

Alitalia, iniziano i tagli stop scatti di anzianità e Roma-Malpensa

L'azienda avvia il piano lacrime e sangue ma solo dopo la Befana il nodo esuberi. Il no dei sindacati

ETTORE LIVINI

MILANO. Il redde rationem, ormai l'hanno capito tutti, arriverà dopo la Befana. Quando - archiviata l'alta stagione natalizia - Alitalia e sindacati inizieranno sul serio ad affrontare il tema dei tagli previsti dal nuovo piano industriale della compagnia che perde ancora più di un milione al giorno. I primi timidi assaggi dell'austerità prossima ventura iniziano però ad emergere, lasciando intendere che i prossimi mesi - per l'ex-aerolinea di bandiera e i suoi dipendenti - non saranno una passeggiata. Oggi i vertici dell'azienda dovrebbero annunciare il blocco immediato degli scatti di anzianità per 3.800 dipendenti. Le retribuzioni sono per il momento confermate, in attesa però della discussione («rapida», si augurano al quartier generale) di un nuovo contratto di lavoro.

I primi contatti tra azienda e

rappresentanze sindacali hanno iniziato pure a disegnare l'Alitalia del futuro: la compagnia rivoluzionerà i suoi servizi a breve-medio raggio, tagliando le rotte meno redditizie e adottan-

Saranno ridotte le rotte meno redditizie con pagamenti simili a quelli dei vettori low cost

do una struttura di costi molto più sofisticata e vicina a quelle delle low-cost. Da febbraio sparirà la Fiumicino-Malpensa - che perdeva quasi 6 milioni l'anno - e saranno sospesi tra gli altri i collegamenti da Roma a Valencia e Bucarest e ridotti quelli per Mosca, Tel Aviv e Marsiglia. Al network dovrebbero invece venir aggiunte rotte per Kiev e Jeddah e potenziata la Buenos Aires.

I voli domestici e quelli europei rivoluzioneranno il sistema tariffario, grazie - sperano nel quartier generale del gruppo - a un accordo sindacale che ridu-

ca i costi su queste tratte per riuscire a competere con Ryanair e Easyjet. I biglietti daranno diritto in sostanza quasi solo al posto base, mentre gli altri servizi - anche quelli dei sedili più larghi e forse i bagagli in stiva - finiranno a pagamento. Obiettivo far raddoppiare le entrate garantite dagli "optionals" dai 6 euro a passeggero almeno a 12.

Il lungo raggio verrà invece potenziato. Le prime simulazioni in Alitalia parlano di un incremento dell'8% della capacità. Ma la cifra potrebbe salire se si riuscirà a sciogliere con profitto nei prossimi mesi il delicatissimo nodo della joint venture nordatlantica con Air France, Klm e Delta. L'aerolinea tricolore vorrebbe crescere su Los Angeles, Miami, Toronto, New York. Ma è ingessata dalle intese con i partner in scadenza nel 2022. Alitalia ha però in mano un asso calato sul tavolo proprio in queste ore: gli slot di Linate "prestati" a Parigi e Amsterdam, che li usano per intercettare da Milano il ricco traffico intercontinentale del Nord.

In teoria dal prossimo 13 gennaio - quando scadranno le intese europee con i partner - la società tricolore potrebbe chiedere indietro i diritti di decollo e atterraggio al Forlanini. In realtà però ha già deciso di lasciarglieli per qualche tempo in uso, sperando di ottenere così il via libera al rafforzamento sul lungo raggio.

Il vero campo minato delle prossime settimane è però la negoziato con i sindacati per gli esuberi: le indiscrezioni parlano di qualcosa come 1.500 tagli tra cui esternalizzazioni e stop ad alcuni contratti a tempo determinato. I pontieri sono al lavoro in queste ore per provare ad avvicinare le parti ed evitare corti circuiti negoziali e scioperi. Ma non sarà facile e sulla compagnia pende sempre il rischio della crisi finanziaria: le banche hanno garantito fondi per un paio di mesi e poi potrebbero stringere i cordoni della borsa. Etihad non può più salire nel capitale. E senza intese, l'orizzonte di Alitalia rischia di oscurarsi piuttosto rapidamente.