

Crisi Alitalia - Sciopero generale, disagi e ritardi nei voli La protesta dei lavoratori Alitalia contro «licenziamenti, lo smantellamento di interi settori, gli appalti al ribasso»

ROMA - Dai piloti e le hostess Alitalia, agli operai del polo manutentivo, dagli addetti ai bagagli a quelli delle pulizie, agli impiegati del check-in. In due parole uno sciopero generale, quello annunciato per venerdì 26 ottobre, che rischia di svuotare l'aeroporto di Fiumicino. Una mobilitazione di massa, la prima di molte, che potrebbe avere serie ripercussioni nei cieli della Capitale. «Contro lo stillicidio dei licenziamenti, contro lo smantellamento di interi settori della ex compagnia di bandiera, contro i nuovi appalti al ribasso al Leonardo Da Vinci», questo il senso della protesta organizzata dalla Cub Trasporti in tutti gli aeroporti italiani e che fermerà il cuore di Fiumicino per quattro ore, dalle 13 alle 17.

La sede dell'Alitalia a Fiumicino (Lapresse)La sede dell'Alitalia a Fiumicino (Lapresse)

FABBRICA DI PRECARI - Tutti sulla stessa barca: che però sta affondando. Ci sono i 4200 cassaintegrati ex Alitalia, dal 14 ottobre scorso ufficialmente in mobilità; i mille precari, i lavoratori a chiamata di Cai, con contratti stagionali e, infine, gli esuberanti per 690 dipendenti, prima annunciati poi (solo) sospesi. «Non è bastata - denuncia Antonio Amoroso della segreteria nazionale Cub Trasporti - l'ecatomba sociale di quattro anni fa, con 10 mila licenziati in Alitalia e oltre il doppio nell'indotto: la cordata di italici investitori si prepara a licenziare in Cai altri mille lavoratori, senza citare il contratto nazionale scaduto da nove mesi: altro che operazione di rilancio! Ogni singolo reparto dello scalo in realtà è oggi a rischio: si taglia persino sugli appalti delle pulizie in Alitalia con ribassi sugli stipendi del 40%». Lo stesso sindaco capitolino, Gianni Alemanno, si è appellato a Mario Monti per coinvolgere Roma Capitale nei tavoli tecnici su Alitalia che, da «realità produttiva simbolo dell'eccellenza italiana, si è trasformata nel tempo in emblema del difficile momento economico del nostro Paese».

Un'assemblea dei lavoratori Alitalia (Ansa)Un'assemblea dei lavoratori Alitalia (Ansa)

VITE ALL'ASTA - L'emergenza lavoro a Fiumicino non riguarda però solo Alitalia. Prima le vertenze Argol, con 76 operai della movimentazione aerei oggi in cassaintegrazione, e True Star, impiegati all'imballaggio valigie, non tutti riassorbiti dalle nuove ditte subentrate al Da Vinci. L'ultimo dramma poi riguarda i 69 dipendenti della società Linda. Gli addetti ai carrelli portabagagli hanno già ricevuto le lettere di licenziamento: il nuovo appalto indetto da Aeroporti di Roma è andato alla Dea service, che ha vinto con una gara a ribasso del 60%. Tradotto significa metà dei lavoratori a casa, il resto riassorbiti col part-time. E la rabbia è esplosa subito tra i dipendenti, che avevano già vissuto un dramma simile quando furono licenziati dalla Ligabue, ditta di catering fallita dieci anni fa, per poi essere riassorbiti nel trolley service. Da giorni manifestano la loro disperazione in un sit-in permanente allo scalo: mercoledì 24 ottobre si sono incatenati nei terminal partenze.

Lo scalo Leonardo da Vinci vuoto per un precedente sciopero dei dipendenti dell'Alitalia (Ansa)Lo scalo Leonardo da Vinci vuoto per un precedente sciopero dei dipendenti dell'Alitalia (Ansa)

ALITALIA NON DECOLLA - La compagnia di bandiera non lascia dietro di sé solo una scia di precari/licenziati/cassaintegrati, ma rischia anche di perdere i suoi «gioielli» industriali, come la divisione Manutenzione/Linea tecnica. «Un polo aeronautico-industriale, come quello di Fiumicino - segnala la Cub - per essere funzionante e competitivo ha bisogno di investimenti nelle varie aree di produzione: uno sforzo irrinunciabile per poter stare ai tempi con i vari mutamenti tecnologici nel campo aeronautico. Fondi necessari all'addestramento professionale degli addetti, eccellenti professionalità ereditate dalla vecchia Alitalia, e all'adeguamento di infrastrutture, strumenti di lavoro e macchinari troppo vecchi per mantenere

standard di efficienza elevati».

Lavoratori di Alitalia-Ams protestano per scongiurare la delocalizzazione del polo manutentivo (Ansa)
Lavoratori di Alitalia-Ams protestano per scongiurare la delocalizzazione del polo manutentivo (Ansa)

ADDIO OFFICINE - Alitalia/Cai sta infatti smantellando e esternalizzando gran parte dei reparti operativi. Oggi gli aerei romani vengono riparati dalla Atitech di Napoli e persino dalla Bedek di Tel-Aviv, mentre si stanno vendendo ad Air-France le scorte (parti di ricambio e componenti aeronautici) presenti nei magazzini AZ, lasciando che la compagnia d'oltralpe diventi proprietaria e amministratrice di tutte le attività svolte fin ora nelle Officine, storico polo industriale del Da Vinci. In questo modo Air France potrà decidere del futuro dei contratti di revisione e di manutenzione, stabilendo magari di trasferirli all'estero. I tecnici specializzati di Fiumicino potrebbero diventare così le ennesime vittime del «piano Fenice» di Cai.

