

**Alitalia. Sindacati, tutti contro il piano. Filt, la nostra risposta sarà ferma**

Il numero degli esuberanti, questa la prima preoccupazione dei sindacati. Ma anche la mancanza di un piano industriale condiviso, il temuto (e ormai acclarato) ridimensionamento della compagnia, il dimezzamento del costo del lavoro e la possibilità di un nuovo contratto per i dipendenti della nuova Alitalia che s'immagina sarà ben peggiore di quello attuale. Sono molti i dubbi che agitano le organizzazioni dei lavoratori, dubbi che non saranno sciolti prima di lunedì 1 settembre, data in cui si svolgerà il primo incontro (presso il ministero del Lavoro) tra sindacati e governo.

Filt Cgil: serve un piano d'impresa

“Se pensano di rassicurare il sindacato con una semplice convocazione al ministero del Lavoro solo per parlare di esuberanti, si sbagliano di grosso”. A dirlo è Mauro Rossi, segretario nazionale della Filt Cgil, responsabile del trasporto aereo, parlando di Alitalia in un'intervista a Rassegna Sindacale: “Siamo alle solite. Per noi va malissimo, per il fatto che finora siamo stati tenuti fuori dalla vicenda. A questo punto, è urgentissima la convocazione a Palazzo Chigi. Di sicuro, risulta evidente che se Berlusconi a suo tempo ha ostacolato la trattativa con Air France, che proponeva un piano di sacrifici, filosofia che poi ha fatto naufragare anche la trattativa col sindacato, oggi invece lo stesso Berlusconi straparla di esuberanti senza un piano d'impresa”. Aggiunge poi il dirigente sindacale: “Per questo noi chiediamo, in primo luogo, un piano d'impresa e un confronto su di esso. Solo allora capiremo quanto e quale lavoro è necessario e quanti e quali lavoratori serviranno. Dovrà essere un negoziato sui contenuti, di carattere industriale”. Quanto alla composizione della cordata dei nuovi investitori, “stupisce – conclude Rossi – che si tratta di tutti concessionari, e non sembra un gruppo d'imprenditori che ha avuto l'idea di occuparsi di trasporto aereo. Appare piuttosto un insieme di persone chiamate dalla Presidenza del Consiglio per risolvere la faccenda, magari per ottenere una qualche contropartita in cambio”.

Per il segretario generale della Filt Cgil Franco Nasso "non è chiaro il dimensionamento aziendale della nuova Alitalia. Non si sa niente di che tipo di azienda si tratterà: un vettore leggero e limitato all'attività di fideraggio per una compagnia europea o un'azienda di trasporto aereo completa e capace di stare sul mercato con servizi di volo e di terra". Di conseguenza, prosegue il leader sindacale, "non è chiaro l'impatto sul lavoro che, a quanto si legge, potrebbe avere dimensioni non governabili anche con gli annunciati interventi legislativi a sostegno". Per Nasso, dell'operazione "sono completamente all'oscuro i lavoratori e i contribuenti, ai quali sembrerebbe si stia per presentare un conto salatissimo. Se l'intera vicenda verrà confermata, non potrà che avere una ferma risposta del sindacato".

Fit Cisl, difficile gestione degli esuberanti

"L'avvio del confronto sul piano industriale e la ricerca della condivisione possibile non può limitarsi all'individuazione degli esuberanti, che se confermati, nei numeri di queste ore, appaiono di difficilissima gestione". È quanto dichiara il segretario nazionale della Fit Cisl Claudio Genovesi: “Non è più tempo di guardare al passato, nella ricerca di responsabilità che coinvolgono tutte le parti, anche se in misura diversa. È ora di guardare avanti. La sfida riguarda tutti, in gioco vi è l'intero settore del trasporto aereo". E poi aggiunge: “La posta in gioco è tale da non permettere ritardi, tentennamenti e ipocrisie, un confronto e una trattativa a tutto tondo sono gli strumenti cui la Cisl affida la rappresentanza degli interessi dei lavoratori, se necessario fornendo anche risposte dure, senza attendismo né accondiscendenza”.

Ugl, si prospettano sacrifici inaccettabili

“È chiaro che se le indiscrezioni si dovessero rivelare autentiche, i sacrifici maggiori sarebbero troppo pesanti e ricadrebbero in maniera inaccettabile su lavoratrici e lavoratori che in questi anni hanno già subito forti ridimensionamenti, in termini di condizioni economiche e prospettive occupazionali, pur di salvare la propria azienda e il proprio posto di lavoro”. È questa la posizione del segretario nazionale Ugl Trasporto aereo Francesco Alfonsi, che però non chiude la porta al confronto: “Non ci sottrarremo davanti alle responsabilità, sappiamo che occorre agire in fretta, ma il sindacato non può essere ridotto al ruolo di semplice notificatore di una soluzione decisa altrove e che si preannuncia pesante sotto molti punti di vista”.

Sdl: nostra risposta sarà durissima

“Ci chiediamo chi abbia potuto pensare che un piano che si basa sul forte ridimensionamento della flotta e sulla concentrazione sui voli nazionali possa avere realmente successo. Questa scelta porta alla chiusura entro poco tempo. È evidente che se il piano conterrà le indiscrezioni uscite oggi sulla stampa, la nostra risposta sarà durissima”. A dirlo è il coordinatore nazionale dello Sdl intercategoriale Fabrizio Tomaselli, bocciando il piano di salvataggio di Alitalia: “È ormai risaputo che il settore con il quale è possibile rendere redditizia una compagnia aerea, che non sia una low cost, è soltanto quello intercontinentale, che ha costi unitari più bassi ed è soggetta a minore concorrenza. Se a questo si aggiunge che si opererebbe una riduzione fortissima degli aerei e dei voli nazionali e internazionali, a tutto vantaggio dei competitori, non si comprende bene che tipo di filosofia economica e aeronautica abbia seguito l'estensore di questo piano”. Conclude Tomaselli: “Tutto ciò ha come conseguenza una riduzione enorme del personale, con tagli e fuoriuscite che non possono essere gestite con ammortizzatori sociali e non possono neanche essere comprese dal punto di vista dell'efficienza dell'azienda”.

Avia, siamo alla ‘macelleria sociale’

“Il progetto di ridurre la nostra flotta del 40 per cento e di abbattere ulteriormente il numero e la qualità dei collegamenti intercontinentali è ben oltre i più rosei sogni di Air France o Lufthansa”. A dirlo è il presidente di Avia Antonio Divietri, in merito alle indicazioni emerse sui contenuti del piano Fenice per il salvataggio di Alitalia: “Se ora qualcuno vuole anche approfittare della confusione del momento per fare 'macelleria sociale' con la nostra categoria, venderemo cara la pelle. Se i numeri di questa 'Caporetto' del trasporto aereo italiano venissero confermati, ci troveremmo di fronte a una cinica operazione di cartolarizzazione, dove si garantiscono guadagni percentuali a due cifre ad alcuni, mentre migliaia di famiglie sfrattate finiscono nei container”. Conclude Divietri: “Non ci preoccupano le indiscrezioni sui paventati rinnovi contrattuali. La categoria degli assistenti di volo è già 'ai piedi di Pilato': i nostri contratti ci fanno già operare ai limiti previsti dalle leggi, con salari del 26 per cento inferiori a quelli della media europea”.

I sindacati dei piloti

“Lo stipendio dei piloti Alitalia è già del 30 per cento più basso delle media europea, chi vorrà trattare con noi tenga presente questo: il nostro è un contratto che sta in Europa. Impensabili ulteriori tagli agli stipendi. E se qualcuno pensa di fare riferimento al contratto dei piloti di Air One, allora è fuori dalla realtà: è un contratto inaccettabile, uno dei peggiori in Europa”. Annuncia battaglia il presidente dell'Anpac Fabio Berti, preoccupato per l'ipotesi dei tagli al costo del lavoro: “Il nuovo regime contrattuale è una cosa che si decide insieme, deve essere oggetto di confronto. C'è molta approssimazione, anche nella stesura del piano, mentre Alitalia è un problema complesso. Pensino piuttosto a migliorare le strategie invece che a tagliare il costo del lavoro che è già tra i più bassi d'Europa”. Berti contesta anche il previsto aumento delle ore di volo dalle attuali 550 fino a 700: “I piloti hanno già firmato nel 2005 un contratto in cui il tetto massimo è previsto a 900 ore. Se le ore volate attualmente sono inferiori, circa 560-570, non è un problema

del personale navigante ma della struttura del network”. Infine, boccia anche l’ipotesi di puntare tutto sul medio raggio: “Ogni esperto sa che è il lungo raggio a essere più redditizio. Così sarà difficile stare in piedi. Ai nomi eccellenti che compongono la cordata vorrei dire che stanno investendo su un progetto industriale che ha molte crepe, anche nelle linee di redditività”.

Forti le perplessità anche per il presidente dell’Unione Piloti Massimo Notaro.”Se ci fossero esuberanti tra i piloti - spiega - farà una grande differenza come saranno gestiti. Un conto è dire che gli eventuali esuberanti saranno incentivati ad andare in pensione, un conto è la cassa integrazione, per noi molto difficile da accettare” E lancia una proposta:”Di solito la riduzione del personale si fa per juniority, per lista di anzianità, mandando a casa i più giovani. Noi abbiamo in mente di tenere tutti i piloti creando una rete di solidarietà”.

Assistenti di volo: nostri contratti sono competitivi

"Gli attuali livelli contrattuali di Alitalia garantiscono già ampiamente i margini di competitività con qualsiasi vettore europeo. La presunta insufficiente produttività degli assistenti di volo è una bufala". A dirlo è sono i sindacati degli assistenti di volo di Alitalia di Filt Cgil, Fit Cisl, Uilt, Ugl, Anpav, Avia e Sdl: "Siamo perfettamente consapevoli di essere in presenza di una situazione ormai corrosa, con un'azienda sull'orlo del fallimento. Ma negli ultimi 13 anni, all'interno di una continua ristrutturazione, la categoria ha sottoscritto flessibilità e rinunce economiche, abbattendo il costo del lavoro e portando la produttività a livelli di eccellenza in Europa".

