

# Il nodo esuberi sulla strada della nuova Alitalia

## A conti fatti sono 10mila i lavoratori in più Oggi al via il confronto con i sindacati

di Roberto Rossi / Roma

**SENZA LAVORO** Alla fine saranno 5mila gli esuberi di Alitalia. Ma solo formalmente. A questi andranno aggiunti 4-5mila «esternalizzati». Lavoratori che cambieranno «ragione sociale», come sottolinea un sindacalista, cioè che non saranno più dipendenti del-

la compagnia di bandiera, ma che manterranno, si suppone, lo stesso impiego altrove. Lavoratori il cui futuro è, però, incerto. Visto che non vieta a nessuno, una volta chiusa la partita Alitalia e fatte calmare le acque, cedere proprio quel ramo d'azienda comprato, magari a basso costo, dall'Alitalia. Nelle regole dell'impresa non sarebbe la prima volta. E Alitalia non sarà un'eccezione.

I numeri, che saranno al centro del confronto tra governo e sindacati che si avvierà oggi alle 15, possono dare una mano a capire meglio. Allo stato attuale i dipendenti di Alitalia sono circa 18.500. A questi vanno sommati quelli presenti in Air One, 3.500 circa, secondo l'ultimo bilancio. Totale: 22mila dipendenti. Alla nuova Compagnia aerea italiana, sotto la guida di Roberto Colaninno, ne serviranno solo 11mila, nella migliore delle ipotesi 12mila. Circa 10 mila dipendenti, quindi, ballano. Di questi, come detto dal ministro del Lavoro Maurizio Sacconi, cinquemila usciranno e altrettanti, è l'idea, verranno esternalizzati: ad esempio la manutenzione pesante (motori, carrelli), o i servizi centralizzati (call center e amministrativi), o il cargo. Ecco, si prenda ad esempio il trasporto merci. Che fine faranno le duemila unità che compongono la divisione? Potrebbe essere ceduta alla compagnia aerea Alis, fondata da Alcide Leali, con il supporto di Intesa Sanpaolo, oppure ad Air France o Lufthansa. Ognuna di queste compagnie potrebbe accollarsi l'intera divisione o quello che ne resta. Ma per quanto? In entrambi i casi si formeranno degli inevitabili doppietti nelle posizioni che dovranno essere sanate. E questo potrebbe essere solo un caso. Di tutto questo si discuterà oggi

durante il primo round tra governo e sindacati. Il clima è stato raggelato dalle dichiarazioni di Renato Brunetta. «Anche se non c'è l'accordo dei sindacati si va

avanti» ha detto il ministro della Funzione pubblica. Aggiungendo: «Se anche solo» uno dei dipendenti in esubero dell'Alitalia «entrasse nella pubblica amministrazione, me ne andrei io».

Già, gli esuberi. Chi se ne andrà? Alitalia, secondo una fonte interna, sta già completando una serie di liste che poi saranno prese in visione dalla nuova società. In base al decreto la compagnia può decidere liberamente o quasi di come disfarsi dei lavoratori in eccesso. Secondo fonti interne, la compagnia starebbe valu-

### IL PIANO DELLA CORDATA ITALIANA

| Personale   | Aerei               | Rotte     |
|---|---------------------|-----------|
| 11-12.000 dipendenti (compresa AirOne)                          | 153*                | 141       |
| 4.500: luglio   | 75 luglio           | 53 luglio |
| 7 anni di ammortamento sociali                                  |                     |           |
| Costo: 1 miliardo di euro                                       |                     |           |
| ■ Prestito: 300 milioni concessi dallo Stato                    |                     |           |
| ■ Rimborso agli azionisti: 250 milioni                          |                     |           |
| ■ Indebitamento Alitalia (a. 31/7/2008): 1,172 miliardi di euro |                     |           |
| ■ Nella casse di Alitalia (al 31/7/2008): 314 milioni di euro   |                     |           |
|   | Esborso finanziario |           |
|   | 1 miliardo di euro  |           |

### IL DESTINO DEGLI AEROPORTI

| 1° IPOTESI   | 2° IPOTESI   |
|--|--|
| ■ Fiumicino: 74 destinazioni (16 Intercontinentali, 14 Internazionali, 24 Nazionali) | ■ Malpensa: 73 destinazioni (14 Intercontinentali, 41 Internazionali, 18 Nazionali)  |
| ■ Malpensa: 40 destinazioni (3 Intercontinentali, 30 Internazionali, 7 Nazionali)    | ■ Fiumicino: 44 destinazioni (4 Intercontinentali, 22 Internazionali, 18 Nazionali)  |
| ■ Linate: 21 destinazioni (8 Internazionali, 13 Nazionali)                           | ■ Linate: pre-requisito della seconda ipotesi è che ci sia solo la rotta Roma-Milano |

Il piano Fenice prevede due ipotesi:

tando le singole posizioni in base a criteri di produttività. Questo vuol dire che i lavoratori che godono di particolari condizioni (come gli esoneri notturni per il personale di volo, ad esempio) il rischio di essere cacciati è enorme. Per gli esuberi, comunque, il governo stanzerà 180 milioni tra il 2009 e il 2014 (30 milioni

per ciascuno anno). Ma la partita Alitalia non si gioca solo a Roma. Un altro tavolo è aperto a Bruxelles con la Commissione europea. Ieri Colaninno ha voluto rendersi conto in prima persona dei rischi che il piano Fenice potrebbe correre adesso che si trova sotto la lente degli esperti comunitari. L'ottimismo del commissario ai Trasporti Antonio Tajani potrebbe non bastare. I tecnici devono approfondire la questione sotto il profilo della concorrenza. Verificando se alcuni passaggi del piano non si configurino come aiuti di Stato contro cui compagnie aeree concorrenti potrebbero ricorrere.

Le liste per la mobilità saranno redatte in base alla produttività. Per gli ammortizzatori 180 milioni dal governo



Aerei Alitalia Foto Lapresse

## Tra la Magliana e AirOne anche 2.800 precari a rischio

Sono assistenti di volo e di terra, addetti ai call center, ma anche piloti. Per loro non ci saranno tutele

di Giuseppe Vespo / Milano

**FASTEN SEAT BELT** E i precari che fine faranno? Se lo chiedono soprattutto loro, gli atipici di Alitalia e Airone, di cui il piano Fenice, che ha permesso la costituzione di Cai, Compagnia aerea italiana, non parla. Anche perché, cosa c'è da dire? Nell'immediato il problema sono gli esuberi, «ma chi siano ancora non è dato saperlo», si chiede un atipico di Airone. Eppure sono tanti: 2.770 persone, tra piloti, assistenti di volo e di terra, addetti ai call center, alle manutenzioni e impiegati d'ufficio, dell'ex compagnia di bandiera e di Airone. E si parla solo di quelli oggi in servizio, perché poi ci sono gli assistenti

di volo in stand-by, quelli che rientrano nei bacini da cui le due compagnie pescano alla bisogna. Nello specifico, dei circa 18mila dipendenti Alitalia, i precari che compongono il serbatoio da cui la compagnia pesca gli assistenti volo stagionali sono 940. Oggi 350 di questi sono in servizio. A loro vanno aggiunti gli 800 dipendenti - 300 dei quali «apprendisti» - di Alitalia Airport, società a cui fanno capo gli assistenti di terra. Negli scali di Napoli, Palermo e Catania, sono 170 i precari, mentre quelli che tra Fiumicino e Napoli si occupano di manutenzione da atipici sono cento. Infine, gli addetti ai call center e ai diversi uffici: trecento. Totale: 1.720 persone, chissà quante famiglie.

Passando in controluce la radiografia del precariato della compagnia di Carlo Tota, la sorpresa è che qui, a differenza di Alitalia, precari sono anche alcuni piloti. Tanto per non volare alto, la stima, approssimativa, ne considera cinquanta. Ad accompagnarli, in volo ma non solo, quattrocento assistenti tra hostess e steward, pescati da un bacino di seicento unità. A terra, tra assistenti di terra, call center e uffici vari, altre seicento perso-

ne hanno contratti a tempo determinato. Ultimi, ma già non lavorano più da qualche mese, cinquanta assistenti di volo di Airone CityLiner, «compagnia regional», scrive Airone sul suo sito, che si occupa delle tratte negli aeroporti secondari, «per i quali esiste una domanda di voli diretti soprattutto da parte di passeggeri business». Totale: 1.050 persone, e chissà quante famiglie. Eccoli «quelli senza alcuna garanzia». Quelli che faranno la guerra dei poveri (di tutele) per trovare un posticino in uno dei circa 153 aerei previsti dal piano salva-Alitalia.

Volte e storie di ragazzi giovani, alcuni già con una buona esperienza professionale alle spalle. Come Maddalena (il nome è di fantasia, si capisce il perché), che lavora in Airone e racconta:

«Ho già vissuto il fallimento di una compagnia nel 2005. So cosa vuol dire rimettersi alla ricerca di un posto di lavoro. Ripartire da zero, perdere quello che avevi guadagnato col tempo e l'esperienza. Perché quando cambi, non conta se prima eri un capo-cabina o avevi maturato un certo numero di ore di volo. Si riparte da zero. Come è successo a me, che oggi guadagno poco più di un ventenne che si è appena certificato (cioè

che ha superato il corso previsto per gli assistenti di volo e si è abilitato)». A terra Massimo (nome inventato) aspetta anche lui di sapere, come altre migliaia di dipendenti, che fine farà. Lavora per Airone: «Per noi è più difficile trovare un altro datore di lavoro» - racconta soddisfatto dei suoi 1.200/1.300 euro al mese «nonostante si lavori sabato, domenica e feste». Perché il bello è che a questi giovani lavorare piace. E sperano di poterlo fare ancora. Marco ha 31 anni e vola per Alitalia. Lui è ottimista: «Ci sarà sempre bisogno dei precari e nel nostro caso degli stagionali. Lavoro in Alitalia da otto anni come stagionale e non vorrei cambiare con nessun altro il mio posto. Spero di conservarlo e di continuare a volare».

### Docciaschiuma i più delicati

Test su 12 prodotti "naturali" per trovare i meno aggressivi

### Sigarette radioattive

Tabacco al Polonio, le multinazionali sapevano e tacevano

# il salvagente

**Contro il peso del caro scuola i nostri trucchi per risparmiare**  
Dalla lista dei mercatini del libro usato ai corredini scontati dai supermercati.

Il settimanale dei consumatori • Il giovedì in edicola • 50 pagine • 1,70 euro • [www.ilsalvagente.it](http://www.ilsalvagente.it)

