

Meridiana, Alitalia, Groundcare e tutto il resto...Il virus che devasta il lavoro nel trasporto aereo italiano.



Nazionale, 29/10/2014

Il caso Meridiana sta riempiendo le pagine e le cronache di tutti i media a causa di numeri esorbitanti e spropositati (1636 licenziamenti su poco più di 2000 addetti) ma anche grazie a una reazione compatta e determinata dei lavoratori, i quali con le loro magliette rosse con la scritta "io sono un esubero Meridiana" hanno percorso piazze e strade in tante città italiane, hanno attraversato le manifestazioni in occasione dello sciopero generale del 24 ottobre e sono arrivati persino nelle udienze papali. E grazie anche a due lavoratori, Andrea e Alessandro, che da 14 giorni sono asserragliati su un pilone d'illuminazione dell'aeroporto di Olbia a 40 metri di altezza.

Questa colorata indignazione non è qualcosa di estemporaneo ma il frutto di una dura vertenza che si sta consumando da anni, ovvero da quando l'azienda nell'autunno del 2011, a pochi mesi dalla messa in cassa integrazione del 50% del personale, ha avviato le operazioni che alla fine l'hanno portata all'acquisto della società Airltaly. In questa piccola compagnia con anzianità e trattamenti ben diversi dalla casa madre, l'attuale management ha iniziato a travasare sempre più attività di volo sottratta ai colleghi più anziani e più sindacalizzati di MeridianaFly.

Dalle circa 45 macchine totali del 2011 siamo passati a un piano industriale, o almeno qualcosa che dovrebbe essere tale, che prevede 14 macchine, estendibili a certe condizioni a 18, di cui 2 in Meridiana e 12 in Airltaly.

E' palese, quindi, che in ballo non c'è solo una ristrutturazione basata sul ridimensionamento della flotta e sul taglio occupazionale, dei salari e dei diritti, un virus endemico provocato da una classe imprenditoriale accattona a cui assistiamo dai tempi di Mengozzi, poi di Cimoli, poi di Sabelli e oggi di Scaramella, che ha distrutto un settore strategico per l'intero paese, ma un'impostazione industriale basata sul dumping interno che punta a licenziamenti selettivi e discriminatori nei confronti dei più anziani e con i maggiori carichi familiari.

E' vero che questo, purtroppo, accade ormai in molti settori produttivi del nostro paese, ma il trasporto aereo ha alcune specificità che invece potrebbero spingere verso la soluzione opposta: non è infatti una produzione delocalizzabile e non è un mercato in crisi, tutt'altro.

Basta ricordare che quello italiano è il 6° mercato mondiale e che nei primi nove mesi del 2014 i passeggeri trasportati totali negli aeroporti italiani sono aumentati del 4,2% (dato Assaeroporti), con un dato parziale del maggiore Hub del nostro paese del + 5,2%.

E' paradossale che mentre da una parte si registrano questi incrementi di traffico, dall'altra si licenziano migliaia di lavoratori tra Meridiana, Alitalia e Groundcare, solo per citare i casi più eclatanti, senza dimenticare le altre migliaia dei licenziamenti di Alitalia Lai, di Sea, di Wind Jet e di Argol.

E' ancora più paradossale che si registrino 994 licenziamenti in Alitalia dove uno degli azionisti è Atlantia, la stessa società che controlla l'Aeroporto di Fiumicino dove si registra un

aumento secco di traffico e passeggeri e si annunciano 1500 assunzioni nel 2015.

Oppure che questo è lo stesso scalo nel quale gli Handlers, in un corsa folle di concorrenza sfrenata tra di loro, riescono nel "miracolo" di lasciare sul lastrico centinaia di lavoratori mentre aumentano i voli.

Oppure, come MeridianaFly, vettore storico e seconda azienda della Sardegna, che fa fuori l'80% del personale mentre gli aeroporti dell'Isola arrivano al 3,2% di aumento del traffico nel solo 2014.

Quindi la magliette rosse di Meridiana rappresentano non solo la difesa del proprio posto del lavoro contro un management arrogante e che sfrutta metodi oltre il legale, ma lo stesso simbolo della lotta contro un sistema colpito da un virus composto da imprenditoria accattona, da sindacati compiacenti e, ultimo ma non meno importante, da governi inermi che hanno lasciato questo settore senza regole e permesso che fosse appaltato a vettori aggressivi, con contratti stipulati in altri paesi e pieni di finanziamenti da parte delle gestioni aeroportuali.

Un settore pieno di macerie che oggi è arrivato a non avere praticamente neanche più un vettore di proprietà nazionale, dopo la svendita di Alitalia a Etihad, la chiusura di Wind Jet e Livingstone e l'eutanasia di Meridiana, mentre negli aeroporti nazionali la divisione tra la proprietà e la gestione sta producendo aziende sempre più agguerrite e precarie, nelle quali i lavoratori sono ormai trattati come merce in saldo.

USB da anni è impegnata a individuare una strada per uscire da questo tunnel dell'orrore: abbiamo chiesto regole valide per tutti, la nazionalizzazione delle aziende in crisi per non abbandonare un settore strategico, una politica di ricollocazione reale delle persone che hanno perso il lavoro presso gli stessi vettori che si stanno ingrassando a spese dei lavoratori. Ci siamo troppe volte scontrati contro un muro fatto di incapacità, omertà e complicità a tutti i livelli.

Ma l'allarme è ormai arrivato a livelli di guardia e tra poco mancheranno persino i

lavoratori da licenziare.

Quindi oggi, con Meridiana è per noi il momento di riaffrontare questi nodi e chiedere cose che suonano persino scontate: il lavoro in un settore dove c'è, le regole dove queste mancano, una politica industriale degna di questo nome.

C'è bisogno di collettivizzare i bisogni di migliaia di "candidati disoccupati", finora tenuti mansueti da un sistema "generoso" di ammortizzatori sociali, l'unica medicina che hanno saputo scovare per curare temporaneamente i sintomi e non stroncare definitivamente la malattia. Siamo convinti che insieme la disperazione e la rassegnazione del singolo si possono trasformare in energia e conflitto.

Solo così potremo affrontare il virus che sta ammazzando il lavoro nel trasporto aereo italiano.

Meridiana, dopo un mese di tregua e di confronto in sede governativa, ha deciso di riaprire la procedura di licenziamento per 1634 persone, perché in questi giorni non ha trovato complici sufficienti a perseguire i propri progetti. Un gesto che troviamo molto azzardato anche perché persino l'attuale Ministro Poletti non ha avuto il coraggio di giustificare l'operato dell'azienda.

Adesso abbiamo 45 giorni previsti dalla procedura della legge 223/91, ma sappiamo che l'AD di Meridiana Scaramella è ancora a mani vuote e questo non lo aiuta, anzi sta incoraggiando i lavoratori a alzare il livello di scontro.

Ai tanti lavoratori che si stanno mettendo in gioco da settimana e che non stanno mollando di un millimetro va tutto il nostro ringraziamento per come ci stanno dando forza, mentre a Alessandro e Andrea sul pilone da tanti giorni un abbraccio e la promessa che faremo di tutto per dargli un ottimo motivo per scendere.