



Trasporti

ALITALIA CAI: la trattativa



Nazionale, 22/10/2012

Siamo ormai ad una settimana dall'avvio delle trattative sulla famosa ristrutturazione che dovrebbe interessare altri 690 lavoratori di terra e di volo (dopo i 700 messi in CIGS lo scorso anno) mentre i 4700 mobilitati, appena sfornati il 14 ottobre, aspettano da quattro anni il lavoro. Noi pensiamo che ci siano seri problemi all'apertura di nuove procedure per l'utilizzo di ammortizzatori sociali e vigileremo per ogni controllo possibile perchè non si può e non si deve parlare di cassa integrazione in queste condizioni. Ma come abbiamo di recente scritto, c'è strategia e strategia. C'è anche la posizione strumentale di chi a parole si appella ai criteri della 223 (la juniority) solo per raschiare deleghe.

Deve essere comunque chiara una cosa, di nulla si può parlare in assenza dei seguenti elementi e cioè:

- **stabilizzazioni previste dei 97 AA/VV colleghi, precari provenienti dalla CIGS;**
- **previsione delle modalità applicative del LODO LETTA cioè prospettive di assunzione anche dal bacino della mobilità;**
- **riassetto delle necessità operative sulle basi e trasformazione dei trasferimenti da transitori in definitivi;**

-mantenimento degli attuali livelli occupazionali nei settori di terra e di volo
-adeguamenti contrattuali

C'è un'altra piccola questione. I soggetti che maneggiano questa patata bollente, azienda e confederali "prescelti" nel confronto, **sono quelli che hanno aspettato d'arrivare ai licenziamenti di oggi per risolvere i problemi.**

Sono responsabili di aver dato all'azienda la possibilità di selezionare i cassaintegrati da riassumere attraverso accordi che superavano i criteri previsti dal Lodo Letta riuscendo a **dividere i lavoratori tra buoni, meno buoni, e da scartare.** Sono sindacalisti che non hanno saputo gestire nemmeno minimi riassorbimenti dalla CIGS e capaci di **offrire pace sociale in cambio di aria fritta** rimaneggiando le stesse intese per mesi e senza fare un'ora di sciopero.

USB ha il difetto di alzare la voce e di voler parlare di lavoro per tutti, e di resistere per mantenere i luoghi della democrazia nei posti di lavoro come le assemblee, il diritto di associazione, il diritto di critica. Per questo non siamo stati convocati, così com'è stata messa da parte la rappresentanza di altre sigle fuori da patti di ferro. Attenzione però, questa scelta profondamente antidemocratica oltre essere uno scandalo, rappresenta un'incognita per tutti ed È bene che sia tenuto a mente. In Alitalia come in FIAT, sta accadendo che il sindacato scomodo è fuori dalla porta, escluso e combattuto. Proprio per questo i danni sono sotto gli occhi di tutti.

Dunque, cosa ha presentato l'azienda? I quotidiani che riscoprono in questi giorni il caso Alitalia, confermano esuberanti e nello stesso tempo parlano di aumento di produttività. Siamo all'aberrazione!

Inoltre non si tiene conto della profonda modifica introdotta sugli ammortizzatori sociali e non c'è nessuno in grado di garantire né la durata né il trattamento economico per i lavoratori da collocare in Cigs: l'unica certezza è il risparmio di altri 30 milioni di euro che la dirigenza porterebbe a casa con questa operazione.

Adesso basta! Non si discuta d'altro se non delle assunzioni dovute prima di qualunque altra cosa che abbia a che fare con ammortizzatori sociali. Abbiamo già dato. Non si può accettare passivamente che l'azienda si liberi di altro "materiale umano" scaricando sui lavoratori il pessimo risultato d'impresa dovuto al mancato rilancio.

Se oltretutto qualcuno dovesse dare ulteriore flessibilità al netto di trattative per il rinnovo contrattuale si assumerebbe un'enorme responsabilità

A proposito dell'apertura del contratto aggiungiamo che, gli incontri che si stanno svolgendo presso il ministero delle infrastrutture e che riguardano oltre che il riassetto del sistema anche la contrattazione di settore, hanno avuto il primo negativo effetto di allontanare USB e altre sigle, legittima rappresentanza espressa dai lavoratori, con l'obiettivo mal celato di

eliminare ancora una volta le voci fuori dal coro, secondo schemi già visti e come ripetiamo, con effetti deleteri.

Questa compagnia ha avuto sostegni inimmaginabili, di cui si è fatto carico l'intero paese, proprio com'è stato in passato per la FIAT. Ora la dirigenza si preoccupi di fare investimenti e si assuma responsabilità dirette e coraggiose.

Quello che serve oggi è guardare oltre l'attuale dimensione aziendale ed aumentare ed adeguare la flotta alle esigenze commerciali ed espandere il lungo raggio. Aprire e chiudere scali del network invece è il contrario della garanzia del marchio: significa offrire prodotto ad intermittenza con la conseguenza di ricostruire ad ogni nuova stagione la propria presenza sul mercato. E ancora, si faccia feederaggio comprando aeromobili ed allargando il perimetro aziendale senza **cedere attività a terzi** cioè rinunciando alla delocalizzazione.

Continueremo a fare pressione per arrivare alla mobilitazione per garantire ciò che è dovuto a tutti come diritto e non come elemosina: il lavoro.

Fiumicino, 20 ottobre 2012

USB Lavoro Privato T.A.