Trasporti

# Alitalia, USB: con esuberi e tagli della flotta non c’è rilancio, il governo garantisca occupazione e dimensioni del vettore

Nazionale, 01/07/2020

La ricetta che dovrebbe trasformare Alitalia nella NewCo secondo i media prevede la diminuzione della flotta a 95 macchine e 2000 esuberi tra gli addetti. Sarebbero le linee principali del piano industriale ideato dall’advisor scelto dal governo, Oliver Wyman. Un’idea ben diversa dal rilancio voluto che, ci auguriamo, cambi immediatamente direzione grazie al confronto con i neo-nominati Francesco Caio presidente e Fabio Lazzerini AD.

USB ha chiesto tutt'altro, cioè una compagnia rilevante sul piano internazionale, con una flotta adeguata. Il presidio indetto ieri al Ministero dei Trasporti sulla questione Alitalia e su tutto il trasporto aereo ne è la prova. Una delegazione di dipendenti di Alitalia, Airitaly e degli handler di Fiumicino è stata ricevuta dalla vicecapo di gabinetto Di Matteo, alla quale sono state spiegate le preoccupazioni dei lavoratori. È stata posta come centrale anche la questione della riforma dell’Enac per la quale si sta scegliendo la strada della trasformazione in Ente Pubblico Economico, cioè una privatizzazione strisciante contraria agli interessi collettivi, un processo totalmente in contraddizione con il percorso generale che si deve intraprendere.

La cospicua partecipazione alla manifestazione è stata la concreta risposta di una piazza vera in cui si sono trovati i dipendenti di provenienza e filiere diverse di tante aree del trasporto aereo. Ovvero i lavoratori che hanno subito e vissuto nello stesso modo processi di ristrutturazioni pesanti: licenziamenti, taglio dei salari e delle tutele. In 20 anni si è sviluppato un mercato che ha visto raddoppiare i passeggeri ma che ha prodotto diminuzione dell'occupazione e aumento della precarietà nel nome della liberalizzazione e delle privatizzazioni. Questo non deve più accadere.

Dopo anni di lotte, il rilancio di Alitalia è atteso come quello di un grande vettore nazionale unitario, di dimensioni adeguate, non certo con le 95 macchine annunciate. Chiediamo una compagnia forte che abbia l'ambizione di riprendere una quota del mercato italiano, con tutte le lavorazioni necessarie. Caro è costato esternalizzare i processi interni: dalla manutenzione polverizzata, ai servizi dell'Information Tecnology distrutti, passando per la rete commerciale e per il cargo svenduto a terzi; tutte lavorazioni e servizi ricomprati a peso d'oro.

Il nuovo vettore deve ritornare a produrre reddito per l'intero Paese diventando trainante anche nel comparto aeroportuale. C'è bisogno di una robusta riforma di sistema, una cornice di regole uguali per tutti, incluse le low cost che dovranno mostrare la loro capacità senza scaricare i costi sul fattore lavoro.

Al primo passo avanti previsto nel decreto rilancio riguardo i livelli retributivi minimi non inferiori al CCNL, una norma di dignità, devono seguire azioni contro le tariffe negoziate al ribasso con gli handling riducendo i diritti all'osso e dei vantaggi del co marketing.

C'è molto da fare perché il fronte degli aeroporti e delle low cost, con i forti profitti finora incamerati, è agguerrito e forte.

Con il presidio di ieri i lavoratori hanno chiesto che non si perda quest'occasione unica. Se invece c'è qualcuno ancora miope rispetto allo sviluppo atteso da anni, sappia che USB si opporrà ad ogni progetto riduttivo e senza una visione generale che coinvolga l'intero settore.

Fiumicino 1° luglio 2020