



# Le partecipate in difficoltà

## Alitalia, a rischio 240 contratti

## Per Tirrenia in bilico 1400 posti

**LUCA FORNOVO**  
TORINO

C'erano una volta i Trasporti di Stato. Nell'età dell'oro dell'Iri e delle Partecipazioni statali, le navi di Fincantieri, i traghetti di Tirrenia e gli aerei di Alitalia, sotto l'egida del Tesoro, davano lavoro in tutto ad almeno 75 mila persone. Dopo la stagione delle privatizzazioni, spezzatini, bad and good company e immancabili esuberanti, oggi di quei posti se ne contano a malapena 20 mila.

In poco più di vent'anni, tra enormi sprechi di denaro pubblico, stipendi d'oro ai manager ed ex politici, contratti di lavoro da favola ai super consulenti e perdite gigantesche, le cicale del capitalismo di Stato hanno aiutato non poco ad affondare le ex corazzate della cantieristica, del trasporto aereo e marittimo. «Certo l'economia ha cambiato pelle più volte tra crisi, cali della domanda e recessione - spiega Franco Nasso, segretario generale della Filt Cgil - ma politica e industria pubblica hanno avuto un costo non secondario». All'inizio degli anni Novanta, nel "meraviglioso mondo" delle Partecipazioni Statali si contavano quasi 10 mila poltrone (9.899 secondo l'annuario 91-92, edito dall'Adg) fra

presidenti, vicepresidenti, amministratori delegati, consiglieri, sindaci, direttori dell'industria pubblica.

Oggi, secondo i sindacati, una parte di quel conto salatissimo della politica lo stanno pagando i lavoratori. Per Fincantieri sono a rischio 2.551 posti su 8.550 (a inizio anni Sessanta i dipendenti erano 50 mila, più 150 mila di indotto). Per Alitalia la cura dimagrante imposta dal presidente Roberto Colaninno e dall'ad Rocco Sabelli, è quasi ultimata. Fino al 1997, i dipendenti erano circa 20 mila, ora con la privatizzazione e la fusione di Alitalia e AirOne si è scesi a circa 12.800 (di cui circa 11.500 della compagnia di bandiera e gli altri di AirOne). Lo scorso marzo Alitalia e i sindacati hanno firmato un'intesa che prevede la cassa integrazione straordinaria volontaria fino a 700 dipendenti (personale di terra ed equipaggi).

Ora i sindacati temono che in autunno Alitalia decida di non rinnovare una parte dei 240 contratti a tempo determinato, che comprende un'ottantina di piloti e quasi 160 assistenti di volo. «Tra settembre e novembre - spiegano fonti sindacali - potrebbero essere dismes-

si in anticipo 8 aerei di vecchia generazione, Md 80 e Boeing 767. Ciò potrebbe portare al mancato rinnovo di molti contratti a termine». Proprio per difendere questi contratti, i dipartimenti piloti di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl Trasporti hanno indetto uno sciopero il 27 giugno dalle 12 alle 16 su tutte le basi del territorio nazionale. Alitalia ammette che sui contratti a termine «dipenderà dalle ciclicità stagionali e dall'entrata in funzione dei nuovi aerei». Ma la compagnia precisa che «tra settembre 2011 e settembre 2012 la flotta si rafforzerà con l'entrata in funzione di 20 aerei Embraer e 8 Airbus (A319 e/o A320, ndr) e 5 Airbus A330». Alitalia spiega poi che «in base all'accordo del 4 marzo sta assumendo piloti e assistenti di vo-

lo a tempo indeterminato e che pertanto non comprende le ragioni dello sciopero».

Un'estate torrida è in arrivo anche per Tirrenia, dove la privatizzazione è alle battute finali. A giorni è attesa la cessione del gruppo, partecipato dal Tesoro, alla Compagnia italiana di navigazione. I sindacati hanno chiesto garanzie per i 1.400 dipendenti e non vogliono vedere brutti scherzi.

### I PILOTI A TERMINE

Scioperano il 27 giugno  
La Magliana: aumenteremo  
la flotta, presto assunzioni