

**Sindacati: sì al confronto. Ma prima il piano, poi gli esuberanti**

Sì al confronto, ma a quattro condizioni. Una flotta che confermi l'attuale network del lungo raggio, il mantenimento delle attività di supporto (come la manutenzione), investimenti di qualità e un modello veramente efficiente: questi i pilastri, per i sindacati, di ogni possibile discussione sul futuro di Alitalia. È un forte segnale di apertura quello che viene dalle nove sigle sindacali della compagnia di bandiera, riunite per due ore ieri a Roma (presso la sede dell'Anpac) in vista dell'incontro di domani con il governo. Degli esuberanti si discuterà poi, quando sul piano industriale ci sarà un vero consenso.

**Il comunicato dei sindacati**

"Le organizzazioni sindacali, ribadendo la completa disponibilità al confronto, confermano la ferma intenzione di negoziare i contenuti industriali della proposta che sarà illustrata nel corso dell'incontro di giovedì pomeriggio presso il ministero del Lavoro". Sì al confronto, dicono le nove sigle (Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, Ugl Trasporti, Anpac, Unione piloti, Anpav, Avia, Sdl) di Alitalia, precisando però che il loro giudizio "verterà sull'orizzonte produttivo che il piano d'impresa determinerà e non potrà prescindere da elementi quali il dimensionamento della flotta, il presidio del ciclo produttivo del trasporto aereo, la qualità degli investimenti e un adeguato modello organizzativo". Inoltre, "di fronte a un unitario giudizio positivo sui temi di natura industriale, sarà possibile avviare il confronto per la gestione delle eventuali eccedenze di personale che dovrà, comunque, vedere una collocazione certa per il proprio futuro".

**Gli esuberanti**

Ancora mistero sulle cifre dei lavoratori in eccedenza. Il Progetto Fenice non ne quantifica il numero, rimandando la questione alla trattativa tra governo e sindacati. Secondo le indiscrezioni pubblicate da Repubblica, i tagli sarebbero 4.500. A pagare il prezzo più alto dovrebbero essere gli assistenti di volo, con circa 1.500 esuberanti (su 4.200 tra hostess e steward). Per i piloti, circa 500 (su 2.100), e il personale di terra, circa 2.500 (su oltre 11 mila), i tagli, seppur consistenti, sarebbero più o meno in linea con la vecchia offerta di Air France-Klm. A questi andranno aggiunte le esternalizzazioni dei servizi amministrativi e della manutenzione pesante (motori, componenti e carrelli). Pochi, invece, gli esuberanti previsti in Air One. Nel complesso, quindi, alla nuova compagnia serviranno circa 11-12 mila dipendenti (contro i 18 mila di Alitalia e i 3 mila di Air One).

Ai lavoratori in esubero saranno applicati ammortizzatori sociali per sette anni (4 di cassa integrazione e 3 di mobilità), secondo quanto stabilito dal decreto legge approvato nei giorni scorsi dal Consiglio dei ministri. Previsto anche "un programma di ricollocamento - spiega una nota del ministero del Lavoro - verso altre aziende del settore privato (con esclusione, dunque, delle pubbliche amministrazioni), sulla base delle caratteristiche delle diverse tipologie di lavoratori".

**Le mosse della nuova società**

Al commissario straordinario Augusto Fantozzi è arrivata l'offerta della Compagnia aerea italiana (Cai) per l'acquisizione di Alitalia: 400 milioni di euro (comprensivi delle relative possibili esposizioni), una cifra che però andrà depurata da debiti e contratti onerosi. Il piano della nuova Alitalia viene intanto presentato oggi informalmente dal presidente della nuova compagnia Roberto Colaninno a Bruxelles, in particolare agli uffici tecnici dell'Unione Europea. La Cai teme richiami da parte della Commissione, cerca quindi di guadagnare tempo e credibilità. Dal commissario Ue ai Trasporti, l'italiano Antonio Tafani, è

arrivata una prima apertura: “Il piano presentato è positivo dal punto di vista della partecipazione dei privati che favorisce il mercato e la concorrenza. Positivo anche il principio di volere vendere gli asset a prezzo di mercato”.

