



Delrio: rilancio Il rischio è il modello RyanAir

Franchi P.3

Alitalia, Delrio: serve rilancio Il rischio del «modello RyanAir»

● Il ministro: prima di parlare di esuberi vogliamo valutare il piano
L'azienda invece insegue la low cost che sfrutta il dumping contrattuale

Massimo Franchi

Tre mesi di attesa per un piano industriale che appare a tutti di soli tagli, inseguendo il modello RyanAir. Il futuro di Alitalia rimane grigio e appeso all'intervento del governo che lunedì incontrerà assieme manager e sindacati.

E proprio dal governo ieri sono arrivate parole che tengono aperta la partita, ribadendo che un "via libera" è tutt'altro che scontato, sebbene ormai Alitalia sia un'azienda totalmente privata e dunque il governo consideri la vertenza alla stregua di qualsiasi altra crisi aziendale, dimentico degli oltre 7 miliardi di soldi pubblici spesi dagli anni '70 ad oggi per ripianare i debiti e incentivare e (iper)garantire i prepensionamenti dei dipendenti, scesi oggi sotto quota 12mila.

Prima di parlare di esuberi il governo vuole capire come l'Alitalia intende rilanciare la compagnia, ha spiegato il ministro per le Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, conversando con i giornalisti in occasione dell'inaugurazione del Pisa Mover, il sistema di trasporto automatizzato per passeggeri senza guidatore tra l'aeroporto e la stazione centrale della città toscana. Interpellato alla vigilia dell'incontro con l'Alitalia e i sindacati previsto per le 10 di domani al Mise alla

presenza del padrone di casa Carlo Cella e di Giuliano Poletti, Delrio ha detto chiaramente che «intanto bisogna vedere i numeri dello sviluppo non solo i dati sulla riduzione dei costi perché il governo punta al rilancio dell'Alitalia». E ancora: «Non abbiamo ancora i numeri per dare un giudizio e finché non diamo un giudizio sull'intero piano industriale non si può parlare di esuberi».

Anche da parte dell'amministratore delegato Cramer Ball - autore della prima versione del piano poi rivisto alla luce delle critiche delle banche e delle osservazioni dell'advisor indipendente Roland Berger - arrivano parole di mediazione: «Insieme ai sindacati e con il sostegno del governo italiano, lavoreremo, come è giusto e doveroso che sia, per cercare il modo per ridurre il più possibile l'impatto sociale del piano sul personale coinvolto», ha dichiarato.

Prima di entrare nel merito del piano, i sindacati contestano alla radice il metodo deciso dagli attuali soci di Alitalia, da una parte Etihad - che detiene il 49 per cento e non può salire per le regole antitrust europee - e le banche Intesa e Unicredit, soci forti della ex Cai che detiene il 51 per cento. Per finanziare il piano con circa 1,4 miliardi e garantire una continuità aziendale messa a rischio da una li-

quidità che consente di arrivare solo ad aprile, chiedono prima che si arrivi al nuovo contratto aziendale, che però deve contenere i tagli di salario - in media il 30 per cento - e i 2.437 esuberi. Il tutto dopo che - grazie alla mediazione del governo - solo un mese fa si era deciso di congelare i tagli in attesa di un nuovo contratto entro a giugno, promettendo perfino di ripristinare gli scatti aziendali cancellati unilateralmente da gennaio e che già tagliano il salario di 200 euro al mese.

Entrando invece nel merito la critica dei sindacati è nella ratio di un piano fatto tutto di tagli - ben 1 miliardo entro il 2019. L'azienda dice di voler puntare su una netta divisione fra il corto raggio e il lungo raggio, sebbene la ventilata creazione di due sotto società distinte è stata accantonata. I pochi investimenti previsti sarebbero sul lungo raggio creando nuove rotte ma solo dal 2019 perché i costi ora non sono sostenibili dall'azienda.

Il tutto quindi si riduce in un inseguimento del modello RyanAir, visto come competitor che ha tolto clienti all'ex compagnia di bandiera. Per questo l'australiano Cramer Ball continua sempre a confrontare i due modelli sostenendo come sia necessario tagliare salari ed equipaggi per avvicinarsi ai livelli

della compagnia irlandese di Micheal O'Leary.

Il problema è che il modello RyanAir gode di un dumping competitivo - proprio di quel 30 per cento che ora Alitalia chiede di recuperare - difficilmente contrastabile. Oltre agli incentivi - si parla di 100 milioni - offerti dai vari aeroporti italiani per essere coperti da RyanAir, la famosa discrepanza dei salari è dovuta

semplicemente al fatto che anche ai lavoratori italiani di RyanAir vengono fatti sottoscrivere contratti irlandesi, per questo più bassi. Una pratica legittimata anche da parecchie sentenze di tribunali italiani che hanno sostenuto come gli aeromobili utilizzati sono irlandesi e dunque RyanAir possa usare contratti e pagare i contributi (molto meno cari) in Irlanda.

La compagnia di Micheal O'Leary poi ha un altro vantaggio. Fino a qualche settimana fa in Italia non aveva alcun rapporto con i sindacati e non ha alcuna contrattazione aziendale e rispetto dei diritti dei lavoratori, chiamati - specie gli assistenti di volo - a turni massacranti.

Ecco, per risolvere la vertenza Alitalia ed evitare la spirale dei tagli (e dei licenziamenti) bisognerebbe partire dall'aumentare i salari dei dipendenti RyanAir.

A terra.

Il piano industriale Alitalia prevede di fermare ben 20 aeromobili.

FOTO: ANSA



Il taglio del 30 per cento allineerebbe i salari ai contratti irlandesi, dove non c'è il sindacato