

Crisi Alitalia, mediazione del governo Lo spettro dello sciopero selvaggio

Delrio: situazione seria. Il nodo del contratto congelato fino a marzo e dei 2.000 esuberanti

Incontro urgente

L'esecutivo si è mosso per sollecitare un incontro urgente con i vertici aziendali

MILANO La presenza di ben tre ministri — Graziano Delrio (Trasporti), Carlo Calenda (Sviluppo) e Giuliano Poletti (Lavoro) — oltre alla viceministra allo Sviluppo economico, Teresa Bellanova, all'incontro di ieri con i sindacati dimostra quanto il governo sia «preoccupato» per la crisi Alitalia. Delrio lo aveva detto subito, ancora prima di vedere i leader di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl Trasporto Aereo: «Quelli di Alitalia sono problemi seri che non si affrontano a cuor leggero, c'è preoccupazione». Prima del piano industriale, che dovrebbe essere presentato dai vertici della compagnia aerea all'esecutivo nella prima settimana di marzo, ad agitare le sigle sindacali in questo momento però è la questione del contratto nazionale collettivo, scaduto alla fine di dicembre, e che l'azienda vuole sostituire con un regolamento aziendale.

«La situazione rischia di diventare ingovernabile», minacciano i sindacati, confermando lo sciopero del 23 febbraio, proclamato secondo le regole. In futuro potrebbe non essere più così. E per evitare il peggio

hanno chiesto l'aiuto del governo, che si è subito attivato per sollecitare un incontro urgente con i vertici di Alitalia. I contatti sarebbero già in corso. L'obiettivo è di ricorrere alla cosiddetta «ultrattività», per prorogare il contratto nazionale scaduto, ora congelato, e superare la scadenza di fine febbraio imposta dalla compagnia aerea per trovare un accordo.


«Se Alitalia decidesse di applicare il regolamento da marzo unilateralmente, butterebbe a mare 50 anni di relazioni industriali. Difficile da immaginare. Nemmeno la Fiat ha agito in questa maniera», si lamenta Nino Cortorillo, segretario nazionale di Filt Cgil, ricordando che quando la casa automobilistica decise di abbandonare il contratto nazionale dei metalmeccanici, trattò prima con i sindacati che poi decisero di firmare il nuovo contratto aziendale, con l'eccezione della Fiom. «Qui nessun sindacato è disponibile a firmare», insiste Cortorillo. Soprattutto prima di aver visto il piano industriale, con il numero dei tagli (si parla di 2 mila esuberanti). Anche perché non sarebbe il vero problema: l'intero costo del lavoro di Alitalia è sotto i 600 milioni, a fronte di una perdita stimata tra i 400 e i 500 milioni nel 2016.

Quello che è venuto a mancare — contesta il sindacalista — sono gli oltre 500 milioni di ricavi in più ipotizzati dal primo piano industriale di Etihad, che ha il 49% di Alitalia.

Ma un passo indietro sul contratto arriverebbe troppo tardi per cancellare lo sciopero già programmato per il 23 febbraio, sostiene Cortorillo. «Se l'azienda fa retromarcia su tutto, noi siamo disponibili», apre invece Antonio Piras, segretario Fit Cisl. Ma anche in questo caso: o tutto o niente.

Che cosa prevede il regolamento che Alitalia vorrebbe imporre ai 12 mila dipendenti? La società ha chiesto modifiche che incidono su retribuzioni, riposi ed orari. Un esempio: dai 120 riposi annuali per il personale di volo, si passerebbe a 96 riposi all'anno, 24 giorni di lavoro in più. Ancora: gli scatti di anzianità inoltre sarebbero calcolati ogni 5 anni invece che su base annua, e i lavoratori temono che questo si tradurrà in un taglio in busta paga tra il 20 e il 30%. Richieste irricevibili, secondo i sindacati. Pronti piuttosto a ritorno dello Stato. «La nazionalizzazione unica soluzione», si leggeva ieri su uno degli striscioni del presidio fuori dal ministero dei Trasporti. Ipotesi però difficile da immaginare.

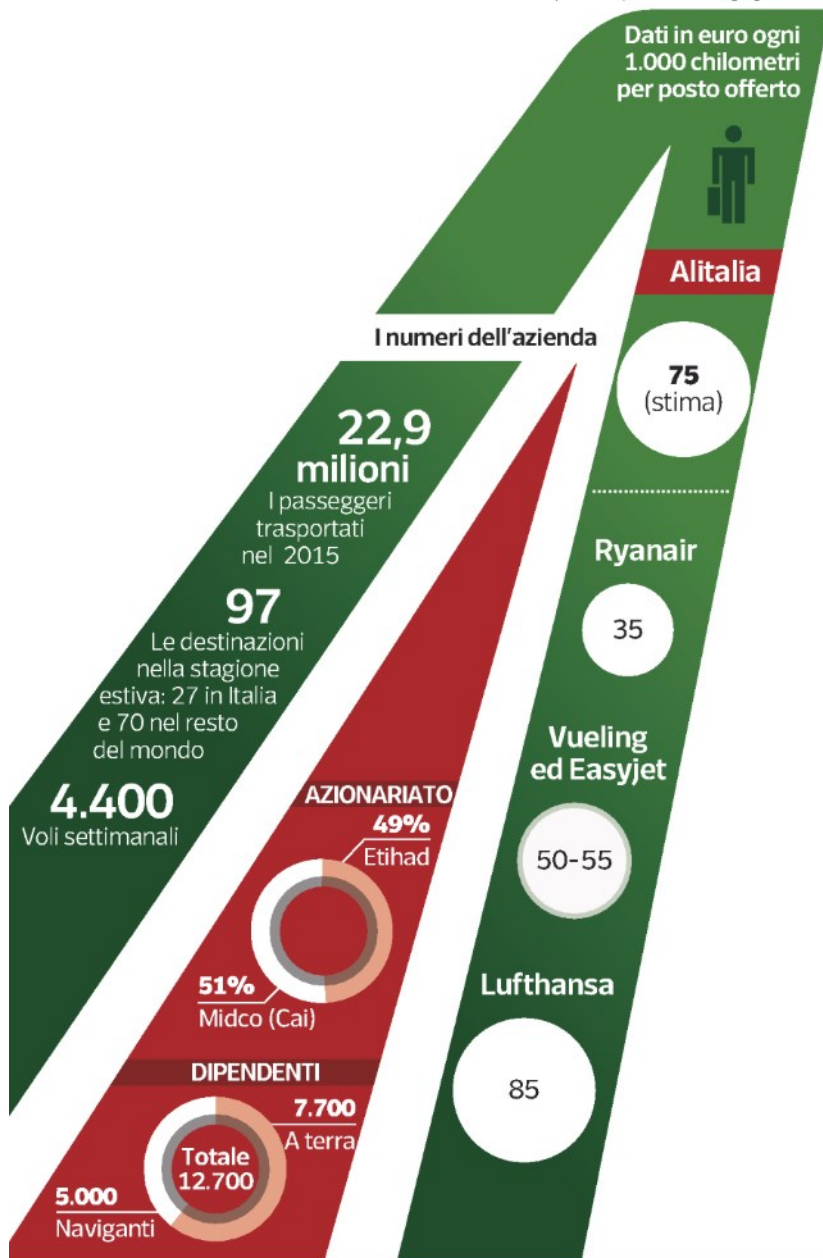
Giuliana Ferraino

 @16febbraio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I costi per passeggero



Al vertice



● Cramer Ball, 49 anni, australiano, è amministratore delegato di Alitalia dal marzo 2016. In precedente ha ricoperto ruoli manageriali in Infia, Africa, Asia e Oceania

● Alitalia si trova ad affrontare una nuova crisi finanziaria e industriale, in mezzo ai dissidi tra i soci — la compagnia è controllata al 49% dal vettore di Abu Dhabi Etihad — sulla strategia per il rilancio. Il gruppo dovrebbe chiudere il 2016 con una perdita di 400-600 milioni. Le sigle sindacali temono che il costo del risanamento possa ricadere sui lavoratori: si parla di 2.000 esuberanti