

Alitalia, paracadute fino a 3 mila esuberi. Accanto al Fondo Volo altri ammortizzatori. Tagli al personale di terra

ROMA Si avvicina il traguardo per l'alleanza Alitalia-Etihad. Ieri è partita la lettera dell'ad Gabriele Del Torchio che accoglie sostanzialmente tutte le richieste degli arabi, dal taglio del debito da parte delle banche al fondo rischi, dallo schermo rispetto ai contenziosi del passato al nodo esuberi. Recependo così le indicazioni del piano industriale messo a punto dagli uomini dell'emirato e anticipato ieri dal Messaggero.

I DIPENDENTI

Per il personale considerato in sovrappiù scatterà il supporto del Fondo Volo, rifinanziato fino al 2018 con circa 28 milioni di euro. E quindi in grado di far fronte alle esigenze immediate. Certo, fanno capire fonti sindacali, tutto dipenderà da quanto inciderà e come sarà modulato il taglio del costo del lavoro alla fine della trattativa con l'azienda. Trattativa che dovrebbe ripartire una volta siglata l'intesa di massima con la compagnia del Golfo. Da Abu Dhabi hanno dato un'indicazione precisa sul livello dei costi che ritengono compatibili con gli investimenti, fissando paletti precisi, ma spetterà a Roma declinare gli interventi sul campo. Si parte dal piano Del Torchio, elaborato e aggiornato, che prevede, dicono i sindacati, la mobilità o la Cig a zero ore per circa 1.062 dipendenti di terra (staff e operations) e il mancato rinnovo per 400-450 contratti a tempo determinato. Per quanto riguarda il personale di volo a rischio ci sarebbero tra i 150 e i 200 piloti, mentre le hostess considerate in surplus sono circa 400. Numeri ballerini perché non è ancora chiaro quale sarà il mix finale di caratteristiche tecniche, requisiti professionali ed esperienza che Etihad vorrà definire. Da un lato c'è infatti la necessità di alleggerire il bilancio, dall'altro l'urgenza di avere personale professionale. Tanto più in un'ottica di sviluppo di una compagnia che in 5 anni - si legge nel business model - deve diventare a 5 stelle, con nuove rotte e destinazioni, la crescita di Fiumicino, Linate e Malpensa. Prospettive che potrebbero far immaginare nel medio termine un riassorbimento di personale.

I TIMORI

Quello che più spaventa i sindacati non è solo l'entità dei tagli, si va da un minimo di 2.600 a un massimo di 3.000, ma l'efficacia nel tempo degli ammortizzatori. Va bene il Fondo Volo - dicono in coro Cgil, Cisl e Uil - ma forse saranno necessari anche altri interventi e risorse. I soldi per mobilità e Cig a zero ore non durano infatti all'infinito. E proprio a questo proposito - visto che Etihad ha chiesto una riduzione secca - non è un caso che il ministro del Lavoro, Giuliano Poletti, abbia detto di esser pronto a fare la propria parte. Segno che il problema è ben presente al governo. A Del Torchio l'arduo compito di evitare la «macelleria sociale» attraverso una serie di interventi di riduzione dei costi (dal contributo di solidarietà per le retribuzioni sopra 40 mila euro al taglio dei tempi per indossare la tuta, fino al blocco di meccanismi di aumento della busta paga) che consentano di centrare l'obiettivo indicato da Etihad, salvaguardando il maggior numero di posti possibile e il bilancio. Del resto senza il matrimonio con gli arabi a rischio sarebbero non 2.600 posti ma ben 14 mila dipendenti.