

ALITALIA. ULTIMO ATTO*

di Emilio Barucci
06 settembre 2008

Con la presentazione di un abbozzo di piano industriale alle rappresentanze sindacali è partito l'ultimo atto del salvataggio Alitalia. Tra leggi ad hoc, un odore intenso di conflitto di interessi e ingenti oneri per i cittadini italiani, è emersa una novità importante: la nuova Alitalia sarà una compagnia regionale concentrata sulle tratte interne più redditizie, dove avrà una posizione quasi monopolistica, e su poche rotte internazionali. Gli esuberanti di personale sono tra 3 e 4000.

*Articolo pubblicato anche su Europa del 6 settembre 2008

Una brutta sorpresa per coloro che si aspettavano un progetto più ambizioso. Ma veniamo all'ultimo atto: il confronto con le forze sindacali. Scontando le co-responsabilità nella gestione della vecchia Alitalia e il no ad AirFrance nello scorso febbraio, i sindacati vengono additati pubblicamente come possibili responsabili di un eventuale fallimento. Messe da parte tutte le perplessità sull'operazione e sulla procedura adottata, cosa ci aspettiamo da un sindacato responsabile?

Ci si aspetta che faccia fino in fondo la sua parte nel tutelare i vecchi e i nuovi lavoratori compatibilmente con una situazione fallimentare e un progetto senza alternative e che lo faccia senza partecipare in modo smaccato a questa girandola delle compensazioni con al centro il Governo che ha coinvolto altre parti in causa. E' bene ricordare che in questa operazione almeno cinque soggetti sono coinvolti: i vecchi azionisti, i nuovi azionisti, i creditori, i clienti, i lavoratori. Il Governo ha favorito il progetto sui primi tre fronti. Ha disinnescato la mina dei piccoli azionisti e possessori di obbligazioni tirando fuori la compensazione tramite il fondo anticrack alimentato dai conti correnti dormienti. Per i nuovi azionisti ha cambiato la normativa mettendoli al riparo da brutte sorprese, ha sospeso la disciplina antitrust e c'è il sospetto di altre garanzie su altri fronti. I clienti, che non sono in grado di protestare, per ora sono gli unici a perderci: avranno un servizio più costoso. Cosa debbono attendersi i lavoratori?

Tre sono le questioni aperte: piano industriale, condizioni del nuovo contratto, ammortizzatori sociali. Anche in presenza di una situazione fallimentare il sindacato ha titolo per mettere bocca su tutti e tre gli aspetti. Lo deve fare affrontando i primi due punti con i nuovi azionisti e il terzo con il Governo. In questo tormentone nazionale in un clima da ultima spiaggia i due interlocutori spesso si confondono. I sindacati debbono "rendere la vita difficile" ai nuovi proprietari che rischiano i loro soldi ma hanno avuto dal Governo più di una garanzia. Lo debbono fare ricordando che nella storia recente delle privatizzazioni italiane in settori non concorrenziali, come in questo caso, il capitale è stato remunerato assai bene mentre non sempre la stessa sorte è toccata al lavoro.

Questo discorso deve essere tenuto ben distinto da quello degli ammortizzatori sociali, che riguarda il rapporto con il Governo. Visto il grado di protezione di cui godono gli imprenditori, è lecito che il sindacato invochi misure di welfare ma occorre ricordare che queste sono a carico di tutta la comunità e rischiano di diventare una forma di rendita a favore dei lavoratori in esubero. Da questo punto di vista sette anni di tutela sembrano una enormità. I sindacati e il Governo si debbono assumere le loro responsabilità di fronte ai cittadini su questo fronte in modo chiaro. Anche la strada della ricollocazione mascherata nella pubblica amministrazione o in altre aziende statali non sembra percorribile.

Una strada potrebbe essere quella della concorrenza con la vendita di slots da parte di Alitalia a competitors stranieri: le compagnie entranti potrebbero assorbire parte del personale in esubero. Come nelle telecomunicazioni, dove gli esuberanti Telecom sono stati più che compensati dalle assunzioni da parte delle nuove compagnie, un ammorbidimento delle rendite concesse sul mercato domestico potrebbe essere la soluzione puntando su nuove opportunità di lavoro nel trasporto aereo piuttosto che su tutele assai costose. A fronte di tutte le polemiche sui conflitti di interesse, questa potrebbe essere la sfida: più opportunità e meno tutele.