

ECONOMIA



Presidio dei lavoratori Alitalia a Fiumicino FOT. LAPRESSE

Alitalia, adesso il taglio del costo del lavoro

- **Lupi:** accordo valido anche senza la Cgil
- **Ma Del Torchio** è fiducioso del «sì»

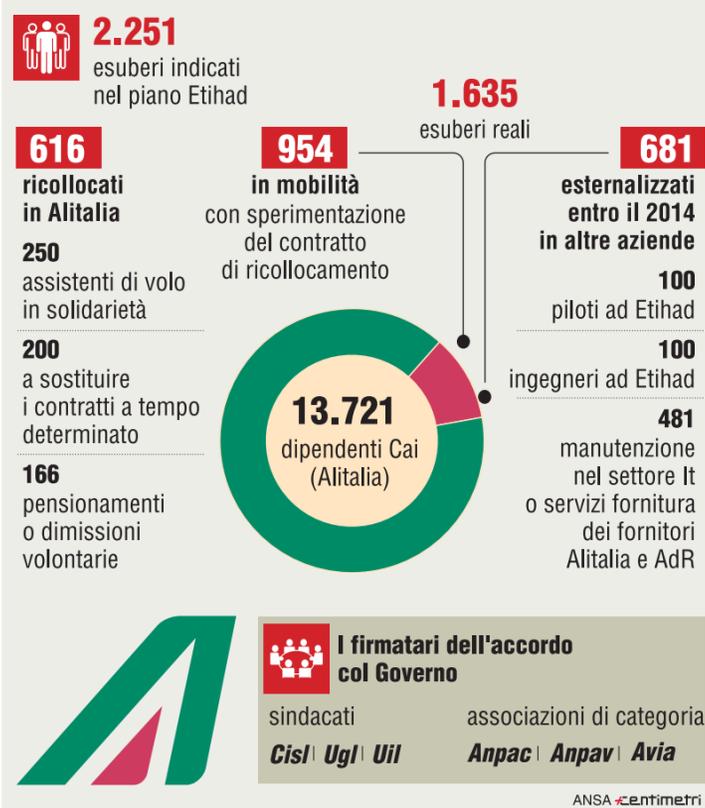
LUIGINA VENTURELLI
MILANO

All'indomani della sottoscrizione dell'accordo quadro su Alitalia - che prevede la messa in mobilità di 954 dipendenti, l'esternalizzazione di 681 addetti e la ricollocazione nel perimetro aziendale dei rimanenti 616 - per l'amministratore delegato Gabriele Del Torchio è già arrivato il momento dei ringraziamenti. Anche se sabato sera hanno firmato solo Cisl, Uil, Ugl e le associazioni professionali, mentre la Cgil, che rappresenta la maggior parte del personale di terra su cui andranno ad incidere più pesantemente i licenziamenti, si è presa tre giorni di tempo per decidere. Ed anche se questa riserva, che sarà comunque sciolta entro martedì, quando il numero uno di Etihad James Hogan sarà in Italia, per il momento assomiglia più ad una bocciatura che ad una pausa di riflessione.

L'AVVERTIMENTO DEL MINISTRO

Tutto lascia pensare, insomma, che la trattativa sui livelli occupazionali della nuova azienda che nascerà dalla fusio-

L'ACCORDO CON I LAVORATORI



ne dell'ex compagnia di bandiera e del vettore arabo sia chiusa. Gli investimenti da 1,2 miliardi di euro promessi da Abu Dhabi erano condizionati alla definizione di 2.251 esuberanti, e tanti ne sono stati ottenuti, benché in forme diverse. «Sono fiducioso che anche chi non ha ancora sciolto la riserva possa arrivare alla sottoscrizione di questo accordo, doloroso ma necessario per ridare sviluppo e prospettiva all'intero settore» ha affermato Del Torchio, salutando l'intesa come «un passo decisivo» verso «la nascita di un nuovo vettore italiano molto competitivo, con una forte proiezione verso l'estero e caratterizzato da un grande progetto industriale e da un'offerta di altissima qualità». Ed escludendo quindi una sua riddiscussione: oggi il confronto riprenderà solo sui temi del contratto di settore e del contratto aziendale, da cui si attende una riduzione del costo del lavoro di 31 milioni di euro.

Ancora più netto il responsabile dei Trasporti, Maurizio Lupi, che ha sottolineato come l'accordo sia stato firmato da «sindacati che rappresentano più del 70% dei lavoratori di Alitalia», dunque «valido» anche senza la Cgil. E le immane parole sulla «speranza» che anche la confederazione guidata da Susanna Camusso sigli il documento nulla tolgono all'avvertimento lanciato dal ministro al sindacato sul fatto che l'operazione andrà comunque avanti. «Il valore dell'intesa fatta è fondamentale, perché si riconosce che la difesa dell'occupazione non si fa per decreto, ma rilanciando un settore» ha concluso Lupi.

LE RISERVE DELLA CGIL

Il margine di manovra lasciato alla Cgil è dunque strettissimo. E al momento lascia intravedere poche alternative ad un rifiuto. «È un accordo impossibile da firmare» ha scritto su Twitter Mauro Rossi della Filt. All'apparenza più prudente il segretario confederale della Cgil, Fabrizio Solari: «Restiamo attenti allo sviluppo del confronto e valuteremo il da farsi con il massimo di coinvolgimento dei lavoratori. L'unica cosa che mi sento di escludere è che la Cgil si estranei dalla vicenda». Ma il giudizio nel merito del documento firmato dagli altri sindacati non cambia: «La crisi di Alitalia è molto profonda e risale alla evidente inadeguatezza del vecchio piano industriale, non certo a fattori legati al lavoro. La nostra sola preoccupazione è sempre stata quella di impedire un'ulteriore ingiustizia, far pagare duramente ai lavoratori colpe non loro. Per questo ci siamo impegnati a scongiurare i licenziamenti. La soluzione esisteva, l'utilizzo della cassa integrazione straordinaria per accompagnare il nuovo piano industriale». Invece, è l'accusa di Solari, «si è preferito adottare un metodo estraneo alla prassi corrente, che certo non aiuta la positiva conclusione della vertenza».



«Un grave errore dire no alla cassa integrazione»

L'INTERVISTA

Franco Nasso

Il segretario Filt: «Un accordo lesivo dei diritti dei lavoratori» Ci sono ancora 3500 ex addetti di Alitalia che attendono una soluzione

L. V.
MILANO

«È un accordo sbagliato lesivo dei diritti». Il giudizio del segretario generale della Filt, Franco Nasso, sull'accordo che le altre sigle sindacali hanno appena firmato, quello che dovrebbe aprire la strada all'ingresso di Etihad in Alitalia, lascia poche speranze sulla possibilità che la Cgil, passati i tre giorni di tempo richiesti, possa aggiungere la propria firma in calce al documento.

Il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi sostiene che l'intesa sia comunque valida, anche senza la vostra firma.

«Non ne abbiamo mai messo in discussione la legittimità. Noi stiamo ponendo una questione di contenuti, non di validità. E i contenuti dell'accordo quadro presentato dall'azienda sono sbagliati e vanno modificati. La strada per risolvere il problema di Alitalia era un'altra, quella infine riconosciuta dall'ipotesi di mediazione del ministro del lavoro, Giuliano Poletti, fino all'incredibile dietrofront dell'azienda, che ha riportato tutto al punto iniziale, azzerando i lunghi giorni di trattativa».

La criticità maggiore è dunque il mancato riconoscimento della cassa integrazione?

«Esatto. Si è scelto di non dare ai lavoratori alcuna possibilità di mantenimento dell'occupazione, quando attraverso il normale utilizzo della cassa integrazione per crisi si sarebbe potuto mantenere il loro rapporto con la nuova azienda, in funzione delle future prospettive di crescita e sviluppo che il nuovo piano industriale dovrebbe offrire».

Così, invece, oltre 1.600 dipendenti finiranno direttamente in mobilità. Vi convincono le garanzie offerte ai 681 che saranno esternalizzati e gli sperimentali contratti di ricollocamento per gli altri 954 addetti?

«Noi speriamo che le prospettive per gli esternalizzati siano concrete. Detto questo, nessuna delle aziende che dovrebbe riassumerli era presente al tavolo della trattativa. E in quanto ai contratti di ricollocamento previsti dall'ultima legge di Stabilità, serve ricordare che c'è molta gente che ne avrebbe bisogno. Ad esempio, restano ancora 3.500 persone in mobilità dal primo fallimento di Alitalia che li potrebbero utilizzare. Ma i finanziamenti attualmente disponibili sembrano limitarsi a numeri residuali».

La strada tortuosa del «ricollocamento»

Nessuna legge speciale per Alitalia». Il sottosegretario al Lavoro Teresa Bellanova è reduce da due nottate insonni. La trattativa sugli esuberanti si è chiusa tirando fuori dal cappello un coniglio a sorpresa: il contratto di ricollocamento. O - come specifica l'inventore il professore e senatore di Scelta Civica Pietro Ichino - «contratto di ricollocamento». Che darà una speranza per il futuro ai 954 esuberanti - sui 2.250 iniziali - che andranno in mobilità e quindi saranno sostanzialmente licenziati dalla Cai Alitalia.

Rifacendosi al modello olandese di politiche attive del lavoro, Ichino ha proposto - assieme a senatori del Pd, Svp e financo Serenella Fuchsia del M5S - un emendamento alla legge di Stabilità del 2013. Approvato con uno stanziamento di 15 milioni per il 2014, di 20 per il 2015 e di altri 20 per il 2016, il contratto di ricollocamento è rimasto finora lettera morta. «Manca il decreto attuativo, ma la Regione Lazio di Zingaretti con molta lungimiranza si è già adeguata alla legislazione», commenta Ichino. E qui arriva il capolavoro del governo. La vicenda Alitalia riguarda lavoratori quasi esclusivamente laziali e dunque

IL CASO

MASSIMO FRANCHI
ROMA

Per 954 lavoratori in esubero la prospettiva del nuovo contratto. Ma c'è il rischio mobilità. Stanziati 15 milioni per il 2014 e 20 per i prossimi due anni

il caso si presta perfettamente. «Emaneremo a breve il decreto e visto che siamo già a luglio è probabile che una parte consistente dei 15 milioni quest'anno vada ad Alitalia», spiega il sottosegretario Bellanova. Sul contenuto però siamo ancora solo ai principi generali: «Quella di Alitalia sarà una sorta di sperimentazione, la finalità è quella di sostenere gli esuberanti con politiche attive per il lavoro e percorsi di formazione». La ratio del contratto la spiega meglio Ichino (ma potrebbe cambiare, e

di molto, nel decreto attuativo): «Le agenzie interinali accreditate dalla Regione stipulano un contratto con ogni lavoratore, tutelando soprattutto i più difficilmente ricollocabili. Ognuno avrà un tutor che li seguirà mentre l'agenzia incasserà il voucher solo se la ricollocazione sarà reale. In più l'azienda che li ha licenziati potrà integrare, portandola dal 75 al 90, la percentuale di copertura dell'Aspi».

In realtà, stante il regime transitorio della riforma Fornero, i 954 esuberanti saranno in mobilità: gli under 40 con una copertura di un anno; chi ha fra 40 e 50 anni per due e chi è over 50 per tre anni. Per tutti poi arriva in soccorso il Fondo per settore aereo che allunga per tutti di due anni la tutela, per un totale potenziale di ben 5 anni.

ENAC TERRÀ SOLO UN REGISTRO

Su una cosa Bellanova e Ichino sono tranchant: il ruolo di Enac. Se il presidente Vito Riggio si è dato un ruolo di regia nella ricollocazione, arrivando a sostenere che le altre compagnie aeree - Ryanair e Easyjet in testa - saranno «obbligate» ad assumere gli esuberanti Alita-

lia, il governo precisa: «Enac ha solamente dato disponibilità a tenere un Registro degli esuberanti a cui tutte le altre compagnie potranno attingere».

NIENTE CIG, CAI NON LA PAGAVA

L'altra grande novità di questa crisi aziendale riguarda l'assenza della cassa integrazione, a parte quella rimanente per il personale già in cig. I sindacati - in testa la Cgil - avevano chiesto un anno di cig straordinaria per cessazione di attività. Il governo era disponibile, ma il problema insormontabile è stato quello del co-finanziamento. Vista l'indisponibilità di Etihad, sarebbe stato a carico degli azionisti di Cai: Colaninno e gli altri hanno subito detto «Niet».

Per il resto altri 616 lavoratori saranno ricollocati nel perimetro della vecchia Alitalia, 681 invece saranno esternalizzati in buona parte in Aeroporti di Roma (AdR). Mentre 250 assistenti di volo già in contratto di solidarietà andranno a prendere il posto di 200 precari con contratti stagionali. Per loro nessuna tutela, tranne «un diritto di priorità» in caso di picchi produttivi.