

Gli "africani" della flessibilità. Nello stabilimento Atitech.

Scritto da Patrizia Capua da la Repubblica Napoli, 20-03-2008 08:27

Massimo Crisci è venuto a lavorare nonostante le botte prese a Roma. Uno dei napoletani picchiati senza ragione davanti alla sede dell'Alitalia, alla Magliana. È un ragazzone che nelle foto ha la maglietta con su l'immagine del Che. Ora mostra ai suoi amici e compagni di lavoro i segni lasciati dagli sfollagente sul collo e sulle spalle, e dice che era andato a manifestare «armato soltanto di buona volontà». Atitech di Capodichino, il giorno dopo gli scontri. È quasi mezzogiorno. Operai, impiegati, tecnici vanno a mensa. Gli incidenti di Roma bruciano sulla pelle anche di chi non ha ricevuto le manganelate.

Dietro i cancelli ecco gli enormi hangar dove, in luoghi chiamati "baie", entrano per la revisione gli Airbus 320 e gli Md80, aerei per il "medio raggio" in Italia e in Europa. Quelli che nei piani di Air France devono essere messi "fuori dal perimetro del gruppo", secondo una definizione ormai acquisita dal lessico sindacale.

La compagnia di bandiera francese vuole concludere la sua trattativa per acquisire Alitalia, entro il 31 marzo. Il suo piano taglia il personale e i costi delle lavorazioni. Quasi mille persone, tenuto conto dell'indotto. Si vorrebbe chiudere Napoli che costa 62 dollari per ogni ora lavorata e affidare a società con sede in Africa, Marocco e Algeria, che ne chiedono 50. «È già successo con Alfa Avio, quando Alitalia ha spostato la sua commessa dalla fabbrica di Pomigliano d'Arco su una azienda israeliana» ricorda Ottavio Vollero, della Rsa di Atitech. «Ma noi in questi anni abbiamo dimostrato per primi di saper essere "africani", con iniziative di flessibilità che hanno portato ad abbattere i costi». «Stanno svendendo la compagnia di bandiera, buttano a mare questa che è una realtà davvero produttiva, per creare nuove povertà» denuncia Margherita Acri, delegata Cgil di Alitalia Airport, azienda 100 per cento di Az Servizi, con un'ottantina di addetti per l'assistenza passeggeri a Capodichino. Acri parla anche per i colleghi ex Ati del Centro direzionale, dei servizi amministrativi e informatici, «abbiamo già dato con cassa integrazione e prepensionamenti».

Ma quanto pesano i lavoratori Atitech sul piatto della bilancia? Imbattibili per competenze e professionalità, «fino a poco tempo fa "il fiore all'occhiello", ma deboli perché siamo la parte più piccola del gruppo» dice Alfredo Camera, operaio meccanico specializzato, con 20 anni di azienda al suo attivo. «Abbiamo un tasso di assenteismo pari a zero» afferma Corrado Cavanna, operaio, «e l'età media è 39 anni». Un ingegnere addetto all'addestramento pratico, sostiene che «questo qualificato livello di competenze è stato costruito dopo anni di formazione, regolata da leggi europee. Non è un patrimonio riconvertibile a pari prezzo. Siamo in balia della politica, questa è la verità».

«È un discorso mirato a schiacciare i più deboli. Non basta essere un "polo di eccellenza"», precisa Pasquale Cerza, delegato Uil, «per avere commesse per la manutenzione non solo da Alitalia ma anche da Cina, Spagna, Argentina, addirittura dalla Svizzera», incalza Antonio D'Auria, delegato Cgil. Ancora una volta, e il caso Napoli lo dimostra, viene fuori che l'Italia non sa difendere nemmeno i pezzi pregiati del suo patrimonio industriale. E, infatti, dice Salvatore De Rosa, «Air France sostiene che non intende più proseguire con la manutenzione pesante, però anche dopo il matrimonio con Klm, in Francia e in Olanda sono state mantenute queste attività». In tasca ha ancora il volantino portato a Roma: Napoli, Atitech ed Alitalia, il futuro su... ali di carta.