

# Alitalia e la situazione dei Cassintegrati

## Problematiche dei lavoratori non pensionabili ed obiettivi del Comitato Overbooked

“Agitatevi perché avremo bisogno di tutto il vostro entusiasmo.  
Organizzatevi perché avremo bisogno di tutta la vostra forza.  
Studiate perché avremo bisogno di tutta la vostra intelligenza”  
(Antonio Gramsci)

**COMITATO CASSAINTEGRATI**

**ALITALIA**

**OVERBOOKED**

?

[www.overbooked-cigs-alitalia.org](http://www.overbooked-cigs-alitalia.org)

# **Alitalia e la situazione dei Cassintegrati. Problematiche dei lavoratori non pensionabili ed obiettivi del Comitato Overbooked**

Il Comitato Overbooked si scusa per eventuali refusi che dovessero essere presenti nel documento. Date le scarse risorse e la mancanza di strutture organizzative, si scusa inoltre anche per eventuali errori od errate interpretazioni su fatti e responsabilità. Tenendo però bene a mente che, data la “particolare” posizione di cassintegrati, almeno in questo caso sarebbe opportuno che fossero eventualmente le parti chiamate in causa a fornire l’”onere della prova”. Certi comunque che daremo tutta la disponibilità per un leale confronto collettivo, e sicuramente sempre orientati alla ricerca della verità.

Questo lavoro nasce, oltre che per identificare obiettivi comuni, incitare i colleghi all’unità e a riappropriarsi dei propri diritti, anche per dar modo a tutti di condividere una storia comune. Una storia vissuta e sofferta, e che per troppo tempo spesso ci siamo negati di raccontare fino in fondo persino a noi stessi.

Questo documento non vuole quindi essere un punto di arrivo, ma un punto di partenza, dal quale provare a ricostruire il nostro futuro di lavoratori.

## **Indice**

<b>Premessa</b>	<b>pg. 3</b>
<b>Cenni sul Trasporto aereo italiano e origini della crisi Alitalia</b>	<b>pg. 4</b>
<b>Brevi considerazioni sulla nascita della Cai</b>	<b>pg. 9</b>
<b>Alitalia-Cai la crisi continua</b>	<b>pg. 10</b>
<b>Alcune responsabilità politiche da chiamare in causa</b>	<b>pg. 18</b>
<b>Brevi considerazione sull’accordo del 4 marzo 2011</b>	<b>pg. 19</b>
<b>Proposte ed obiettivi</b>	<b>pg. 21</b>

## **Premessa**

Il Comitato Overbooked nasce a Novembre 2009, quasi un anno dopo che migliaia di lavoratori furono posti in cassa integrazione guadagni straordinaria (Cigs). La necessità di far nascere un comitato di lavoratori, nonostante alcuni sindacati diedero vita a gruppi omologhi, derivò principalmente da due considerazioni: in primo luogo i sindacati (alcuni dei quali erano stati considerati incapaci di reazione al fallimento di Alitalia) nei mesi seguenti la cassa integrazione non erano stati in grado di fornire sufficienti risposte alle problematiche che stavano emergendo; secondo poi si avvertiva la necessità di formare un comitato che andasse al di là della singola appartenenza sindacale, cercando di aggregare trasversalmente i lavoratori su obiettivi condivisi, come stimolo all'unità dei lavoratori e ai vari sindacati spesso in competizione tra loro.

I principi che orientano il lavoro del comitato sono quindi l'unità dei lavoratori e la solidarietà. Questi sono considerati una "bussola" indispensabile per raggiungere l'obiettivo minimo: la giusta informazione su come affrontare le problematiche che di volta in volta sono emerse, e spesso frutto di poca chiarezza burocratico-amministrativa. Problematiche che riguardano sia i "pensionabili", sia coloro i quali non avranno i necessari requisiti di accesso alla pensione al termine dei 7 anni di ammortizzatori sociali. Ma soprattutto, il principale obiettivo del Comitato Overbooked, è quello di favorire la possibilità di ricollocazione dei lavoratori non pensionabili anche in contesti lavorativi diversi da Alitalia Cai, passando, se necessario, attraverso corsi di riqualificazione professionale.

## **Cenni sul Trasporto aereo italiano e origini della crisi Alitalia**

Il grave problema sociale dei lavoratori Alitalia in cassa integrazione, che di fatto hanno perso il proprio lavoro nonostante siano ancora formalmente dipendenti di Alitalia in Amministrazione Straordinaria, va inquadrato all'interno della ristrutturazione mondiale del capitale avviata su larga scala negli anni '80, e concretizzatasi anche in Italia successivamente. Tale ristrutturazione fu il frutto di una crisi economica strutturale, di sistema (che ha iniziato a manifestarsi già dalla fine degli anni '60 e primi anni '70), generata da una sovrapproduzione di

merci e da una tendenziale caduta del saggio di profitto. Non è un caso infatti che in termini di produzione generale, e nonostante l'aumento della produttività, questa abbia subito una battuta d'arresto (si veda in merito l'andamento generale del Pil a livello mondiale e del saggio di profitto dal dopo guerra ad oggi<sup>1</sup>). Nei decenni passati ciò diede luogo ad un'ulteriore spinta propulsiva verso una mondializzazione dell'economia. Una strategia delle economie più forti per sfuggire alla concorrenza e alla sovrapproduzione di merci, che su base locale imbrigliava la possibilità di realizzazione di profitto.

Alitalia, era la compagnia di Bandiera ed il vettore di maggior rilevanza sul suolo nazionale. Nei decenni precedenti era riuscita a mantenere quote di mercato interno che si aggiravano attorno all'80%, grazie anche ad un mercato fortemente regolato e quasi monopolistico. Iniziò a subire negli anni '90 una drastica rimodulazione degli assetti societari a fronte della liberalizzazione ormai estesa su scala mondiale e denominata, nell'ambito del trasporto aereo, *Open Skies*<sup>2</sup>. In quegli anni si assistette ad operazioni di *dumping*<sup>3</sup> nei confronti della compagnia di Bandiera, da parte di competitori stranieri (e italiani) nati all'interno di un contesto in cui si destrutturava tutta una regolamentazione preesistente su cui si era basata la sua fortuna e grandezza, e che l'aveva resa, sino alla fine degli anni '80, una delle più importanti e prestigiose compagnie aeree. Il paradosso specifico del Trasporto aereo, solo apparente vista la strumentalità degli interessi economici (per questo non dissimile da altri settori), è che di fronte ad una crisi generale di sovrapproduzione il mercato di riferimento tendeva invece a continuare a crescere. Guardando infatti il numero del traffico dei passeggeri nei vari aeroporti in Europa (e nel mondo) si nota come questi siano andati crescendo quasi senza sosta. La crisi del settore, che ha portato al fallimento di diverse importanti compagnie aeree, è stata dunque determinata dalle liberalizzazioni e dalle privatizzazioni, dal propagandare l'idea di una concorrenza fondata principalmente sull'abbattimento dei livelli salariali e normativi dei lavoratori, oltre che, nello specifico contesto italiano, dall'assenza di una politica integrata dei trasporti, e dall'ostacolare un conseguente e serio piano di sviluppo industriale del settore. Contrappasso, sempre apparentemente paradossale, è stato che mentre si magnificavano le sorti progressive della fase liberalizzatrice questa si configurava come una vera e propria ridefinizione monopolistica dei vettori principali di riferimento, con una concentrazione del capitale senza precedenti nella storia aeronautica, ed una serie di acquisizioni, fusioni, ed alleanze che hanno definito in maniera più rigida i rispettivi monopoli. Un mercato più articolato, ma di fatto decisamente meno libero e più impermeabile alla stessa osannata concorrenza.

In merito all'operazione di *dumping*, che con le basse tariffe non ha solo permesso l'"aggressione" di quote di mercato prima indiscusse, ma anche lo strumentale e generale

---

<sup>1</sup> «Dal 1941 al 1956 il saggio di profitto era del 28%, dal 1957 al 1980 è stato del 20%, per scendere ancora al 14% nel periodo dal 1981-2004», A. Kliman, *The Destruction of Capital and the Current Economic Crisis*, 15 gennaio 2009 (<http://akliman.squarespace.com/crisis-intervention/>);

Nell'ultimo di questi periodi il livello di utilizzazione degli impianti industriali negli Stati Uniti è sempre stato inferiore all'82%, ed è sceso al 78% nel 2005 - cioè due anni *prima* della crisi», J Bellamy Foster, F. Magdoff, *Financial Implosion and Stagnation. Back to the real economy*, «Monthly Review», dicembre 2008. (<http://monthlyreview.org/081201foster-magdoff.php>); il saggio di crescita del Pil pro capite tra il 1950 ed il 1973 è stato di circa la metà di quello registrato tra gli anni 1959-1973, se si esclude la Cina da questo calcolo sarebbe stato inferiore di circa i due terzi. E la crescita a livello generale tende sempre più a diminuire con il passare degli anni, A. Kliman, *op. cit.*.

<sup>2</sup> Letteralmente dall'inglese: "cieli aperti". È la politica liberale (o liberismo, o neo-liberismo, nella sua traduzione empirica applicata ai problemi economici) che elimina le regole dei rispettivi mercati di riferimento per stimolare la concorrenza. Si traduce in realtà in una ridefinizione dei monopoli ed in una riduzione dei diritti dei lavoratori e dei livelli salariali per l'effetto *dumping*.

<sup>3</sup> È una procedura di vendita di un bene o di un servizio su di un mercato estero (mercato d'importazione) ad un prezzo inferiore rispetto quello di vendita (o, addirittura, a quello di produzione) del medesimo prodotto sul mercato di origine (mercato di esportazione). L'effetto *dumping* può avvenire anche all'interno di uno stesso mercato di riferimento al momento di una fase liberalizzatrice che mette in crisi un monopolio statale (come nel caso Alitalia), e quando aziende private entrano nel mercato favorite dall'assenza di una contrattazione collettiva del lavoro definita e presidiata dai sindacati dei lavoratori.

abbassamento dei livelli salariali e dei diritti dei lavoratori (ideologicamente considerati come “rigidità” e “costo del lavoro”), basti ricordare un esempio per tutti: quello di Air Europe, succursale italiana della compagnia madre britannica Air Europe Uk, poi divenuta indipendente dopo il fallimento della casa madre fino all’acquisto da parte di Volare Airlines (Volare Group), ribattezzata poi come *low cost*<sup>4</sup> Volare Web. Compagnia, quest’ultima, che anni addietro, poco prima del suo fallimento, fu persino indicata come possibile acquirente di Alitalia (mentre finì invece per essere acquisita proprio dal Gruppo Alitalia). Poco dopo dunque fallì, ed il tentativo di acquisto passò in mano all’Air One, che era anch’essa, in realtà, azienda in profonda crisi economica. Inoltre, come nel caso di Volare, l’ipotesi di acquisto di Alitalia da parte di Air One era del tutto irrazionale, visto che si trattava di un vettore aereo che aveva una dimensione decisamente marginale rispetto a quello che avrebbe voluto acquistare. Air One per via dell’operazione Cai riuscì a salvarsi dal sicuro fallimento, ed il suo proprietario, Carlo Toto, ad infilarsi nella cordata degli azionisti. L’Air One difatti, come sappiamo dai suoi bilanci, risultava più in crisi della stessa Alitalia. Ma d’altronde era risaputa la forte esposizione di banca Intesa Sanpaolo con Air One, e che quindi di fronte al suo fallimento avrebbe avuto non poche difficoltà per “gestire” e completare l’operazione di acquisto.

Per alcuni aspetti il Trasporto aereo, in Italia, è stato un vero e proprio campo di battaglia e di sperimentazione di possibili movimenti di capitali in un contesto che veniva deregolamentato, mentre si preparava la paradossale consegna del testimone da un monopolio pubblico a quello privato sotto l’ombrello ideologico delle liberalizzazioni. Un susseguirsi di compagnie aeree che nascevano da un giorno all’altro, sia italiane che straniere, e che fallivano con altrettanta facilità, ed in alcuni casi persino dopo aver preso direttamente finanziamenti pubblici attraverso le Regioni. Oppure compagnie private e straniere come Ryanair che per atterrare su scali periferici hanno goduto, e godono ancora oggi, di sovvenzioni regionali (quindi soldi pubblici italiani). Nonostante una concorrenza senza regole, dove le compagnie minori e le *low cost* hanno agito per estendere al massimo la precarietà, abbassare il costo del lavoro, ed aumentare la produttività, i lavoratori dell’Alitalia, nella nuova fase delle liberalizzazioni, hanno “resistito” alla privatizzazione più di altre grandi aziende a controllo e partecipazione statale. Ciò rappresentava l’atipicità del caso Alitalia, e la dura sottomissione a cui sono stati posti i suoi lavoratori ha veicolato più facilmente il nuovo modello di Relazioni industriali nel paese: monito per i settori più combattivi, ed illusorio “riscatto” su presunti “privilegi” per quei settori sociali più arretrati, già sottomessi ed inconsapevoli.

È importante sottolineare che l’Italia, a differenza di quanto avvenuto in altri paesi europei, come ad esempio la Francia, ha deciso di creare uno stretto binomio tra liberalizzazione e privatizzazioni. Questo scenario di politica economica ha dato luogo ad un mercato interno con vincoli ridotti, deregolamentato. Tra gli anni ’80 e gli anni ’90 si è assistito allo smantellamento del Gruppo Iri, e quindi ad una notevole riduzione di aziende a partecipazione pubblica. Tutti i governi che si susseguirono dichiararono unanimemente su Alitalia la volontà di cedere il controllo pubblico, che diveniva sempre più residuale, attribuendo poteri maggiori ad un management che assumeva il profilo tipico dei privati. Una deresponsabilizzazione governativa che si affidava ai vari manager per la copertura di bilancio (che “stranamente” fallirono in maniera sistematica portando l’azienda alla bancarotta), impedendo la possibilità di ulteriori finanziamenti. Un’attenzione venuta meno quando si è dovuto favorire una particolare cordata di imprenditori che passava all’incasso dell’intero settore pubblico del Trasporto aereo (non diversamente, e prima, accadde nelle Telecomunicazioni con il caso Telecom, sempre con acquisto e guida Colaninno). A questa volontà di impedire ulteriori finanziamenti, che hanno decretato la fine di Alitalia, si è spesso attribuita,

---

<sup>4</sup> Letteralmente dall’inglese: “basso costo”. Nello specifico del Trasporto aereo il termine rappresenta compagnie aeree principalmente concentrate sull’esclusiva attività di volo. Spesso responsabili dell’effetto dumping, e a volte persino favorite da aiuti statali tramite sovvenzioni regionali per operare su scali periferici (come nel dibattuto caso Ryanair), e dunque in totale contraddizione con le premesse liberiste, ed aiutate anche da un regime di contrattazione collettiva aziendale praticamente assente.

strumentalmente, una responsabilità europea. Questo però non è vero sia nel metodo che nel merito. Infatti l'Italia non si è mai opposta a tale volontà nelle sedi appropriate, condividendone ogni passaggio politico persino quando a capo della Commissione europea c'era un nostro Presidente del Consiglio. Nel merito poi è interessante osservare come la U.E. non impedisce sovvenzioni pubbliche, ma le regola, stabilendo semmai che la redditività dell'intervento dell'azionista pubblico, in termini percentuali, sia uguale alla redditività attesa da un investitore privato. Domenico Cempella, AD Alitalia all'inizio del suo mandato (1996-2001), ricapitalizzò l'azienda chiedendo un finanziamento pubblico di 3.000 mld di lire (1996). A tale proposta ci fu una reazione ed un atteggiamento ostile e di freno allo sviluppo Alitalia, che ebbe complici sia la U.E. nel suo insieme che i vari governi italiani. Infatti, all'epoca, la Commissione europea (luglio 1997) assegnò alla ricapitalizzazione Alitalia il titolo di "Aiuti di Stato", impedendo che fosse considerata come una normale ricapitalizzazione di mercato. Significava mettere la compagnia sotto tutela per alcuni anni con una serie di imposizioni restrittive (a titolo di esempio: riduzione del prestito a 2.750 mld di lire; riduzione del personale, di 1.212 posti di lavoro; soppressione di 27.000 voli all'anno; cessione della partecipazione azionaria alla compagnia aerea Malev; impossibilità di acquistare nuove partecipazioni di altre compagnie; congelamento della flotta ed impossibilità di acquisto di nuovi aeromobili; impossibilità di aprire nuove rotte, di acquistare nuovi *slots*<sup>5</sup> e di poter applicare le migliori tariffe; mantenimento dei livelli di crescita nettamente inferiori rispetto alle aspettative di sviluppo del mercato, in riferimento al numero dei posti offerti e al numero di passeggeri/chilometro trasportati). E questo senza tener conto del piano di ristrutturazione che già prevedeva misure di riduzione sia dei livelli salariali che contrattuali delle varie categorie, con aumento della produttività ed inquadramento salariale inferiore per i neo-assunti. Tutte queste misure restrittive furono accettate dallo Stato italiano nonostante fosse evidente che avrebbe compromesso la possibilità di uno sviluppo futuro. Era un periodo in cui da un lato il Trasporto aereo riusciva a mantenere tassi di sviluppo considerevoli, con una crescita costante di passeggeri trasportati (pure a fronte della crisi generale di sviluppo del Pil), mentre d'altra parte però la "libera" competizione imposta su scala globale anche in questo settore impediva una realizzazione di profitto adeguata, generando inevitabili riassetti di mercato in termini di posizionamento, ed il fallimento di molteplici compagnie aeree in tutto il mondo. L'Air France, negli stessi anni (così come altre compagnie aeree), chiese ed ottenne un finanziamento senza quelle condizioni capestro imposte ad Alitalia. Infatti il finanziamento di Air France fu accettato dalla Commissione europea come finanziamento di mercato, nonostante gli indici di *revenue*<sup>6</sup> fossero inferiori a quanto indicato dal piano Alitalia. L'AD Cempella fece un ricorso alla Corte di Giustizia europea ed ottenne ragione, ma la sentenza arrivò solo nel dicembre 2000, quando oramai i danni avevano prodotto un'ulteriore falla. È sempre di quegli anni il tentativo di fusione con la Klm (vista la nota complementarità tra i due vettori aerei, è stata una delle poche cose intelligenti tentate dal management Alitalia e che avrebbe potuto dare un reale futuro all'Alitalia), che doveva servire ad arrivare ad un successivo accordo con l'Air France da una posizione di forza, e non di debolezza com'è in effetti avvenuto. Infatti la fusione con la Klm avrebbe portato la nuova compagnia ad essere la più grande compagnia aerea europea, con 39 milioni di passeggeri trasportati. Quell'operazione fallì proprio nelle battute finali, a causa di una politica sul Trasporto aereo che come si è visto fu decisamente contraddittoria. Infine l'irrisolta questione dell'Aeroporto della Malpensa (con le contraddizioni politiche italiane) fornì una valida scusa agli olandesi per retrocedere dall'accordo, pur se alla fine pagarono una penale di 200 ml di euro (anche se in realtà i problemi nacquero già prima, quando la Klm manifestò l'intento di portare tutta la Direzione in Olanda, lasciando solo la Direzione Cargo in Italia). Il 14 dicembre '99, un giorno prima del previsto trasferimento dei voli da Milano Linate sul nuovo aeroporto (Malpensa 2000), il Governo decide di bloccare il piano di trasferimento. Cedettero alle pressioni del Nord, che puntavano

---

<sup>5</sup> Finestra temporale entro la quale l'aeromobile ha il permesso di decollo.

<sup>6</sup> Sono le "entrate" che un'azienda riceve dalle sue normali attività di business.

principalmente ad un mantenimento dei voli su Milano Linate, e alle fratture interne con l'allora sindaco Rutelli sul discusso *hub*<sup>7</sup> milanese, che avrebbe garantito uno sviluppo "nordista" lasciando indietro Roma. Da lì in poi, e dall'uscita della Klm dall'accordo di fusione, il declino della compagnia di Bandiera è inesorabilmente segnato. Ulteriore colpo dopo le gravi restrizioni europee. Le perdite dovute ad un mancato sviluppo dell'hub di Malpensa, su cui Alitalia aveva investito tutto il suo futuro, diventano irrecuperabili senza una politica integrata dei trasporti in grado di ragionare in termini sistemici e non localistici, senza un nuovo piano industriale per la compagnia di Bandiera utile a ridefinire gli obiettivi strategici, e senza un serio finanziamento governativo. Altro segno collaterale dell'affossamento politico della compagnia di bandiera è legato alle stesse strutture operative aeroportuali dell'Aeroporto della Malpensa. Da sempre inadeguate per via dei limiti legati sia alla distanza tra le due piste che alla sua collocazione, interna al Parco naturale del Ticino, nonché dalle infrastrutture che stentavano ad essere realizzate per via dei boicottaggi locali (nel 1999 il Ministro Ronchi, dello stesso Governo Prodi, richiese accertamenti ulteriori prima di un appesantimento del traffico aereo su quell'aeroporto, e la De Palacio, a capo della Commissione Trasporti europea, ne approfittò per impedire lo sviluppo del neonato hub milanese).

Non è quindi un caso ciò che è successo in seguito, come si è appena messo in luce, visto che negli anni '90 si decise che le compagnie di maggior rilievo, attorno alle quali avrebbero dovuto ruotare le minori, sarebbero state proprio Air France (che si unì con Klm), Lufthansa e British Airways. È negli anni '90 che si sentenziò il declino di Alitalia, la sua futura privatizzazione, e l'elevata probabilità che finisse nelle mani dei francesi.

Per cui è dentro questo contesto di trasformazione globale, che l'Iri, di cui Alitalia ha fatto parte a pieno titolo come azienda di punta, si è trovata a dover traghettare l'Italia nella "nuova" fase economica caratterizzata da una profonda crisi strutturale, e da privatizzazioni avviate su larga scala. Attorno a questi macro processi economici, in Italia, così come in altri paesi europei e del mondo, si è rimodellato l'intero mercato del lavoro. Ciò ha determinato, nel Trasporto aereo come in altri settori, drammatiche conseguenze e trasformazioni sociali, per via dell'incertezza scaturita dai processi di flessibilità e precarizzazione generalizzata, che ha intaccato persino quelle fasce di lavoratori pienamente occupati e considerati fino a poco tempo prima "garantiti".

La dura operazione di "licenziamento" collettivo che ha colpito l'Alitalia ha coinvolto largamente personale istruito e con un livello di diritti "garantito", maestranze altamente qualificate, spesso lavoratori con mansioni più intellettuali che manuali, ed in alcuni casi abituati a tenori di vita non conciliabili con le nuove occupazioni (quando le hanno trovate). Ma la realtà Alitalia, composta da una lunga e complessa filiera produttiva, era anche ricca di profonde lacerazioni generazionali già prima della sua definitiva privatizzazione. Infatti i diversi comparti erano attraversati da un'estesa precarietà che si era diffusa negli ultimi anni e da un regime contrattuale e salariale radicalmente modificato al ribasso. È così che ancora oggi ci si può "distrarre" rispetto al numero indefinito di precari Alitalia (parliamo di migliaia di lavoratori) che, tranne una minoranza richiamata a lavorare nella nuova compagnia di Bandiera, risultano misteriosamente "scomparsi" da ogni discorso, sia sindacale che politico. Il portato emotivo e collettivo del licenziamento di massa, a cui sono stati soggetti tutti i lavoratori (sia a tempo indeterminato che determinato) e visto che si è prevista la riassunzione solo di una parte di loro, emerge in tutta la sua drammaticità in un documentario, curato da un gruppo di lavoratori, che descrive l'intero sistema di ristrutturazione Alitalia come una tonnarra. Un rito che ha portato persino al suicidio alcuni dipendenti finiti in cassa integrazione guadagni straordinaria (Cigs), nel quasi assoluto silenzio dei media.

### **Brevi considerazioni sulla nascita della Cai**

Pur considerando il contesto politico italiano estremamente contraddittorio, rispetto allo sviluppo dell'Alitalia negli anni passati, è interessante però segnalare che la neonata Alitalia Cai, compagnia aerea del tutto privata, ha goduto di aiuti governativi senza precedenti ed una ritrovata

---

<sup>7</sup> Letteralmente dall'inglese: centro; fulcro; nucleo. Grande aeroporto che funge da snodo del traffico aereo.

“coerenza” politica, che nei fatti si è dimostrata assolutamente incontrastata, *bipartisan* (qualche esempio: agevolazioni fiscali tramite assunzioni dei dipendenti in cigs Alitalia; Decreto legge 134 '08 convertito in L. 166 '08, detto anche “decreto salva Alitalia”; possibilità di acquisto in deroga all'art. 2112 del Codice Civile<sup>8</sup> in modo tale da scaricare tutti i debiti solo su Alitalia Bad company, e poter operare un ridimensionamento ed un abbattimento del costo del lavoro con una nuova contrattazione collettiva aziendale). Per non parlare poi della possibilità di operare in regime di quasi monopolio su gran parte del suolo italiano mantenendo persino preziosi slot senza usarli, cosa che in teoria non poteva essere ammesso ma che fu “stranamente” proposto proprio da Bruxelles, con il congelamento degli slot per tutto il 2010. Alitalia Cai ad esempio, detiene oggi un monopolio su tratte di prestigio come Milano-Roma, nonostante nel complesso stia perdendo quote di mercato. Inoltre ha percepito addirittura sovvenzioni pubbliche da parte della Regione Piemonte per i collegamenti da Torino su rotte internazionali, o da altre Regioni per sponsorizzare tipici prodotti italiani, risparmiando sul vettovagliamento e su specifici rifornimenti. In questi ultimi due anni e mezzo, la U.E., su tutto il caso Alitalia Cai non ha opposto alcuna reale obiezione. Anzi ha permesso che si realizzasse l'intera operazione, sempre che, alla fine, il controllo rimanesse in mano francese. Infatti oltre a detenere il pacchetto azionario di maggioranza relativa, cioè il 25 % (al di là della parvenza sulle azioni di tipo A e B e del *lockup*<sup>9</sup> previsto per 4 anni, visto che un consiglio di amministrazione straordinario potrebbe decidere di mutare tali condizioni in qualsiasi momento), hanno avuto la “fortuna” di ritrovarsi un'azienda che ha realizzato gli ultimi tre piani industriali in funzione delle necessità dell'Air France, tale da far assumere alla compagnia di Bandiera italiana una funzione ancillare nei confronti della compagnia di Bandiera francese. Nel caso dell'Alitalia è interessante ricordare pure che il “Prestito ponte” (300 ml di euro) era teso ad offrire, metaforicamente parlando, un “ponte” stabile per la Cai e l'Air France. L'ex Ministro delle Finanze del Governo Prodi, Padoa Schioppa, il 2 Aprile 2008 si espresse alla Camera in questo modo:

*“Sia chiaro. Al di fuori di una conclusione positiva del negoziato in corso, un prestito ponte (anche a prescindere dai chiari profili di illegittimità comunitaria) non sarebbe praticabile. Lo Stato non può, in quanto azionista, dare soldi dei contribuenti, in particolare non li può dare a titolo di prestito a un destinatario incapace di generare il reddito necessario a ripagarli.”* (Commissioni riunite V Bilancio e IX Trasporti e X Attività Produttive della Camera dei Deputati; Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze)

Se dovessimo generalizzare, uscendo persino fuori dall'angusto panorama del mondo Alitalia, possiamo constatare che, nonostante i vari proclami liberisti, gli start up di aziende private dopo le favorevoli acquisizioni dalle imprese pubbliche sono avvenuti utilizzando facilitazioni governative, e avviando l'impresa con capitali la cui provenienza, diretta od indiretta, è in gran parte pubblica. Si potrebbe d'altronde osservare che questi sono i classici percorsi dell'economia quando sopraggiunge una crisi, che quindi un po' ovunque a livello mondiale cerca di drenare capitale pubblico per favorire i privati. Ma da ciò si può constatare che oggi, più che mai, si è passati da un modello nel quale lo Stato svolgeva la funzione imprenditoriale ad un modello in cui proliferano imprenditori di Stato, i quali chiaramente realizzano profitti privati perché facilitati dai governi. Queste dinamiche sono avvenute in particolar modo in Italia, dove il capitalismo soffre una situazione che lo mette a rischio di espulsione dalle centrali economiche del capitale europeo, a principale conduzione francese e tedesca (da tempo alleati economici, ed oggi in forte competizione), e britannica (che invece si trova in questo passaggio delicato di “conquiste africane” in sintonia con i francesi).

## **Alitalia-Cai, la crisi continua**

---

<sup>8</sup> Articolo che stabilisce il mantenimento dei diritti dei lavoratori a nche in caso di cessione di un ramo d'azienda.

<sup>9</sup> Letteralmente dall'inglese: chiusura. Blocco delle vendita di azioni di tipo A, cioè al di fuori della cordata predefinita.

Durante la vertenza del 2008, numerose dichiarazioni politiche e sindacali si sono susseguite in perfetta contraddizione. Progetti e previsioni ottimistiche di rapido pareggio in bilancio furono lanciate all'esordio della nuova compagnia di "Bandiera" Alitalia Cai, guidata dall'AD Ing. Sabelli e fortemente voluta dal Governo Berlusconi e da Confindustria, con l'assenso della quasi totalità del sindacalismo italiano.

Ma dopo l'accordo un silenzio tombale è caduto sulla vertenza che ha generato circa diecimila esuberi. Passata l'attenzione mediatica al "caso Alitalia" il management della nuova azienda e i sindacati dei lavoratori hanno però continuato a siglare accordi, a legittimare un'operazione che nella realtà ha prodotto solo un nuovo modello industriale e migliaia di licenziamenti, senza garantire alcun futuro certo neanche ai lavoratori assunti dalla nuova compagnia. Un modello basato sulla subordinazione totale dei lavoratori alle logiche confindustriali del profitto, senza diritto di replica, senza possibilità di rivendicare ed agire categorie sociali legate ai diritti acquisiti dei lavoratori. Tutto è stato annullato grazie all'accordo tra le parti sociali in sede governativa, che tra le altre cose ha sancito la deroga all'art. 2112 del C.c. (che prevede le clausole sociali<sup>10</sup>) ed impedendo con veto politico ogni genere di critica alla presunta "discontinuità" aziendale. Un fatto, ad oggi, ancora controverso. La naturale contrapposizione degli interessi tra l'impresa che persegue il suo profitto e i lavoratori che provano a migliorare le loro condizioni di esistenza, o a mantenere un livello minimo di diritti attraverso forme di resistenza (che l'ideologia dominante si ostina a chiamare "rigidità"), e che da sempre ha fondato la natura conflittuale dei loro rapporti, è stata rimossa con la repressione, l'intimidazione ed il ricatto. A corollario di questa premessa, non deve essere rimosso dalla memoria neanche il generale asservimento mediatico al potere economico e politico che ha favorito le condizioni di isolamento dei lavoratori Alitalia dal resto del paese.

Con il Progetto Fenice (nuovo Piano Industriale) si sarebbe dovuta rilanciare la compagnia di Bandiera che, come già accennato, oltre alla facilitazione per l'acquisto, ed il suo prezzo clamorosamente sottostimato (a differenza della prima proposta Air France con il Governo Prodi, che quanto meno non gravava in questo modo sulla collettività e prevedeva un acquisto ad un costo più che doppio), ha goduto di una serie di aiuti governativi utili allo start up aziendale. Nonostante ciò, l'Alitalia Cai stenta però a "decollare". Anzi si trova oggi a dover affrontare una crisi di liquidità aggravata dalle condizioni particolari del network di riferimento, a causa delle flessioni sul mercato giapponese e libico. Le continue dichiarazioni sui giornali di richieste di aiuto al governo da parte del Presidente Colaninno, e le contraddizioni interne al Cda, mettono a rischio persino la perseveranza dell'AD Sabelli sulla non celata disponibilità ad un'integrazione definitiva nel gruppo Air France-Klm. Il che consentirebbe, quanto meno, di svelare in modo ancor più palese tutta l'operazione di facciata sulla falsa rappresentanza italiana nell'*affaire Alitalia*. Una doccia fredda per quanti continuano ad esser colti da disarmante "ingenuità" e non colgono l'attuale dato oggettivo del possesso relativo del 25% delle azioni (cosa che solitamente garantisce il controllo totale di un'azienda di tali dimensioni).

L'impianto industriale, che nasceva dalla fusione dell'Alitalia con Air One, da subito prevedeva un netto ridimensionamento della compagnia di bandiera attraverso una riduzione di circa il 35% del personale ed una riduzione della flotta da 227 aeromobili (172 di provenienza Alitalia e 55 Air One) a 147. Nonostante l'estromissione dalla produzione di migliaia di lavoratori e i vantaggi ottenuti sul piano politico e commerciale, che hanno di nuovo dato il monopolio ad Alitalia su alcune rotte nazionali, l'Alitalia Cai ha ottenuto l'abbattimento di oltre 4 punti percentuale del costo del lavoro (un costo già ridotto al minimo da anni). Eppure la compagnia di "bandiera" non riesce ad uscire fuori da una situazione di passività di bilancio. D'altronde lo stesso

---

<sup>10</sup> Mantenimento dei livelli d'inquadramento, salariali e contrattuali goduti nella vecchia società. L'art. 2112 del Codice Civile infatti regola la cessione del ramo d'azienda, e dovrebbe dunque tutelare il lavoratore dal licenziamento e dal suo livello d'inquadramento contrattuale e salariale nel caso in cui l'azienda viene "ceduta".

Colaninno ammise che nel 2010 non avrebbero raggiunto l'obiettivo prefissato del pareggio operativo, e che se anche nel 2011 non ce l'avessero fatta avrebbero dovuto «trovare soluzioni di finanziamento, perché Alitalia avrà bisogno di soldi» (Il Sole 24ore del 04.06.2010). Si segnala chiaramente un miglioramento con una progressiva riduzione della passività, ma è altrettanto chiaro che persino se riuscissero a chiudere il 2011 con un bilancio in pareggio (cosa ad oggi comunque difficile) questa andrebbe ricalcolata al netto delle facilitazioni per lo start up aziendale (ad esempio le cospicue agevolazioni fiscali per le assunzioni dalla cassa integrazione del personale ex-Alitalia), nonché delle esternalizzazioni degli scali periferici. È evidente infatti che se si ricorre alle esternalizzazioni o alla vendita di beni aziendali per far quadrare i bilanci, e si gode di facilitazioni straordinarie per l'avviamento d'impresa, i dati che emergono in proiezione non sono affatto brillanti, ma anzi sono forieri di futuri problemi che presto si manifesteranno. Ci chiediamo, ovviamente, cosa spinga e cosa abbia spinto il sindacato ad avallare questo percorso suicida.

Le aspettative di sviluppo continuamente lanciate a mezzo stampa (e nella comunicazione aziendale interna) dall'AD Sabelli sul rinnovo della flotta, sull'espansione del network, sul miglioramento dei conti e sull'aumento del trasportato, trovano poco riscontro con le cifre di bilancio, con il ridimensionamento di Alitalia (principalmente a vettore regionale) e con il progressivo aumento della subalternità all'Air France-Klm, unica vera detentrica di un pacchetto azionario considerevole e di maggioranza relativa. Dunque a dispetto di tale operazione di facciata, nei principali "corridoi" della compagnia di Bandiera, ossia quelli legati alla programmazione, alla gestione del network e alle procedure di acquisto, si parla inesorabilmente francese.

Diventa sempre più chiaro che la nuova Alitalia-Cai stia pagando un debito politico-commerciale nei confronti dell'Air France, frutto di accordi precedenti che esulano dagli interessi strettamente connessi allo sviluppo del Trasporto aereo in Italia, che dovrebbe avere un suo asse centrale e una guida nella compagnia di Bandiera. Parte delle difficoltà dell'attuale management quindi sono frutto di scelte politiche che subiscono anche il peso delle relazioni internazionali. Un fatto che alimenta il disinteresse di fondo alle sorti del settore da parte dell'azionista, tranne quando non sia strettamente legato alla possibilità di una *plusvalenza*<sup>11</sup> a breve o medio termine, oppure alla possibilità di ottenere commesse importanti nei principali ed originari settori di riferimento (come nel caso degli azionisti legati ad *Expo Milano 2015*, un fatto emerso persino nei maggiori quotidiani e che ha suscitato polemiche ed ombre sull'intera vicenda).

È evidente poi che l'operazione Cai abbia avuto un mandato confindustriale che puntava alla creazione di un nuovo modello di Relazioni industriali nel paese. Infatti è doveroso sottolineare come gli attacchi subiti dai lavoratori rispetto al costo del lavoro e alla produttività fossero del tutto strumentali ed infondati. Gli indicatori ufficiali provenienti da un organo collegiale europeo a cui aderiscono tutte le maggiori compagnie aeree, l'AEA (Association of European Airlines), che riceve i dati direttamente dalle stesse compagnie, rilevano come il costo del lavoro in Alitalia fosse decisamente inferiore di parecchi punti percentuali rispetto alle compagnie aeree di riferimento come British Airways, Lufthansa, Air France/Klm, Iberia. Ma anche il rapporto lavoratori-macchine (numero lavoratori per aeromobile) era favorevole rispetto agli altri competitori, così come la produttività media dei lavoratori. Dati evidentemente omessi dai *main stream*<sup>12</sup>, che invece di paragonare i risultati dei lavoratori Alitalia con quelli delle compagnie di riferimento si sbracciarono a mettere in relazione l'Alitalia con le *low cost*. Ogni serio analista di settore d'altronde sapeva benissimo quanto fosse del tutto infondato l'accostamento, proprio perché sono tipologie aziendali non comparabili. Infatti le cosiddette *low cost* hanno personale giovane (sono

---

<sup>11</sup> È l'aumento di valore entro un determinato periodo di tempo di beni immobili o di valori mobiliari (come ad esempio le azioni).

<sup>12</sup> Principali correnti d'informazione conosciute dalle masse (programmi televisivi del genere talk show di attualità, e quotidiani)

nate recentemente rispetto alle storiche compagnie come Alitalia, British Airways ecc.), e quindi da un punto di vista contrattuale hanno un'anzianità media inferiore ed ovviamente costi medi del lavoro differenti; inoltre le *low cost* concentrano la loro attività principalmente solo sul *core business*<sup>13</sup>, a differenza dei vettori aerei che controllano tutta la filiera produttiva (terra, handling, volo, area tecnica di manutenzione leggera e pesante). Hanno dunque costi differenti, ma anche una solidità e qualità del tutto diversa, tenendo pure conto della diversificazione del prodotto offerto che include ogni tipo di volo ed un network completo, operante sugli scali aeroportuali principali e con l'offerta degli orari centrali<sup>14</sup>. Mentre spulciando il resto dei conti della compagnia di Bandiera si è invece “scoperto” che dalla bottiglia di coca cola, ai costi per inutili consulenze fino alla risma di carta per una stampante veniva tutto pagato due o tre volte il prezzo di mercato. Per non parlare del rapporto tra dirigenti e dipendenti (il più alto rispetto alle compagnie di riferimento) e dei compensi del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore delegato. A tal proposito l'ex A.d. Giancarlo Cimoli nel 2005 ricevette un compenso di circa 3 milioni di euro (quando i conti erano già catastrofici e mentre l'A.d. dell'Air France/Klm, nello stesso anno, riceveva sei volte di meno). Lo stesso Giancarlo Cimoli che al momento della sua uscita, quando l'azienda era destinata al sicuro fallimento, ottenne un compenso liquidatorio di ben 4 milioni e mezzo.

Un piano inclinato generale che ha portato la compagnia sino all'amministrazione straordinaria della gestione del Prof. Augusto Fantozzi, altro manager super pagato che al termine del suo mandato si dice che possa guadagnare per la sua “consulenza” fino a 18 milioni di euro. Un manager che, tra le altre cose, è ben protetto dall'art. 3 della Legge 166/'08 perché lo rende immune da qualsiasi azione giudiziaria qual ora dovessero risultare eventuali sue “inottemperanze”. Paradossalmente, proprio l'alta produttività e le elevate competenze delle maestranze che negli anni hanno dovuto sopperire a tutte le mancanze di una dirigenza alquanto “distratta” ha permesso all'Alitalia di poter resistere così a lungo prima del fallimento.

Mentre dunque un intero management otteneva compensi d'oro migliaia di lavoratori finivano in un vicolo cieco dalle proporzioni gigantesche. Le cifre dei lavoratori coinvolti, d'altronde, si caratterizzano per l'eccezionalità dell'intera impresa che ha permesso il passaggio epocale dalla vecchia Alitalia alla nuova azienda Alitalia Cai a capitale “privato”. Ma a subire la ristrutturazione aziendale come già detto non è stata solo l'Alitalia, perché la Cai ha inglobato in sé anche l'Air One. Il Gruppo Alitalia contava 16.820 lavoratori a tempo indeterminato e 2.560 lavoratori precari (con varie tipologie contrattuali), mentre l'Air One aveva 1.900 lavoratori a tempo indeterminato e 1.250 lavoratori precari. Da sottolineare che i lavoratori precari in forza in Alitalia ed Air One, ad ottobre '08, complessivamente erano quindi 3.810. Il bacino di riferimento dei precari invece (dal quale le varie aziende richiama per la stipula di nuovi contratti a tempo determinato) si stima fosse più del doppio di quelli in forza durante la vertenza quando vennero forniti i dati dalle varie aziende (quindi circa 7.500 precari in tutto). Quel bacino di riferimento, al termine della vertenza, ha subito un profondo e drammatico “ridimensionamento”, operato senza alcuna rigorosa logica di anzianità precedente. Nel complesso i lavoratori precari rappresentavano, come bacino di riferimento, un terzo dell'intero organico effettivo. L'Accordo Quadro tra Governo e Parti sociali, e successive integrazioni, siglato con la quasi totalità delle organizzazioni sindacali

---

<sup>13</sup> Attività produttiva principale, che per una compagnia aerea è rappresentata dagli aeromobili e dalle rotte (trasferimento da punto A a punto B).

<sup>14</sup> Il costo di uno Slot (finestra temporale entro la quale un aeromobile ha il permesso al decollo) a Londra Heathrow alle ore 9.00 è chiaramente diverso da quello di uno scalo periferico come Luton, o Stansted, con partenza alle ore 6.00.

(29.09.'08), tra le altre cose prevedeva che solo 1.000 lavoratori precari sarebbero stati richiamati dal bacino dei 7.500 nei tre anni successivi. La Cai sottoscrisse in seguito un accordo con le OO.SS/AA.PP. asserendo che avrebbe assunto in totale solo 12.639 lavoratori (14.11.'08). L'ammontare del personale di entrambe le aziende (Gruppo Alitalia ed Air One) prima dell'acquisizione da parte della Cai era quindi di 22.530 dipendenti. Per cui, alla fine del piano di ristrutturazione migliaia di lavoratori precari furono lasciati nell'incertezza senza ammortizzatori sociali e circa 10.000 lavoratori "garantiti" furono posti in Cigs<sup>15</sup>.

Air France offrì per l'acquisto di Alitalia 2.500 milioni di euro. Questo ad aprile 2008. Ma l'affaire Alitalia non si sarebbe concluso in quella partita, con l'accordo che si stava realizzando sotto il governo Prodi, perché l'obiettivo che si evinceva dal quel piano consentiva solo di diluire nel tempo il passaggio della compagnia di bandiera a vettore aereo "regional" con funzioni del tutto ancillari dell'Air France. Quindi, se volessimo essere precisi, il Governo Berlusconi ha solo accelerato un processo che era già previsto anche nel vecchio piano Air France con il governo Prodi (piano in realtà figlio della ristrutturazione del capitale che negli anni '90 ha avviato le liberalizzazioni e la "spartizione" del mercato del trasporto aereo in Europa, con presenza dominante, e decisa a Bruxelles, dell'Air France, della British Airways e della Lufthansa). Oltre tutto erano presenti già dal 2007 documenti di Banca Intesa sul piano Alitalia (poi tenuti in "sordina" perché scomodi dopo la caduta del governo Prodi), e dunque a riprova dell'interesse *bipartisan* sulla cessione Air France veicolata da Banca Intesa (che ha tutelato la sua esposizione con Air One ed Alitalia). Il vecchio piano prevedeva poi una rivisitazione a due anni di distanza (strane coincidenze temporali, visto che dopo due anni anche Sabelli rivede il piano prevedendo nuovi esuberi). Infatti all'epoca s'intuiva benissimo che pure la ristrutturazione seguente, quella a due anni dall'operazione salvataggio Prodi, avrebbe riguardato principalmente terra, perché Air France voleva un'azienda più snella e concentrata sul *core business* (area volo). Un risultato finale comunque che ha visto il pagamento di soli 1052 milioni di euro la compagnia di bandiera, a fronte della prima offerta di 2500 milioni di euro, e di 10.034 licenziamenti contro il numero inferiore che la prima fase Air France aveva previsto. Bisogna sottolineare con forza ancora una volta che il vecchio piano era palesemente solo precursore di ciò che è accaduto comunque, e da subito, con l'avvento della Cai, ma ci si domanda però come mai quasi tutti i sindacati si siano precipitati a firmarlo pochi mesi dopo senza alcuna reale opposizione, quella che almeno in apparenza tentarono durante il governo Prodi, e che quanto meno (questo sì, bisogna riconoscerlo) avrebbe reso almeno in parte meno drammatiche le conseguenze per i lavoratori.

Mentre dunque il capitalismo italiano (in effetti non molto dissimile da quello di altri paesi) mostrava il suo volto più reale con la sua naturale ed endemica spoliatura degli interessi collettivi, migliaia di lavoratori Alitalia finivano fuori dai cicli produttivi. È pur vero che molti di questi lavoratori, oggi posti in Cigs, al termine dei 7 anni di ammortizzatori sociali (4 anni di Cigs e 3 di Mobilità, ex L. 166/08 che converte in legge con successive modificazioni il decreto legge 134/08), avranno i requisiti per accedere alle prestazioni previdenziali, ad eccezione però di una grossa controversia, ora affidata a singole cause. Riguarda l'imposizione dell'obbligo per le donne, pena la sospensione della Cigs, di "andare in pensione" 5 anni prima degli uomini, trasformando in imposizione quanto che era nato come una libera scelta. Esiste poi il drammatico problema di migliaia di lavoratori che risulteranno troppo giovani per accedere ai requisiti pensionistici e rimarranno di fatto senza alcun salario se non troveranno un altro lavoro, o almeno finché non raggiungeranno l'età pensionabile. Per tale motivo questi ultimi lavoratori, pur usufruendo della Cigs, e perciò anche se formalmente ancora dipendenti di Alitalia in amministrazione straordinaria

---

<sup>15</sup> Le cifre fornite dai vari enti e nelle varie fasi presentano però una serie di contraddizioni. Le cifre riportate sono quelle ufficiali ed iniziali, dalle quali si ricava, per sottrazione, i circa 10.000 lavoratori posti in regime di Cigs. Ma se prendiamo come riferimento i dati forniti recentemente dall'Amministratore Straordinario di Alitalia Prof. Augusto Fantozzi, notiamo che i 5.875 lavoratori posti in Cigs (oggi scesi a 4.200), sono in netta contraddizione con quelli iniziali. Che fine hanno fatto gli altri lavoratori? Su questo nessuno ha sin d'ora fatto chiarezza, e l'Inps è restio a fornire i dati ufficiali.

(la Bad Company) fino alla mobilità, è come se avessero subito un licenziamento differito. E per ultimi, come sempre, risultano i lavoratori precari, dei quali ci si dimentica in modo sistematico, a partire dalla loro condizione di estrema ricattabilità e di assenza di adeguati ammortizzatori sociali, a cui potrebbero invece accedere come ogni altro lavoratore a fronte di una crisi che estromette forza-lavoro utilizzando una procedura collettiva.

Andrebbe poi aggiunto che da vecchi studi di settore si stimava che per ogni lavoratore Alitalia che fosse stato licenziato si sarebbero generati, a caduta, i licenziamenti di almeno 2 lavoratori dell'indotto, i quali tra l'altro sono spesso privi di specifici ammortizzatori sociali. Si calcola quindi che la ricaduta sull'indotto produrrà, alla fine del lungo processo di ridimensionamento del settore, circa 20.000 ulteriori licenziamenti. Inoltre sono da tenere in considerazione anche le ripercussioni economiche sull'intero sedime aeroportuale e sul territorio circostante, dove storicamente l'Aeroporto di Fiumicino, e nello specifico l'Alitalia, hanno attinto per sopperire alle varie maestranze. I territori circostanti del Lido di Ostia ed il Comune di Fiumicino sono quindi i principali luoghi della Provincia di Roma che più subiranno, nel tempo, le ripercussioni della crisi Alitalia.

In questa situazione sfibrata, e caratterizzata dalla velocità dei mutamenti improvvisi di un'economia che ricerca un centro su cui rifondare un nuovo ciclo economico, si inscrivono quindi pure i meccanismi di tutela dei vari sistemi di welfare, che si presentano inadeguati rispetto ai loro compiti di "ammortizzatori" sociali. I cosiddetti *requisiti di sistema*<sup>16</sup>, di cui il Trasporto aereo avrebbe bisogno per mantenere una maggior stabilità, sono assenti dall'agenda di Governo e si attendono oramai da più di dieci anni. Per realizzarli sarebbe necessaria una capacità complessiva di progettazione e proiezione nel futuro, supportata da una capacità d'investimento a medio e lungo termine con delle concrete linee guida di sviluppo industriale a cui riferirsi, ed una complessiva politica integrata dei trasporti. È proprio questo vuoto che genera una maggior velocità di mutamento del settore, il fattore emergente che genera emergenza continua. Questa assenza crea anche la condizione di base entro cui, infine, il piano normativo insegue con difficoltà le ripercussioni sociali della ristrutturazione del capitale nel Trasporto aereo. Le nuove casse integrazioni per i neoassunti in Alitalia-Cai (accordo del 4 marzo 2011) seppur su base volontaria, sono d'altronde lo specchio di quanto appena detto, così come confermato anche dallo scenario estremamente precario e di sopravvivenza incerta delle altre compagnie aeree italiane operanti nel nostro paese. È bene ricordare comunque a quei lavoratori che oggi hanno accettato la Cigs volontaria che i nostri periodi di Cigs e mobilità, assegnati a fronte di accordi specifici, presentano tutt'ora delle problematiche irrisolte in quanto ad aspetti contributivi, tassazioni e conteggi del Tfr. È quindi opportuno che siano consapevoli delle criticità e richiedano preventive delucidazioni ai sindacati stessi. Per non parlare del rischio di ulteriori casse integrazioni (ed in questo caso probabilmente non più volontarie) alla luce degli attuali problemi di bilancio dell'Alitalia Cai aggravati dalla crisi libica e giapponese. Ci si domanda come sia possibile che un'azienda, i cui asset complessivi valgono qualche miliardo di euro, possa entrare in crisi per una perdita operativa solo su due direttrici. Sembra piuttosto evidente che l'azienda manifesti una carenza strutturale in investimento e programmazione. È d'altronde impensabile asserire che l'intero net work della compagnia di Bandiera sia centrata su Tripoli e Tokio, alla luce delle centinaia di voli programmati giornalieri che operano su decine di direttrici (alcune delle quali altrettanto "ricche"). È chiaro che la situazione disegna piuttosto un'incapacità generale di tenuta dell'Alitalia-Cai, a fronte di una

---

<sup>16</sup> Per Requisiti di Sistema s'intende:

- . Definizione del ruolo dello Stato nel settore del Trasporto Aereo, nell'ambito di un Piano nazionale dei Trasporti Integrato (Trasporto aereo, ferroviario, navale e su gomma)
- . Riordino del Sistema aeroportuale ed individuazione di un numero ridotto di aeroporti sui quali investire
- . Blocco dei sovvenzionamenti illegittimi, e mascherati, a compagnie Low cost, da parte di Enti locali e Gestioni aeroportuali
- . Definizione di clausole sociali e di contratti nazionali di lavoro

“crisi” contingente a cui il Trasporto aereo è notoriamente assoggettato, ma anche abituato ad affrontare da molti anni a questa parte.

Quindi, di fronte ad un panorama del trasporto aereo italiano e della sua compagnia di Bandiera estremamente volubile, l'impossibilità di una centralizzazione e stabilizzazione operativa del sistema di welfare, nell'ambito delle politiche attive del lavoro, è allora solo in apparenza slegato da queste tematiche macro-economiche. È infatti diretta conseguenza della latitanza di una pianificazione economica e di un progetto industriale e generale del paese. Nel Trasporto aereo l'assenza di una pianificazione, che come già detto dovrebbe integrarsi con l'intera Rete dei trasporti (in special modo integrandosi con quella ferroviaria), è elemento fondamentale che impedisce un solido sviluppo industriale del settore e manifesta una difficoltà sempre maggiore a mantenere un legame coerente con i sistemi di welfare.

Premesso tutto questo, come parte di una conseguenza ne è derivato che i lavoratori di Alitalia posti in regime di Cigs si sono trovati in una situazione paradossale, in una sorta di limbo giuridico. Infatti, una volta posti in Cigs, e dopo aver sottoscritto un Patto di servizio con i rispettivi Centri per l'Impiego delle province di appartenenza (patto vincolante per l'erogazione del trattamento economico da parte dell'Inps, e derivante dagli accordi sottoscritti tra le Parti Sociali ed il Governo), non hanno potuto partecipare formalmente a corsi di riqualificazione professionale (tranne rare eccezioni) messi a disposizione dai vari enti locali, per via di alcuni limiti normativi. Il Patto di Servizio Alitalia è a tutti gli effetti difficilmente integrabile con l'attuale offerta di politiche attive del lavoro, sia di provenienza regionale (SPAL<sup>17</sup> per deroghe) sia dell'attuale programmazione Provinciale con FSE<sup>18</sup>. Si è così configurata una situazione in cui persino i lavoratori più attivi, perché propensi a ricostruirsi autonomamente una prospettiva lavorativa che li vedesse partecipi di un programma di riqualificazione professionale, venivano lesi di un diritto sancito solo in linea di principio e non nella sua concretezza. Finalmente a Settembre 2010 la Provincia di Roma, negli uffici dell'Osservatorio del Mercato del Lavoro e delle Politiche del Lavoro, e dopo alcuni incontri esplicativi in cui veniva presentato il problema da parte del Comitato Overbooked (comitato trasversale di lavoratori cassintegrati Alitalia), si è fatta carico delle problematiche emerse ed ha accolto le loro istanze. In accordo con il Comitato Overbooked, che rappresentava i lavoratori posti in Cigs, la Provincia di Roma si è assicurata di vagliare gli eventuali fabbisogni formativi professionali dei lavoratori per ottemperare comunque agli impegni sotesi alla sottoscrizione del Patto di Servizio. Ha quindi avviato una prima fase di screening sui bisogni di riqualificazione professionale del personale cassintegrato, realizzando infine lo specifico Progetto di Orientamento indispensabile alla strutturazione dell'intervento formativo. Allo stato attuale però l'intero progetto ha subito una battuta d'arresto per le difficoltà finanziarie della Provincia di Roma, determinate dal blocco dei fondi da parte della giunta Polverini della Regione Lazio (che veicola per legge l'FSE). Un ulteriore “schiaffo” ai lavoratori che si sono resi volontariamente disponibili ad una riqualificazione professionale, utile anche ad attenuare i costi sociali della stessa Cigs. C'è da aggiungere che i lavoratori Alitalia, seppur distribuiti principalmente su Roma (da sempre sede ufficiale e centrale della compagnia aerea di Bandiera) sono stati impiegati in diverse basi di armamento ed uffici presenti in tutto il territorio nazionale a partire da Milano (Linate e Malpensa), ed inoltre in sedi dislocate anche all'estero. Diversi lavoratori pertanto finendo in cassa integrazione si sono dovuti iscrivere ai Centri per l'impiego delle rispettive province di appartenenza. Inoltre, nel corso di questi due anni la nuova compagnia Alitalia-Cai ha dovuto sopperire alla mancanza di organico a causa di uno start up aziendale sotto-dimensionato. Diverse centinaia di lavoratori posti in Cigs infatti sono stati chiamati in momenti successivi in Alitalia-Cai, a volte con contratti a tempo determinato (al termine dei quali tornavano in Cigs), mentre gruppi di lavoratori precari sono stati stabilizzati, ed altri ancora chiamati ex novo, cioè al di fuori dei bacini di appartenenza (mai resi ufficiali da liste di anzianità pubbliche). Tutto ciò è avvenuto a fronte di lavoratori qualificati ed

---

<sup>17</sup> Sistema Politiche Attive Lavoro

<sup>18</sup> Fondo Sociale Europeo: ha l'obiettivo di promuovere l'occupazione a livello europeo (con maggiore attenzione alle categorie più vulnerabili), anche attraverso il finanziamento di interventi formativi per la riqualificazione professionale

in attesa di essere richiamati dalla Cassa integrazione, e quindi nel mancato rispetto degli accordi sottoscritti a Palazzo Chigi (Lodo Letta del 31.10.'08), ed ha portato alla destrutturazione totale di ogni riferimento normativo legato al diritto dei lavoratori. C'è poi da aggiungere l'incertezza, per alcune centinaia di lavoratori, determinata dalla variabilità negli anni a venire delle "finestre mobili" per accedere alle prestazioni previdenziali, nonostante al momento dell'accordo avessero avuto la garanzia che al termine dei 7 anni di ammortizzatori sociali avrebbero comunque raggiunto i necessari requisiti. Ed infine c'è da considerare che diversi lavoratori posti in Cigs, nell'arco di questi due anni e mezzo, sono fortunatamente riusciti a ricollocarsi in modo del tutto autonomo.

## **Alcune responsabilità politiche da chiamare in causa**

Primo firmatario dell'accordo "virtuale" del 2008 per il "salvataggio" della Compagnia di Bandiera fu l'allora segretario dell'UGL Renata Polverini, oggi seduta sullo scranno di governatore del Lazio. Fu una firma "preventiva", ossia una firma sulla fiducia, senza reale presa visione delle carte, come i fatti hanno dimostrato. Gli effetti di questa "lungimiranza" della Polverini sono poi apparsi in tutta la loro evidenza: 10.034 cassintegrati della prima ora, solo alcuni dei quali richiamati successivamente, e principalmente nei settori dei naviganti; il ricorso a mille solidarietà espansive, non compensate però dal 25% delle assunzioni di lavoratori posti in regime di Cigs, e che avrebbero dovuto diminuire il costo degli ammortizzatori sociali sulle casse dell'Inps, dunque dei contribuenti (ossia di quei "conti pubblici" pagati per la quasi totalità sempre dai lavoratori).

È di circa due mesi fa la "vittoria" dei sindacati confederali che hanno esultato nell'aver concesso all'azienda altre 700 Cigs, questa volta però su base volontaria (più 300 esternalizzazioni), ed il part time (550 nella sola categoria di Assistenti di Volo), a fronte di 160 assunzioni dalla Cigs. Quindi assunzioni non derivate da una ripresa delle attività produttive, ma dal ricorso degli stessi lavoratori alle procedure contrattuali del part time a scopo di sopravvivenza, visto che l'aumento dell'intensità dei turni di lavoro del personale navigante ha determinato una diffusa fatica operativa e la richiesta massiva di domande di part time.

La Regione Lazio ed il suo governatore ignorano totalmente la questione Alitalia, che pure ha colpito duramente la regione dove ha sede l'azienda, e dove abitavano circa il 70% delle maestranze estromesse dal lavoro. Questo numero incredibile di cassintegrati, assieme a quei precari estromessi e senza alcun diritto di ammortizzazione, dovrebbero invece ricevere quanto meno l'interesse di colei che dopo averne avallato la "fine produttiva" ha ora il dovere di fornire tutti gli strumenti per garantire la possibilità di una nuova occupazione lavorativa. In questo panorama industriale regressivo il governatore della Regione Lazio fa finta di non vedere la crisi dell'azienda più grande del centro sud Italia. Impegnata a discutere di appartenenza di case ad affitti irrisori, e di grandi manovre per il lavoro, la Polverini dimentica regolarmente di parlare di Alitalia, come dimentica regolarmente di fornire una risposta alle migliaia di cassintegrati e di precari lasciati sul campo dalla sua firma preventiva. E come peraltro dimentica regolarmente di fornire un qualsiasi strumento che possa permettere a questi lavoratori di riqualificarsi, vista la loro impossibilità di accedere ai requisiti pensionistici al termine del periodo di ammortizzatori sociali.

A tale scopo questa iniziativa va anche inquadrata in una più ampia azione di mobilitazione e di sostegno dei tanti cittadini laziali che subiscono le incapacità politiche a rispondere adeguatamente ad una crisi sempre più profonda. Privatizzare i profitti e socializzare le perdite non può mai essere una risposta valida, perché palesemente ingiusto e perché manifesta l'uso delle istituzioni per favorire scopi privati (l'interesse delle aziende a discapito dei lavoratori). Il governatore di una regione che vede un aumento esponenziale della cassa integrazione, che sta

colpendo indiscriminatamente tutti i lavoratori dei servizi, deve mettere in campo una serie di iniziative tese a minimizzare il numero dei senza lavoro e a ridurre gli impatti sociali che la crisi sta determinando. Mentre i cassintegrati continuano a vedersi private della possibilità di una prospettiva lavorativa nel frattempo, con notevole sprezzo di ogni normativa che tuteli i lavoratori, l'azienda ha inserito e prevede di inserire nella produzione nuovo personale, esterno persino al bacino dei precari che si era creato in questi due anni di attività, utilizzando in alcuni casi addirittura lavoratori interinali (come ad esempio a terra). Lasciando i lavoratori in Cigs però si scaricano i costi di un'impresa privata sulla collettività, tramite l'Inps. Come sempre la crisi viene fatta pagare solo ai lavoratori. Parliamo di un'azienda che quando era controllata pubblicamente si è vista negare l'opportunità di una ricapitalizzazione o di una cessione sotto espressa proposta di pagamento da parte di Air France, per meri motivi di opportunismo politico.

Gli imprenditori che hanno guidato il passaggio alla nuova Alitalia Cai hanno dunque forzato la mano sfruttando il procurato stato di crisi da parte dell'amministrazione straordinaria e di un establishment politico-economico e mediatico totalmente complice. Ciò è evidentemente scontato che possa accadere in un regime capitalista, ma quel che merita di essere messo in evidenza è che la politica ha avuto un ruolo attivo in questa farsa, ostacolando qualsiasi mediazione che tutelasse i diritti dei lavoratori ed operando esclusivamente al servizio della parte padronale, garantendosi in questo modo il consenso di una Confindustria fortemente coinvolta nella vicenda. La realtà attuale quindi è che questo management risponde principalmente alle lobby politiche ed economiche che lo ha sponsorizzato e agli interessi dei francesi.

## **Brevi considerazioni sull'accordo del 4 marzo 2011**

Continuare a siglare accordi con un'azienda che ha costantemente disatteso precedenti accordi, e che ancora oggi applica le regole della rappresentanza a suo piacimento, e tenendo fuori dai tavoli i sindacati non graditi, ci sembra poco serio. Occorrerebbe dunque una forte mobilitazione a favore del rilancio della compagnia di bandiera per svincolarla dagli esclusivi interessi padronali, e per giunta a vocazione straniera, una mobilitazione che fosse anche in grado di dare sostegno a quei sindacati che decidessero di attivarsi per cambiare finalmente rotta, e per riprendere un percorso abbandonato da tempo e fondato sulla costruzione dei rapporti di forza. I lavoratori tutti, d'altronde, non hanno certo più bisogno di tavoli nei quali si è solo disposti a cedere su tutto, dimostrando una totale debolezza, ma anche una pericolosa sottomissione che lascia i lavoratori completamente sguarniti di ogni difesa. Coloro i quali hanno perso il posto di lavoro devono avere risposte da parte dei sindacati e delle istituzioni, in primis dalla Regione Lazio. Il recente accordo di marzo sulle procedure per i nuovi esuberanti lasciano infatti interdetti.

Come sostenuto più volte in questo documento sappiamo che Alitalia era destinata da tempo a diventare "vassalla" di Air France, salvo poi trincerarsi dietro la maschera dell'italianità per qualche anno. L'A.d. Sabelli ha goduto e gode tuttora di una "condizione unica". Una concreta dimostrazione, tra le altre cose, che la libera concorrenza in un regime capitalista è pura fantasia, venduta ad ogni occasione dagli apparati ideologici. Probabilmente il vero ruolo di questo management è quello del definitivo liquidatore di ciò che resta della compagnia di Bandiera. Per fare questo utilizza, con il consenso sindacale e del governo, e senza aprire uno stato di crisi, la cassa integrazione fino a 48 mesi, grazie anche alla legge 166/08 già testata nella prima fase di avvio d'impresa. Una legge che è bene ricordare essere nata in modo del tutto strumentale (e che a parere di molti è da considerarsi persino norma incostituzionale) perché frutto di un ricatto determinato dall'emergenza. Sabelli dunque per affrontare al meglio le sue "fatiche" percepisce un notevole compenso, e mentre distribuisce lavoro e compensi a dirigenti e quadri chiamati

dall'esterno continua ad estromettere i veri lavoratori che hanno "costruito" negli anni l'Alitalia attraverso la solita cassa integrazione. Contemporaneamente riesce poi persino ad emettere comunicati aziendali di performances raggiunte.

I punti centrali ed oggetto di notevole perplessità sono molteplici, e riguardano l'impianto stesso dell'accordo, a partire, come già accennato, dal fatto di utilizzare una cassa integrazione senza aprire uno stato di crisi (sfruttando la volontarietà). Ma nonostante i numerosi elementi critici riscontrati in merito a questo specifico accordo, si ritiene che come Comitato di cassa integrati ci si debba concentrare principalmente sulle problematiche Cigs legate alla possibile riassunzione in Alitalia-Cai derivanti dall'accordo stesso. I punti critici individuati sono:

- 1) Totale assenza di un piano di richiamate per i lavoratori non pensionabili di terra, a fronte delle stabilizzazioni dei precari a partire dal 2004.

È d'obbligo anche precisare che il rispetto di un'anzianità pregressa sulle assunzioni Alitalia-Cai (onde evitare di generare un'assurda "guerra tra poveri", utile solo a rompere l'unità dei lavoratori a favore degli interessi padronali) è di fondamentale importanza. Infatti il mancato rispetto dell'anzianità pregressa, il peggioramento normativo e il non rispetto dei pur pessimi accordi esistenti, creerà un circolo "non virtuoso" che è evidentemente deleterio per tutti quanti. Ciò quindi vale anche per chi oggi pensa che non lo riguardi, o peggio ancora che affronta il problema con un approccio individualista vedendosi per questo sfavorito, come nel caso di alcuni precari che cadono nell'errore di farsi dividere sul principio di anzianità rispetto ai Cigs, quando poi, giustamente, lo vogliono veder rispettare nei confronti dei loro colleghi precari. Il rispetto di un diritto per tutti è oggi la premessa affinché questo diritto valga anche per le generazioni successive, alle quali quelle odierne sono inesorabilmente legate. E questo è forse il senso più tangibile del concetto di solidarietà intergenerazionale, o forse sarebbe meglio dire, di solidarietà di classe.

- 2) Incapacità dei sindacati di far rispettare gli accordi appena sottoscritti.

È evidente che di fronte ad un'azienda che non presenta alcuna affidabilità, l'aver concesso immediatamente le Cigs volontarie ed i part time, senza pretendere contestualmente la riassunzione dal bacino dei Cigs, è un fatto che squalifica l'operato del sindacato, perché lo pone in una condizione di ricattabilità persino quando ha concretamente del potere contrattuale senza dover necessariamente confrontarsi attraverso un rapporto di forza

- 3) Mancanza di una lista di anzianità per le richiamate
- 4) Concessione aziendale per poter utilizzare i fondi di sostegno dei lavoratori in cassa integrazione, derivanti dal Fondo Speciale del Trasporto Aereo.

L'Alitalia-Cai in questo modo può rastrellare dei fondi destinati ai lavoratori per non pagare la propria riqualificazione del personale, mentre gli stessi lavoratori a cui dovrebbero essere destinati i fondi (i lavoratori in Cigs) sono impossibilitati ad usarli per corsi di riqualificazione professionale.

Come Comitato di lavoratori cassaintegrati Alitalia (Overbooked) crediamo che siano possibili lotte comuni per i diritti di tutti. Infatti riteniamo che, ad esempio, la richiesta di una lista di anzianità possa essere uno dei primi tasselli su cui lavorare assieme ed uniti. Un problema che accomuna tutta la massa dei lavoratori, siano essi di terra che di volo, siano essi cassa integrati, assunti a tempo indeterminato o determinato in Alitalia-Cai. È infatti noto che nessuno di tali gruppi di lavoratori è inserito in una lista di anzianità. Su questo riteniamo che si possa anche da subito iniziare una campagna di sensibilizzazione ed una vertenza "comune", così come riteniamo che i sindacati possano e debbano dare prova di un loro concreto impegno a partire da subito.

## Proposte ed obiettivi

La situazione Alitalia è emblematica, e potrebbe essere di stimolo per la realizzazione di un piano di gestione e di riqualificazione regionale che possa permettere ai lavoratori di ridarsi una prospettiva per il futuro.

In Alitalia ci sono lavoratori ineccepibili, tecnicamente e professionalmente validi, che sul mercato del lavoro attuale però hanno scarse possibilità di reintegro, vista la sudditanza delle politiche regionali nei confronti del precariato e delle aziende che lo praticano ad oltranza, e vista la “pericolosa” campagna di disinformazione effettuata negli anni contro l’inefficienza della compagnia di Bandiera. Come se tale inefficienza fosse dovuta ai lavoratori e non ai vari management che hanno condotto l’azienda alla deriva. Oggi vediamo bene che questi lavoratori non avevano e non hanno alcuna responsabilità. Alcuni di loro, siano essi in cassa integrazione o precari, hanno invece specializzazioni in amministrazione, in contabilità, in maintenance, in comunicazione, in informatica, in economia aziendale etc.

La Regione Lazio non deve e non può abbandonare questi lavoratori a sé stessi. Deve necessariamente istituire un osservatorio per la loro ricollocazione dedicata; deve poterli mettere nelle condizioni di fruire di agevolazioni sia per l’eventuale riconversione nel proprio posto di lavoro che presso altre aziende, attraverso corsi di riqualificazione, master, attività dedicate, e sia per la realizzazione di progetti di lavoro individuali o collettivi (assistiti), e parzialmente finanziati dalle casse regionali.

In questa ottica il Coordinamento dei lavoratori Alitalia in cassa integrazione, rappresentato dal Comitato Overbooked, attraverso il sostegno politico di Sel, Idv e Federazione della sinistra, intendono lanciare un’iniziativa pubblica in favore dei lavoratori cassintegrati e precari di Alitalia attraverso un’assemblea pubblica che espliciti formalmente un piano di riconversione collettivo sostenuto dai sindacati per tali risorse. Si fa notare inoltre che la richiesta d’intervento politico a sostegno dei lavoratori Cigs Alitalia non vuole precludere alcuna forza politica dell’opposizione. Per tanto si sollecitano esplicitamente in primo luogo tutte le altre forze politiche dell’opposizione, ma nella convinzione che le problematiche dei lavoratori Alitalia in Cigs dovrebbero essere in realtà oggetto d’interesse di tutta la politica, dunque anche dell’attuale maggioranza e della giunta Polverini.

L’obiettivo centrale su cui investire energie dovrà riguardare sulla possibilità di poter partecipare a corsi di riqualificazione professionale nell’ottica di una ricollocazione lavorativa, che possa prescindere anche dall’Alitalia-Cai. Ma dall’intricata gestione della complessità dell’intera vicenda deriva un continuo mutamento di dati, che sono poi difficilmente quantificabili per via della mancata sinergia informatica tra i Centri per l’Impiego e l’Inps (nelle sue dislocazioni territoriali). Per cui, nell’ambito specifico delle politiche attive del lavoro, l’unico modo per avere dati ufficiali, aggiornati costantemente, ed in grado di determinare un approccio puntuale alla privatizzazione e al ridimensionamento dell’Alitalia causato dalla nascita della nuova compagnia Alitalia-Cai, è quello di avere a disposizione almeno due fondamentali strumenti operativi che si richiede vengano approntati quanto prima possibile:

- Una lista generale, ufficiale e pubblica, per le richiamate dalla Cigs, controllata dai Centri per l’Impiego delle rispettive Provincie (che attivandosi, ed esercitando solo una funzione di controllo, non andrebbero a snaturare i loro nuovi compiti istituzionali ma li qualificerebbero ulteriormente).

- Una sinergia informatica tra i Centri per l'Impiego e l'Inps, affinché il flusso di informazioni necessario alla messa in campo delle politiche attive del lavoro sia costantemente aggiornato.

I punti essenziali su cui il Comitato richiede un intervento politico e sindacale sono molteplici, e sono i seguenti:

- 1) Lista ufficiale di anzianità aziendale, sia dei Cigs che dei Ctd (su cui creare una vertenza comune), sia di terra che di volo, per eventuali richiamate da parte di Alitalia-Cai (in relazione all'accordo del 4 marzo 2011).
- 2) Utilizzo da parte dei singoli lavoratori di finanziamenti tramite FSTA, per una riqualificazione professionale (anche previo verifica congiunta di una spendibilità sul mercato).
- 3) Graduatorie regionali e provinciali di accesso al lavoro presso Enti o aziende che aderiscono ad accordi e patti territoriali.
- 4) Sblocco dei fondi FSE da parte della Regione Lazio nei confronti della Provincia di Roma per ultimare l'attuazione della seconda fase del progetto di riqualificazione professionale dopo l'Orientamento, che ha consentito la realizzazione di un bilancio di competenze ma non dei corsi di riqualificazione professionale.
- 5) Sostegno a progetti di lavoro individuali e collettivi.
- 6) Risoluzione problematiche pensionamenti, Inps e fondi integrativi

Siamo del tutto consapevoli che le battaglie comuni dovrebbero essere portate avanti a partire dalla tutela dei soggetti più deboli. Ma questo assunto non deriva da una volontà pietosa, quanto piuttosto dalla coscienza che solo dando sostegno e promuovendo la certezza del diritto per colui che è posto al livello più basso sia possibile tutelare anche chi sta ai livelli superiori. Diversamente, come la storia ci insegna in maniera impietosa, vengono meno le fondamenta, e tutto tracima velocemente alla primo cenno di temporale, lasciando infine tutti quanti deboli ed indifesi di fronte alle aggressioni della controparte padronale. Per questo motivo si ritiene che sia principale interesse dei colleghi assunti a tempo indeterminato quello di attivarsi per la tutela dei lavoratori a tempo determinato o dei Cigs. Su questo punto tutto il sindacato dovrebbe avere il coraggio di affrontare una vera e propria battaglia culturale. Ma è chiaro, infine, che senza la bussola del conflitto ogni ipotesi di miglioramento è destinata a naufragare, perché la storia ci consegna sempre la sua lezione più cruda: ai tavoli della trattativa ci si può andare solo dopo aver misurato i rapporti di forza, altrimenti si è costretti a subire un sicuro ricatto. Ma dunque ciò significa che i sindacati non possono limitarsi a firmare di tutto per poi invocare una lotta priva di fondamento, addossando infine ai lavoratori responsabilità che sono proprie. Un percorso di lotta è tale se mobilita le coscienze ed i lavoratori attorno a degli scopi comuni, se li sostiene e all'occorrenza li fomenta, se è in grado di mantenere una coerenza strategica, di attivarli giorno dopo giorno con piccoli passi che possano ridare fiducia e credibilità nelle proprie forze. Un'esperienza che in poche parole sia in grado di divenire piena coscienza di sé e dei propri interessi.

Infine ci piace concludere questo documento citando uno degli intellettuali più fecondi del '900, Antonio Gramsci:

***“Agitatevi, perché avremo bisogno di tutto il nostro entusiasmo. Organizzatevi, perché avremo bisogno di tutta la nostra forza. Studiate, perché avremo bisogno di tutta la nostra intelligenza!”***  
(da *“L’Ordine Nuovo”*, Torino 1919)

**A cura del Comitato di cassaintegrati Alitalia Overbooked**