

Crisi Alitalia - Lupi: «Alitalia-Etihad o sarà il baratro». L'arrocco del sindacato sui 2.251 esuberanti provoca la reazione del ministro che annuncia un tavolo per la settimana prossima. Il piano dei tagli, dai comandanti agli addetti di terra

ROMA «Noi abbiamo una posizione molto chiara, aspettiamo una risposta da Alitalia». Più netto e sintetico di così James Hogan, ceo di Etihad, non potrebbe essere. Come dire, siano gli italiani a trovare un accordo con i sindacati, poi ci facciano sapere. La partita si gioca soprattutto sugli organici che l'azienda vorrebbe ridurre di 2.251 unità e le organizzazioni dei lavoratori che hanno già respinto la richiesta come «irricevibile». La deadline del confronto è già stata fissata e confermata: la metà di luglio, giorno più giorno meno. E il fattore tempo, nella circostanza, non è una variabile indipendente. Lo ribadisce, ancora una volta, il ministro, Maurizio Lupi: «La scelta è semplice, o Alitalia torna ad essere protagonista nel mondo con un piano che prevede investimenti per 1,2 miliardi o sarà il baratro». Il responsabile dei Trasporti chiede ai sindacati di dimostrare «senso di responsabilità, così come stanno facendo le banche e gli azionisti dell'avio linea. Il confronto deve continuare avendo chiara la meta. La settimana prossima, come governo, faremo uno step per valutare lo stato dell'arte».

LO SCENARIO

Al momento le posizioni sono assai distanti: per Alitalia il taglio degli organici è condizione indispensabile per arrivare a una intesa con il vettore arabo. I sindacati, prima di discutere sugli organici, vogliono conoscere le linee del piano industriale. Una situazione di stallo che neppure ieri è stata rimossa nel corso della riunione tra i rappresentanti aziendali e quelli del personale navigante. Questi ultimi hanno manifestato tutte le loro «perplexità» sull'effettivo numero degli esuberanti: «Risulta chiaro che essi sono limitati all'operativo di medio raggio, mentre nessuna eccedenza sembra sia stata rilevata sul lungo raggio che, anzi, dal piano sembra in sviluppo». Come dire che, al momento, a rischiare di più sarebbero i piloti abilitati a volare sulle tratte nazionali piuttosto che i colleghi che operano sui collegamenti internazionali e intercontinentali. Risultato, sono necessari ulteriori approfondimenti. Un aiutino al confronto potrebbe però arrivare, una volta tanto, proprio da Abu Dhabi. «Stiamo discutendo - ha rivelato il numero due della Uiltrasporti, Marco Veneziani - per poter trasferire i piloti in esubero su base volontaria in Etihad. La compagnia araba ha bisogno di circa 500 comandanti». Ipotesi che però è stata prontamente stroncata dal segretario nazionale della Filt/Cgil, Mauro Rossi: «L'unità sindacale è un valore irrinunciabile, sentire che la vertenza si risolve spedendo 50 piloti in Etihad senza diritti è ridicolo». Le strategie della compagnia emiratina prevedono la messa a terra di 14 aerei Alitalia di medio raggio A320, di cui 11 subito nella fase iniziale. I piloti complessivamente in esubero sono 149 dei quali 27 sono già in cassa integrazione a zero ore. Dei 149, 89 sono comandanti e 60 primi ufficiali.

Sicuramente più difficile e impegnativo sembra il negoziato tra lo staff aziendale e i rappresentanti sindacali dei dipendenti di terra. «Non possiamo accettare l'idea - puntualizzano - di oltre duemila esuberanti perché difficilmente chi esce da Alitalia potrà rientrarvi». Oggi le parti torneranno nuovamente ad incontrarsi al tavolo tecnico per discutere di piano industriale e di personale di terra, ma eventualmente solo in seconda battuta. La fase finale della trattativa coinvolgerà direttamente i segretari generali delle confederazioni e i ministri dei Trasporti e del Lavoro. Dunque, il governo.

La chiusura del cerchio, se ci sarà, comporterà necessariamente anche la riorganizzazione dei vertici aziendali. Le voci circa una possibile nomina alla presidenza di Alitalia di Luca Cordero di Montezemolo sono però state seccamente smentite dall'interessato: «Per me esiste solo la Ferrari, su cui sono impegnatissimo. Per cui Alitalia è una ipotesi che non esiste».

Il piano dei tagli, dai comandanti agli addetti di terra

ROMA Una compagnia flessibile, aggressiva, snella. Il target della nuova Alitalia è ormai chiaro e passa anche attraverso la riduzione del personale, ritenuto quanto meno ridondante dai probabili, futuri alleati arabi. Un organico che non dovrà superare il numero di 10.550 dipendenti, tutti con contratto a tempo pieno. I quali saranno affiancati da impiegati e lavoratori a tempo determinato nei periodi di picco di attività.

Il numero degli esuberanti è stato ufficializzato dai vertici della compagnia nel corso del confronto con i sindacati: 2.251. Di questi, 588 sono già in cassa integrazione volontaria a zero ore da circa 4 anni e vi resteranno fino al 2015. Lavoravano soprattutto nei settori vendite, sistemi informativi, operation (assistenza speciali di pista), ground (bagagli e handling) e manutenzione. A questi 588 addetti di terra, si sono aggiunti successivamente 27 piloti e 172 assistenti di volo. Totale, 787.

Una cifra che, secondo calcoli degli advisor di Alitalia ma anche di Etihad, dovrebbe essere ampliata di molto fino ad arrivare, appunto, a quota 2.251 attraverso un ulteriore taglio di 1.084 operatori di terra, individuati nei cinque settori già ridimensionati in passato. A questi si aggiungerebbero 258 assistenti di volo e 122 piloti. Totale, 1.464. La somma dei vecchi cassintegrati a zero ore (787), più quella dei nuovi esuberanti (1.464), porterebbe la cifra complessiva a 2.251. Un sacrificio che i sindacati hanno immediatamente bocciato definendolo «insopportabile». Nella maggioranza dei casi, la scure si abbatterebbe su lavoratori che percepiscono retribuzioni relativamente modeste: si va dai 1.200 euro di un addetto alla manutenzione con 15 anni di servizio ai 1.400 di un collega con una anzianità di 25 anni, fino ai 900 euro di un impiegato di call center che magari da dieci anni è incollato a una cuffia e inchiodato dinanzi a una consolle. Ci sono poi le conseguenze socio-economiche di tutta l'operazione: l'espulsione di più di duemila persone costituirebbe l'ennesimo colpo per l'economia della Capitale, in considerazione del fatto che ben oltre il 95% per cento dei tagli riguarderebbe l'area romana. Ovviamente, alla riduzione di personale non scamperebbero, anche se con danni limitati, i siti nazionali della compagnia, per esempio quello di Cagliari o Venezia, e le sedi estere.