anpac a rivolgersi nuovamente al giudice.

Nel frattempo i sindacati dei piloti di Air France e Klm sono venuti a Roma a dare man forte ai colleghi, firmando ieri un accordo di cooperazione. Galiotto tifa apertamente per la soluzione francese: “Il piano che sta attualmente seguendo la compagnia franco-olandese è severo, difficile, ma comunque condiviso con le categorie dei lavoratori, tra cui anche i piloti”.

