

**Alitalia, firmato l'accordo: gli esuberanti scendono a 1635. Da 250 a 616 i lavoratori che restano in azienda. Altri 681 saranno esternalizzati. Solo la Cgil chiede 3 giorni di tempo per riflettere**

ROMA Dopo oltre 24 ore di trattative quasi interrotte è arrivata la prima firma sull'ipotesi di accordo per la vertenza Alitalia ma solo di tre organizzazioni sindacali, Cisl, Uil e Ugl. Gli esuberanti totali passano dai 2251 iniziali a 1635. La Cgil ha chiesto tre giorni di tempo per poter consultare i lavoratori sulla proposta del governo che prevede che 616 lavoratori passino alla Nuova Alitalia mentre altri 681 dovrebbero passare alle aziende di manutenzione (si parla di Atitech) dell'informatica e dei servizi nel perimetro dei fornitori di Alitalia e Adr. Inoltre, è confermato il numero dei 100 piloti che dovrebbero essere assunti previa selezione e su base volontaria e di 100 manutentori. Tutti i 681 lavoratori passeranno necessariamente attraverso la mobilità prima di essere ricollocati in altre aziende. Infine, scende da 980 a 954 il numero dei lavoratori che andranno in mobilità e ai quali verrà applicato il contratto di ricollocamento previsto dalla legge di stabilità. Il ministro del Lavoro Giuliano Poletti ha ricordato che sono stati stanziati 15 mln per i 1635 lavoratori che andranno in mobilità. Nessun ricorso, quindi, alla cassa integrazione straordinaria prima della mobilità, che invece era stata ipotizzata in una precedente proposta ma sulla quale l'azienda aveva sollevato dubbi di natura legale. La Cgil ha chiesto tre giorni di tempo. Una richiesta che sarebbe compatibile con l'intento del governo di incontrare l'amministratore delegato di Ethihad, a Roma mercoledì per siglare gli accordi che sanciscono l'intesa con gli azionisti. Rispetto alle cifre emerse dalla prima fase della trattativa i lavoratori che passeranno alla nuova Alitalia sono più che raddoppiati, passando da 250 a 616. Per altri 681 è previsto il trasferimento ad altre aziende del gruppo mentre per gli esuberanti veri e propri, 954, scatteranno le liste di mobilità e la sperimentazione dei contratti di ricollocamento. Che si fosse sulla strada dell'accordo si era capito durante la seconda pausa pomeridiana quando il segretario generale della Uil, Luigi Angeletti, ha detto con chiarezza che l'obiettivo era quello di proseguire ad oltranza sino all'intesa. «La discussione è come trovare soluzioni su una variegata modalità di gestione delle persone che non entrerebbero nella nuova società», ha spiegato il segretario generale della Uil prima di immergersi nelle trattative al primo piano del ministero delle Infrastrutture con i ministri Lupi e Poletti e le delegazioni delle altre sigle sindacali. Positivo sulla trattativa e sulla soluzione Ethihad il segretario della Cisl: «questa storia non può andare avanti all'infinito», ha detto Raffaele Bonanni che ha colto anche l'occasione per rivendicare la giustizia di quanto fatto nel 2008 «quando è stata scongiurata una svendita ad Air France». «Sono contento di quanto è stato fatto allora perché ad Alitalia è stata garantita una tenuta ed ora la compagnia ha la possibilità di diventare quattro volte più potente di prima». Sin dalla mattina di ieri la posizione più critica era quella della Cgil: «La cessione di ramo d'azienda con licenziamenti collettivi non è mai stata utilizzata in nessun'altra azienda», aveva sottolineato Susanna Camusso nella mattinata. La Cgil ha così scelto di non sottoscrivere come le altre organizzazioni sindacali la bozza di accordo perché insiste sulla necessità di una copertura per i 954 esuberanti mediante il ricorso alla cigs.

Da Cai agli emirati, le tappe della vicenda

Per l'ex compagnia di bandiera il matrimonio con Etihad è l'ultima tappa di una storia movimentata cominciata nel 2009, quando, il 13 gennaio, decolla ufficialmente il nuovo vettore (Cai) che unisce Alitalia ad Airone, con Air France Klm partner strategico con il 25%. Il presidente è Roberto Colaninno, mentre Rocco Sabelli ricopre la carica di ad. Nel 2012 arriva Andrea Ragnetti e poi Gabriele Del Torchio. A metà settembre spuntano indiscrezioni di stampa che danno Air France pronta a fare un'offerta per rilevare la maggioranza della compagnia italiana. Si riaprono così le polemiche sull'italianità della compagnia aerea di

Fiumicino. Poi però arriva il no dei francesi all'aumento di capitale deciso da Alitalia. A questo punto diventa necessario trovare un nuovo partner. Entra in gioco anche Poste Italiane, che entra nel capitale, ma non basta: serve un'alleanza con un vettore internazionale. A fine anno, sfumata l'ipotesi di Air France prende sempre più piede l'entrata in scena della giovane compagnia con base ad Abu Dhabi.

