

Il calendario degli scioperi fino al 18 luglio

ROMA. Questo il calendario degli scioperi proclamati nel settore dei trasporti (e ancora suscettibili di revoca), fino a giovedì 19 luglio: 22 giugno. Aereo Personale aeroportuale (24 ore) sacc. Sea e Sea Handling di Milano, Linat e Malpensa; Assistenti di volo (24 ore) del Gruppo Meridiana Fly Esclusione dei voli da e per l'Emilia Romagna; Piloti Gruppo Meridiana Fly (4 ore), esclusione di voli (10,00 - 14,00) da e per l'Emilia Romagna.

21 giugno. Trasporti sciopero generale settore pubblico e privato - adesione trasporti Aereo. Fs e Trenord da 21 del 21/6 a 21 del 22/6. 5 luglio. Personale aeroportuale (24 ore) sacc. Sea e Sea Handling di Milano Linat e Malpensa 8 luglio. Fermo nazionale servizi Merc. 120 ore (dalle 22,00 dell'8/7 alle 22,00 del 13/7) 18 luglio. Assistenti di volo (4 ore) Gruppo Meridiana Fly (10,00 - 14,00)



L'8 LUGLIO STOP DELL'AUTOTRASPORTO

Wind jet, intesa siglata rimangono fuori in 64

Accordo con i sindacati sugli esuberanti: salvi 378 posti

ANDREA LODATO

CATANIA. La riduzione massima del possibile danno è stata raggiunta: ieri al Ministero del Lavoro incontro finale tra la Wind jet e le organizzazioni sindacali per chiudere la vertenza legata alla compagnia aerea. Il tutto, naturalmente, in attesa del pronunciamento dell'antitrust sull'accordo vitale che la Wind jet ha ormai di fatto chiuso con l'Alitalia e che sta alla base del risultato straordinario che le due parti, si può dire in sinergia e non contrapposte, hanno raggiunto.

Wind jet e sindacati si sono incontrati per firmare l'accordo per la messa in Cassa integrazione del personale, accordo trovato dopo che la Wind jet aveva deciso di ritirare la messa in mobilità dei dipendenti, venendo incontro alle richieste delle organizzazioni sindacali. Ammortizzatori sociali per tutti, dunque, quindi apertura della trattativa per stabilire il numero di esuberanti. Si partiva da 504 dipendenti, di cui, però, sono 442 quelli con contratti a tempo determinato. Dai timori dei mesi scorsi, dunque, al tavolo di negoziazione di ieri, alla soluzione che, alla fine, ha soddisfatto i sindacati: la newco, Wind jet Spa, è stato stabilito in prima battuta, avrebbe assorbito 326 dipendenti. Sarebbero rimasti, così, 114 esuberanti. Proseguendo la trattativa, però, si è arrivati a determinare anche la riassunzione di altre 40 delle persone che hanno contratti a tempo indeterminato, mentre altri dieci lavoratori saranno destinati a lavorare con il ramo della Wind jet cosid-



ESUBERANTI

Ridotti a 64 gli esuberanti della Wind jet grazie all'accordo firmato con i sindacati. Ma tutto resta ora vincolato alla decisione dell'Antitrust

detto "Platinum", quello che utilizza piccoli aerei per spostamenti business. A questo punto, fatti i conti, gli esuberanti sono ridotti a 64. Si può dire sarebbe stato meglio niente, ma si tratta di un risultato eccezionale, perché la base di partenza, considerata la situazione di gravissima crisi che vive tutto il mercato del trasporto aereo, faceva temere molti più esuberanti e perdite secche di posti di lavoro.

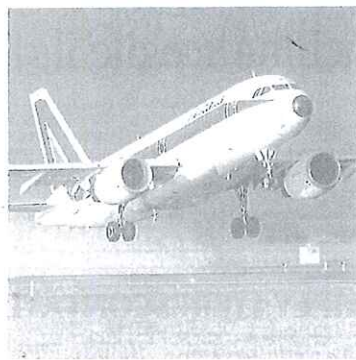
«È un risultato importante - ha spiegato Antonio Oranges della Uil Trasporti - perché consente di salvare quasi per intero i livelli occupazionali».

Per la Filc C'era al Ministero il segretario generale catanese, Carmelo De Cauda, che spiega: «Ci siamo battuti, naturalmente, per ridurre al massimo gli esuberanti, ma anche per avere ulteriori garanzie dalla compagnia. Ed abbiamo ottenuto che se newco dovesse avere l'esigenza di far lavorare più personale nell'alta stagione, attingerà, naturalmente, dai lavoratori in Cig. Ma ci sono altre due notizie importanti - prosegue De Cauda - perché, intanto, ci è stato confermato che Alitalia lascerà a Catania la base operativa della newco e che per tre anni a gestirla sarà il manager della Wind

jet, Stefano Rantuccio. Una garanzia in più che la newco manterrà un profilo fortemente legato al territorio e, per quanto possibile noi ci auguriamo, anche alla mission che ha sempre avuto, quella di far volare a prezzi accessibili da e per la Sicilia».

Intanto si incassano questi risultati importanti, che, però restano condizionati alla decisione del garante sulla questione del monopolio. E con prudenza e rispetto istituzionale, De Cauda dice: «Il garante faccia in piena autonomia il suo lavoro, ma dia la risposta in tempo per evitare che l'accordo con Alitalia salti».

Un accordo, come detto, unico e vitale per Wind jet e per i suoi 442 dipendenti, ma anche per altre centinaia di lavoratori dell'indotto che con questa intesa vedrebbero garantito ancora il lavoro grazie alla rinnovata e rilanciata azione della Wind jet Spa sul territorio. Entro pochi giorni, dunque, si attende questa risposta, anche perché certamente il garante non vorrà assumersi la responsabilità di far naufragare un'intesa così delicata non dando nei tempi imposti dalla trattativa il suo responso.



Abbiamo un progetto e competenze tecniche riconosciute. Dobbiamo trovare i fondi».

Per quanto riguarda l'aeroporto di Catania il presidente dell'Enac riconosce che, negli ultimi 3 anni, con la gestione dell'ing. Mancini, «c'è stato un salto di qualità, anche se so che non è apprezzato rispetto alle esigenze di sottogoverno che oggi vengono chiamate, più finemente, con il termine di governance. A Catania si è fatto un lavoro che deve essere continuato».

E aggiunge: «Gli aeroporti siciliani oggi sono l'unica cosa appetibile per gli investitori. Bisogna ricapitalizzarli superando l'idea che solo la politica può gestire le infrastrutture. Oggi, data la crisi della finanza locale e poiché è difficile quotarsi in Borsa (sono necessari circa 10 milioni per studi e prospetti) è meglio privatizzare e bisogna fare gare pubbliche per trovare gli investimenti perché senza farina non si fanno zeppole».

E l'ing. Alessandro Cardì, della Direzione centrale infrastrutture Aeroporti, ribadisce che la scelta degli aeroporti da finanziare con i fondi Por è ancora all'analisi del Parlamento europeo e che si può ancora intervenire. Ma bisogna lottare per questo. C'è l'appoggio del ministro Passera, ma «sarebbe necessario il supporto della Regione».

Sfide nei cieli

L'Alitalia: «2012 annus horribilis»

ROMA. Il 2012 è «l'annus horribilis del trasporto aereo». E anche Alitalia non riuscirà a salvarsi: quest'anno infatti sarà «quasi certamente peggiore» del 2011. Ma si può guardare al 2013 con un po' più di ottimismo, alzando l'obiettivo dal pareggio all'utile. È lo scenario tratteggiato dal neo amministratore delegato Andrea Ragnetti che, insieme al presidente Roberto Colaninno, ha illustrato ieri ai dipendenti l'avvio della «fase due», sviluppo e ricavi attraverso un manifesto in 10 punti per trasformare Alitalia «da azienda solida a grande azienda». La convention Alitalia Day 2012 è stata l'occasione per i vertici dell'azienda per fare un bilancio dei primi tre anni di attività della nuova Alitalia e presentare gli obiettivi dei prossimi tre. Ragnetti, al comando da 100 giorni («sono solo tre mesi - ha detto - ma pesano come tre anni»), ha ammesso che «non è facile essere ottimisti in questo periodo», il più difficile per l'azienda, ma che può anche essere una «svolta storica». Tutto il settore è infatti travolto da una serie di variabili che vanno dal prezzo del petrolio alla macroeconomia alle varie tasse e balzelli. E quindi il 2012 sarà per Alitalia certamente peggiore del 2011: già questo secondo trimestre è «terribile». Ma l'azienda «è sana e solida» e non ha bisogno di ricapitalizzazione, ha assicurato Ragnetti, spiegando che si può guardare con un po' più di ottimismo al 2013, per il quale Ragnetti

annuncia un nuovo obiettivo: non il pareggio, ma l'utile che non si vede da 15-20 anni. «Oggi si cambia, il nuovo periodo si chiama sviluppo», ha aggiunto Colaninno, che ha più volte elogiato il nuovo a.d. («l'uomo giusto al momento giusto»),

indicando gli obiettivi per i prossimi tre anni: portare i conti in positivo, triplicare i clienti, e soprattutto battere le low cost («faremo venire un po' di acidità di stomaco» alle compagnie no frills). «Alla base del nostro lavoro dei prossimi tre anni c'è la crescita dei ricavi», ha aggiunto Ragnetti, che ha anche annunciato la sfida al treno sulla Roma-Milano con un nuovo sistema tariffario (tariffe ridotte, più basse delle attuali e competitive con il treno) per riprendersi un po' di clienti. Sulla Roma-Milano però le misure di Alitalia si fermano qui, nonostante la richiesta dell'Antitrust di rimuovere il monopolio: noi non dobbiamo fare niente, chi deve fare qualcosa sono Fs e Ntv, mettendo più treni, ha detto Ragnetti, annunciando che dopo il ricorso al Tar l'azienda è pronta anche al Consiglio di Stato. Nel futuro di Alitalia prima o poi arriverà anche un'alleanza, ma avverrà in una posizione di forza, ha assicurato Ragnetti. Secondo Colaninno il naturale «svolgimento delle cose» sarà l'alleanza con Air France-Klm, ma non sarà però una vendita speculativa. Esclusi inoltre i mille esuberanti ventilati dai sindacati: «Qualche aggiustamento lo faremo, ma non saranno i mille di cui si parla», ha detto Ragnetti. La Filc Cgil però torna a chiedere con urgenza il confronto con i sindacati.

Nel 2013 si punta al pareggio. «Batteremo low cost e treni». Il tema esuberanti