

## Esuberi e nuovo contratto due nodi per i commissari

ROMA E' il grande dilemma, anzi il primo vero ostacolo, che hanno di fronte i commissari di Alitalia: intervenire subito sul costo del lavoro, ovvero rinegoziare tutte le voci alla scadenza del contratto prevista, come noto, per fine mese; oppure temporeggiare in attesa del nuovo acquirente? La risposta è cruciale per il futuro dell'ex compagnia di bandiera anche perché i segnali che arrivano dall'esterno, ovvero dagli eventuali compratori (Lufthansa, Ryanair, EasyJet ma anche dai vettori asiatici e americani), sono univoci seppur rigorosamente non ufficiali. Per essere appetibile - è il ragionamento che trapela - la compagnia deve avere un bilancio sostenibile, con tutti i capitoli di spesa sotto controllo, a partire da quello del personale. Ovviamente vanno ridefiniti anche i contratti di leasing, quelli per il combustibile, il catering e biglietteria, tutti fuori mercato. Ma se per questi accordi tecnici la negoziazione è in qualche modo più semplice, toccare il nodo del costo del lavoro e quindi eventuali esuberi è materia molto delicata, incandescente, visto l'esito dirompente del referendum. Tant'è che per discutere proprio di questo i commissari Luigi Gubitosi, Enrico Laghi e Stefano Paleari hanno convocato le organizzazioni sindacali il prossimo 10 maggio. Un primo incontro per fare il punto e mettere le carte sul tavolo in vista del 31 maggio, data di scadenza del contratto nazionale.

### I PALETTI

I sindacati sanno bene che i commissari, proprio in virtù del regime di amministrazione straordinaria, hanno pieni poteri sul contratto e hanno quindi, almeno dal punto di vista ideologico, le mani libere per intervenire in maniera decisa. Meno vincoli visto che lo spettro della liquidazione resta sempre sullo sfondo, nonostante le assicurazioni del governo e il piano B in via di elaborazione da parte del Pd. Semmai, s'interrogano i commissari, allargando il campo a tutti i costi - i risparmi ottenibili saranno poi sufficienti a rendere smart Alitalia o il nuovo acquirente chiederà ancora di più? Di certo chi arriverà lo farà potendo contare su una posizione di forza e sul fattore tempo che gioca a favore di chi acquista.

Probabilmente Cgil, Cisl e Uil preferirebbero trattare con i commissari, mettendo così dei paletti ben saldi sul rinnovo. Ma non è detto che vada così. Per ora l'attenzione è concentrata sui cosiddetti sovracosti della compagnia, anche se Luigi Gubitosi ha già avvertito che la cura sul fronte lavoro «non sarà indolore». I sindacati chiedono che non si parta dal taglio del costo del lavoro e sono convinti che eliminando gli sprechi (la Uiltrasporti indica anche i contratti di fornitura per servizi di manutenzione e il ritorno al precedente sistema di prenotazione e acquisto biglietti) non siano necessari tagli ai salari e neppure riduzioni del personale. «Lo abbiamo detto dal primo momento che i primi tagli che bisogna fare sono quelli dei costi extra, circa 600 milioni, e siamo contenti che lo dica ora anche il commissario e che si sia così capito dove sta il vero problema», afferma Barbagallo della Uil. Inoltre, secondo Furlan della Cisl, «è importantissimo un rilancio e che i commissari immaginino un piano industriale che deve prevedere anche alleanze e partnership forti».