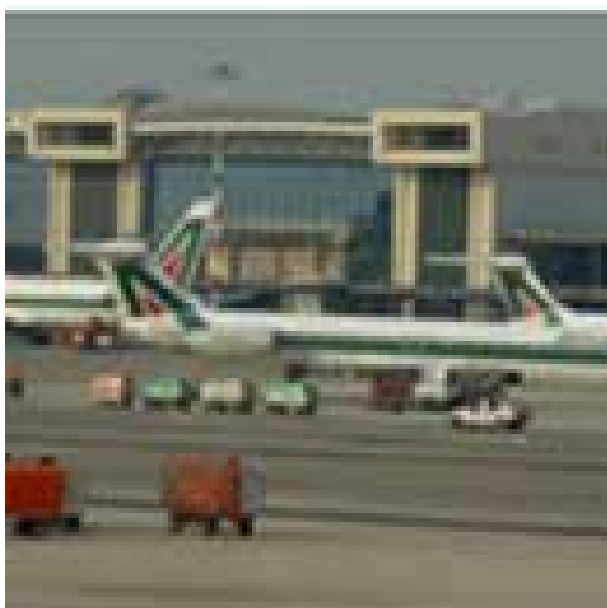




Trasporti

Con la pistola alla tempia



Nazionale, 29/10/2012

Dov'è il bandolo della matassa nelle vicende delle aziende del Trasporto Aereo, oramai quasi tutte nelle condizioni evidenti di crisi che generano licenziamenti e cassa integrazione per i lavoratori? Che cosa lega in un'unica soluzione la dichiarazione di esuberi in Alitalia Cai, gli ammortizzatori sociali attuati in Meridianafly, la sospensione delle attività di Wind Jet e la recente apertura delle procedure di concordato preventivo in Blu Panorama?

La risposta è nei progetti del governo che leggiamo in chiaro sui quotidiani. Si tratta di mettere insieme "i resti" delle compagnie aeree in difficoltà e di realizzare una sinergia vantaggiosa per le proprietà da attuarsi attraverso lo strumento della riduzione del costo del lavoro. Questi interventi fin ora, in molti casi hanno portato a forti diminuzioni del numero degli occupati ed all'aumento del precariato.

Per quello che riguarda la realtà di Az Cai, s'intravede una prospettiva foriera d'inquietanti e disastrosi cambiamenti che avranno impatto sulle categorie del trasporto aereo anticipando come sempre trasformazioni in tutti i vettori.

Le operazioni sono due: la prima gioca sulla semplificazione della rappresentanza finalizzata all'egemonia confederale, la seconda prevede l'omogeneizzazione dei contratti al ribasso come elemento fondante nel tardivo tentativo di arginare lo sfascio del sistema basato sulle deregolamentazioni selvagge all'origine di precariato e disoccupazione. Soprattutto s'intende spostare e delimitare il primo livello della contrattazione collettiva in modo che gli attori protagonisti siano ben individuati: CGIL CISL UIL Ugl e le AZIENDE. La raffica di disdette degli accordi nel T.A. attiene a questa strategia.

Torniamo a qualche giorno fa, quando la riunione sul piano industriale tra Alitalia e OO/SS è terminata in prima battuta, con la sospensione dei 690 esuberanti dichiarati dall'azienda e con l'impegno ad affrontare in sedi separate e parallelamente alla riorganizzazione del sistema trasporto aereo italiano, il confronto sul contratto Cai scaduto da un anno.

Il governo aveva già avviato gli incontri al ministero scegliendosi interlocutori privilegiati tra i confederali ed escludendo USB e TUTTE le altre sigle presenti in centinaia di aziende del settore (spesso rappresentanti maggioritarie d'interesse categorie).

La posticipazione dell'apertura del contratto Alitalia nell'ambito di un confronto in Assaereo, cioè presso le associazioni datoriali delle compagnie aeree, è il tassello mancante alla volontà di ridurre al silenzio ogni voce dissonante che si batte per la difesa dei diritti. Significa insomma, lavorare a definire nuovi equilibri nelle relazioni industriali nell'Italia disegnata dai manager stampo Marchionne. Tutta questa manovra è sostenuta dal governo.

Ma, direte voi, si discute per evitare licenziamenti nei settori di terra e di volo. Ebbene circolano insistentemente le voci sul prezzo che i sindacati si stanno orientando a pagare, non cambia la relazione. L'azienda ha chiesto il taglio dei costi a tutto campo: una cambiale da 30 milioni di euro. Com'è possibile che il problema degli esuberanti sia risolto con l'aumento di produttività? Le ipotesi che arrivano anche da ambienti sindacali e riprese dalla stampa, sono sconcertanti. Secondo loro sarebbero sacrifici onerosi ma sostenibili.

Ferma restando la necessità di ricorrere a un indeterminato numero di giornate di solidarietà mensili, si parla della riduzione delle ferie nel periodo estivo, di flessibilità a domanda nei contratti di parti time, e per il volo, di ridimensionamento delle composizioni equipaggi, di utilizzo delle risorse etniche con contratti esteri e di fungibilità per le qualifiche.

Ci chiediamo con quale leggerezza si possa firmare un accordo che, modificherebbe i contratti a tempo indeterminato in modo che nei periodi stagionali di picco d'attività la produzione possa essere spinta al massimo ed al datore di lavoro sia lasciata la possibilità di stabilire le ferie, i periodi di inattività per part time, la concentrazione delle giornate di solidarietà.

Nello stesso tempo con quest'abile mossa s'introdurrebbe il modello strutturale delle compagnie low cost. Il contratto aziendale CAi finisce nel calderone della contrattazione dei vettori, dove ancora rappresenta il riferimento economico "alto". Al momento giusto sarà opportunamente ridimensionato.

In attesa di vedere gli esiti concreti di questa trattativa non esitiamo a bollare sin da ora come irresponsabile ogni concessione alla flessibilità.

USB ha diritto di sedere ad ogni tavolo di confronto perché rappresenta migliaia di lavoratori nelle aziende del settore ed in Alitalia. Denunceremo ogni responsabilità. Nulla passerà sotto traccia. Il recupero dei danni fatti al paese in nome del libero mercato non può realizzarsi attraverso l'abbattimento dei costi e sulla pelle dei lavoratori.

Fiumicino, 29 ottobre 2012 USB Lavoro Privato T.A.