

Alitalia, duemila in uscita . Tagli nei piccoli aeroporti. L'ad Sabelli: «Torniamo al piano Fenice, ma non sfido il sindacato». Ma la Filt Cgil parla di esuberi

ROMA - «Molti sognano di spezzare le reni al sindacato, non io (anche perché basta che scioperino in dieci e sono fulminato)». Rocco Sabelli, ad della nuova Alitalia, ha escluso così, qualche giorno fa, a un convegno della Fit-Cisl, di appartenere alla categoria dei «falchi», con vago riferimento alla Fiat e al cipiglio di Sergio Marchionne. Da pragmatico, il manager preferisce agire più che parlare, così, in gran silenzio (o quasi), starebbe preparando un ridimensionamento del personale Alitalia «ai livelli previsti dal piano Fenice» entro dicembre prossimo. I numeri? Oggi l'ex compagnia di bandiera conta 14 mila dipendenti rispetto ai 12.600 programmati. I dipendenti in più sarebbero circa 1.400, qualcuno dice 1.200. A questi andrebbero aggiunti i contratti dei precari da non rinnovare, nell'ordine dei 600.

Insomma una sforbiciata da 1.800-2.000 unità. Un taglio che lo stesso Sabelli ha annunciato in una convention con 400 dipendenti del 2 settembre scorso, stando attento a non usare la parola «esuberi», ma parlando di ritorno ai livelli di organico del Piano Fenice tramite «recuperi di efficienza e esternalizzazioni». Parole riportate da chi era presente e pubblicate anche nero su bianco sull'Intranet aziendale in un resoconto dell'incontro, salvo essere prudentemente cancellate qualche giorno dopo. «Erano un refuso - spiegano in Alitalia - negando anche che si ritornerà a 12.600 dipendenti e sostenendo che il numero dei precari sconta una certa flessibilità fisiologica».

Ma del ridimensionamento c'è traccia anche altrove: tra le slides della stessa convention, ad esempio, dove tra le azioni finalizzate a un risparmio finale di 108 milioni nel secondo semestre c'è la voce «vendita servizi manutenzione e materiali». L'azienda ammette che «alcune esternalizzazioni verranno effettuate negli scali periferici» ma i conti non tornano. In realtà si parlerebbe anche di logistica e di manutenzione, quale parte di quest'ultima è tutto da chiarire. Il settore della manutenzione resta infatti tra i più sensibili per i sindacati e non soltanto per la Filt-Cgil, che Sabelli considererebbe ormai irrecuperabile ai tavoli, ma anche per la Fit-Cisl che gli accordi li ha sempre firmati. Non per niente al convegno del sindacato di Claudio Claudiani, Sabelli ha assicurato di ritenere la manutenzione tra i settori core, come l'handling. Basterà a rassicurare il sindacato? Il tam tam in azienda è già partito: di esuberi parla chiaramente la Filt-Cgil, oggi federata con l'ex piloti dell'Anpac nell'Ipa, in una serie di comunicazioni in cui dichiara, tra l'altro, del tutto disattesi gli accordi di palazzo Chigi.

Una tesi sostenuta da tempo dalla Cub che ha inoltrato diversi esposti all'ispettorato del Lavoro sostenendo che l'azienda non rispetta i criteri di anzianità e carichi familiari nelle assunzioni. Un esempio? Secondo la Cub, l'azienda avrebbe aggirato quei criteri assumendo a piacimento a tempo determinato e solo successivamente convertendolo in tempo indeterminato. «Oggi abbiamo ragione di ritenere che il ministero voglia tirarsi indietro rispetto all'obbligo di effettuare le dovute ispezioni» accusa Antonio Amoroso (Cub). Anche i piloti dell'Ipa protestano: il numero prefissato di contratti a tempo indeterminato (1.582) non sarebbe mai stato raggiunto. Tutto questo, alla vigilia di importanti rinnovi contrattuali. Ci sarà una nuova stagione di conflitti in Alitalia?