

Alla vigilia dello sciopero dei lavoratori Alitalia

giovedì 14 dicembre 2017

Alla vigilia
dello sciopero

dei lavoratori
Alitalia

Per un fronte
unico di classe a sostegno della lotta

Â

Â

di Matteo Bavassano

Â

Â

Nel mondo del trasporto aereo italiano hanno fatto scalpore le recenti affermazioni di Alexandre de Juniac, ex amministratore delegato di AirFrance-Klm ed ora presidente della Iata (International air transport association, associazione internazionale che riunisce più di 200 compagnie aeree), che durante un discorso al 61° incontro

della Aapa (Association of Asia Pacific airlines) ha dichiarato che i governi dovrebbero «essere prudenti nel privatizzare gli aeroporti», ribadendo come alcuni degli aeroporti che funzionano meglio sono pubblici (nel suo discorso ha citato gli scali di Amsterdam, Dubai, Hong Kong, Shanghai e Seul), arrivando persino a dire che questa «è la conclusione dopo trent'anni di esperienze ampiamente insoddisfacenti con la privatizzazione aeroportuale». In un periodo storico in cui, a sentire i padroni ed i partiti politici che li rappresentano, la privatizzazione sembra essere la soluzione a tutti i problemi, sono dichiarazioni sorprendenti per il senso comune, e sarebbero da far conoscere, perché non sono state fatte da un pericoloso bolscevico, ma da uno degli esponenti di primo piano della borghesia mondiale. Non crediamo sia inutile ragionare un po' su ciò che queste dichiarazioni dimostrano a nostro parere, cioè che il settore del trasporto aereo (così come i trasporti in generale e tutti i servizi pubblici) non guadagna nulla, ed anzi perde fortemente con le privatizzazioni.

Aeroporti pubblici e compagnie aeree private?

Cominciamo subito assicurando tutti che de Juniac non è stato folgorato come San Paolo sulla via di Damasco: semplicemente rappresenta gli interessi dei borghesi suoi associati, cioè i padroni delle compagnie aeree, che preferiscono (il presidente IATA lo dice apertamente) gli aeroporti pubblici a quelli in mano ai privati. Il perché è presto detto: negli aeroporti privati, la principale priorità sono i profitti degli azionisti e non lo sviluppo delle infrastrutture, che è quello che serve alle compagnie aeree. Negli aeroporti pubblici infatti, esattamente come in altri campi in cui lo Stato capitalista elargisce fondi alle imprese private, gli investimenti strutturali hanno l'obiettivo di attrarre i vettori aerei fornendogli delle strutture aeroportuali adeguate alla crescita del loro business e delle loro necessità, abbassando di fatto i costi operativi diminuendo i ritardi legati a problemi infrastrutturali. Negli aeroporti privati la logica è esattamente all'inverso: gli azionisti sono disposti a fare investimenti infrastrutturali solamente a fronte di investimenti maggiori delle compagnie aeree. Questo crea un circolo vizioso, esiziale per il business delle compagnie aeree, per cui senza investimenti infrastrutturali le compagnie non investono su nuove rotte, creando così dei ritardi nella crescita di un settore che (nonostante questo) sta registrando alti tassi di crescita, limitando così (relativamente) i profitti delle compagnie. Il corollario di tutto questo, sia detto di passata, è un inasprimento della lotta tra le diverse società di handling che abbassano i salari per offrire servizi a prezzi più bassi alle compagnie aeree in modo che possano mantenere un certo livello di profitto.

Il problema delle privatizzazioni degli aeroporti è assolutamente reale, ma è solo il primo problema: perché lo Stato dovrebbe investire nelle infrastrutture a solo beneficio delle compagnie aeree private che continuerebbero a fare profitti? E che dire delle compagnie di handling che sono proliferate dopo la liberalizzazione forzata dei servizi di terra: continuerebbero a farsi la guerra abbassando il costo del lavoro, la qualità dei servizi e la sicurezza di lavoratori e passeggeri?

Il trasporto aereo, per crescere e funzionare sempre meglio in termini operativi e non di profitti (che negli anni per i privati non sono mancati), richiederebbe di essere ripensato eliminando tutti i capitali su cui si è costruito negli ultimi trent'anni, cioè la privatizzazione di aeroporti e compagnie aeree e la liberalizzazione dei servizi di terra. Tutto ciò potrebbe essere fatto senza «metterci soldi pubblici» (leitmotiv che sentiamo ripetere ogni volta che si parla di Alitalia per giustificarne la svendita), ma anzi con un guadagno per i servizi e anche per i conti pubblici: gli aeroporti infatti

producono ingenti introiti che ora diventano profitti per i privati, ma che in mani pubbliche potrebbero essere utilizzati tranquillamente per finanziare una compagnia aerea di bandiera nazionalizzata e per gli investimenti strutturali necessari alla crescita del settore sia per quanto riguarda il trasporto passeggeri che per quanto riguarda il trasporto merci. Aeroporti e compagnie pubbliche gestite sotto il controllo dei lavoratori potrebbero tagliare drasticamente le spese per consigli di amministrazione e dirigenti parassiti e inutili, garantendo salari e condizioni di lavoro dignitose a tutti i lavoratori del settore, abbassando peraltro i costi finali per i passeggeri e contribuendo alla ulteriore crescita del settore stesso.

Tutto questo Ã¨ assolutamente fattibile, e i dati di crescita del settore aereo (sia cargo che passeggeri) lo dimostrano ampiamente. Passeggeri e profitti sono in crescita da anni, nel 2017 si sono superati i 4 miliardi di passeggeri (con un ulteriore aumento previsto per il 2018) e la lata stima utilizzazione per 34,5 miliardi di dollari. Il traffico merci in Italia Ã¨ aumentato nel biennio 2014-2016 del 14,2%. Giova ricordare che le merci non vanno solo su voli cargo, ma viaggiano anche nelle stive dei normali voli passeggeri: attualmente all'aeroporto di Malpensa, che Ã¨ il primo in Italia per traffico cargo, il 35% delle merci viaggia su voli di linea, specialmente intercontinentali. Gli investimenti nel cargo non mancano certo: poche settimane fa Dhl ha dichiarato che investirÃ 300 milioni di euro nei prossimi 5 anni negli aeroporti italiani. Nonostante la crescita del settore, a suo tempo la parte cargo di Alitalia era stata svenduta senza tanti complimenti. Ed oggi la classe dirigente, politica e imprenditoriale, italiana si prepara a smembrare e svendere Alitalia al miglior offerente, consegnando il mercato alle compagnie private straniere che abbasseranno ancora maggiormente i servizi per i passeggeri, garantendosi i loro profitti con lo sfruttamento sempre piÃ¹ intensivo dei lavoratori degli aeroporti italiani.

La svendita di Alitalia tra affari e politica

In Italia Ã¨ sentire comune, grazie ai media e ai politici, il fatto che il destino per Alitalia Ã¨ la vendita o il fallimento continuo a spese dei «contribuenti». Si nasconde perÃ² che la privatizzazione Ã¨ stata fatta con altissimi costi per lo Stato, che si Ã¨ accollato i debiti della famosa «bad company» e investimenti molto ridotti dei cosiddetti «capitani coraggiosi», ampiamente ripagati dalle regalie che la politica ha dato loro per il «salvataggio», cosÃ¬ come di Ethiad, che si Ã¨ rifatta dell'«investimento» facendosi dare come contropartita degli slot sull'aeroporto di Londra Heathrow che poi ha affittato alla stessa Alitalia a caro prezzo, senza contare il cambio di sistema operativo: Alitalia utilizzava un sistema proprietario vecchio ma relativamente gratuito, nell'ottobre 2016 Ã¨ passata ad un sistema piÃ¹ moderno in cui aveva investito lâ€™amministratore delegato di Ethiad, pagando addirittura una penale ad un altro sistema operativo piÃ¹ moderno con cui c'era giÃ un accordo siglato.

Il prestito ponte che il governo ha accordato ad Alitalia Ã¨ piÃ¹ di quanto abbiano «investito» in due tranche i privati: la compagnia Ã¨ nazionalizzata nei fatti, basterebbe solo la volontÃ di gestirla eliminando il profitto privato. Se venisse presa questa decisione, sarebbe poi naturale la nazionalizzazione degli aeroporti, per gestire in maniera centralizzata spese, investimenti e ricavi del settore nel complesso. Ovviamente questa scelta Ã¨ in controtendenza con quanto fatto negli ultimi anni non solo in Italia, ma in tutta lâ€™Unione europea. La scelta delle privatizzazioni chiaramente non Ã¨ ideologica, ma materiale: vi sono tantissimi interessi in ballo, interessi privati di fare profitto a scapito di servizi pubblici sempre piÃ¹ scadenti. Non solo: in realtÃ il depotenziamento del sistema del trasporto aereo avrebbe delle

ricadute sulle aziende italiane orientate all'export, che dovrebbero rivolgersi alle compagnie estere per far circolare le loro merci. La politica e la finanza italiana preferisce però la svendita, nonostante i danni che questa possa provocare, perché una eventuale nazionalizzazione metterebbe in crisi tutto il modello di privatizzazioni dei servizi pubblici, e in particolare dei trasporti, che negli ultimi anni ha avuto una rilevante accelerazione e ha generato profitti per i privati, favori e benefici per i politici di tutti gli schieramenti.

Eppure la gestione commissariale di Alitalia non è andata così male da un punto di vista finanziario: dei 900 milioni del prestito ponte ne sono stati usati solo poco più di 50. Chiaramente i commissari hanno attaccato i lavoratori con la cassa integrazione e alcuni tagli, ma questo è stato necessario non per il risanamento finanziario, ma per rendere la compagnia appetibile per la vendita: il costo del lavoro in Alitalia, come diversi studi hanno confermato, è uno dei più bassi del settore. La chiave di volta delle minori perdite è stato mettere un limite agli interessi finanziari dei privati e privilegiare, per una volta, gli interessi operativi della compagnia: certo, al solo fine di tagliare le spese superflue e poi vendere. Oggi Gubitosi, uno dei commissari, può dichiarare pubblicamente che «chi se la compra [Alitalia] fa un affare» e ci si chiede perché un affare non può farlo lo Stato italiano, proprio mentre il ministro dello sviluppo economico Calenda assicura che «per tenercela è tardi», aggiungendo poi che «è giunto il momento di vendere e smettere di chiedere i soldi agli italiani». Si continua a parlare dei soldi che gli italiani butterebbero in Alitalia, ma non si parla mai dei contributi che vengono erogati a Ryanair dagli enti pubblici locali, come ad esempio le decine di milioni di euro dati dalla regione Puglia alla compagnia low cost, entrando in una realtà paradossale per cui gli italiani non danno soldi ad una Alitalia di Stato per darli a una compagnia straniera che sfrutta all'inverosimile i lavoratori e offre dei servizi quantomeno discutibili.

La politica, chi per una ragione, chi per un'altra non vuole affrontare seriamente e pubblicamente la questione del destino di Alitalia, ma vuole che la vendita avvenga in silenzio prima delle elezioni, probabilmente durante il periodo di embargo natalizio degli scioperi, che parte il 18 dicembre. Sembrerebbe anzi che l'accordo con Lufthansa sia già stato raggiunto, ma che per togliere forza alla reazione dei lavoratori non è stato ancora annunciato ufficialmente: si parla infatti di circa 6.000 esuberanti e della distruzione di fatto del trasporto aereo in Italia, con le low cost che diverrebbero certamente padrone del mercato, con tutto quello che ne consegue per lavoratori e passeggeri.

Una sfida per i lavoratori Alitalia e per tutto il movimento operaio

A contrastare i miopi interessi della borghesia finanziaria italiana, pronta a svendere società di interesse nazionale per mantenere i propri affari come socia di minoranza delle grandi borghesie europee più forti (in questo caso quella tedesca) vi sono i lavoratori di Alitalia: senza la loro lotta, e in particolare senza la vittoria al referendum dello scorso aprile con cui è stato battuto il «piano industriale» proposto dalla direzione aziendale, la compagnia sarebbe già stata smembrata e svenduta.

Fortunatamente, pur se la situazione non è

semplice, la partita Ã ancora tutta da giocare, e il governo e la direzione di Alitalia lo sanno bene. Lo sciopero del 15 dicembre fa paura, soprattutto dopo che sono trapelate le voci sugli esuberi che seguirebbero la svendita a Lufthansa, e per questo Alitalia ha giÃ cancellato preventivamente ben 80 voli!

I lavoratori devono chiedere espressamente che si eviti lo smantellamento del trasporto aereo italiano e lâ€™unica soluzione coerente Ã la nazionalizzazione della compagnia, nella cui gestione i comitati di lavoratori dovranno svolgere un ruolo di controllo importante, per evitare gli sprechi a cui la gestione politica delle aziende di Stato ci ha abituato in Italia, e questo deve essere solo il primo passo per la nazionalizzazione di tutte le infrastrutture aeroportuali e di tutti i servizi di terra, ponendo fine alla liberalizzazione dellâ€™handling e facendo assumere tutti i lavoratori (fissi, «stagionali» e «interinali») delle varie aziende nelle societÃ uniche di gestione aeroportuale, facendo sÃ che gli utili degli aeroporti coprano i costi del servizio pubblico di trasporto aereo, tutelandone la qualitÃ e la sicurezza, diventando cosÃ un modello virtuoso per tutti i servizi pubblici, smantellando il mito delle privatizzazioni salvifiche.

Positivamente, grazie in particolare al lavoro sindacale della Cub Trasporti, lo sciopero del 15 si legherÃ ad alcune vertenze locali delle societÃ di handling, ad esempio negli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa, cosa che si era giÃ verificata negli scorsi scioperi e che riveste una particolare importanza dato che, come abbiamo cercato di dimostrare finora, la vertenza Alitalia non solo non riguarda semplicemente i dipendenti della compagnia, ma non puÃ² vincere davvero se non con una ristrutturazione complessiva del sistema aeroportuale italiano, a cui sono interessati direttamente tutti i lavoratori del trasporto aereo.

Ma la vertenza Alitalia riguarda in realtÃ tutto il movimento operaio e sindacale italiano, perchÃ© Ã una lotta che puÃ² vincere contro tutte le forze unite della borghesia e del governo, come ha dimostrato in occasione del referendum, e perchÃ© permetterebbe di dimostrare che un diverso modello di gestione dei servizi pubblici, non fondato sul mito del mercato e delle privatizzazioni, Ã davvero possibile.

A ciÃ² si aggiunge lâ€™importanza di rispondere unitariamente, con decisione e forza, agli attacchi del governo al diritto di sciopero dei lavoratori dei trasporti, ad esempio con la riduzione a 4 ore dello sciopero del 27 ottobre scorso. A nostro parere le dirigenze dei vari sindacati conflittuali, pur sottolineando lâ€™importanza della vittoria dei lavoratori Alitalia nel referendum e sostenendo a parole la loro lotta, non hanno capito lâ€™importanza di questa vertenza, non sono riusciti a superare gli steccati dei propri orticelli organizzativi e non hanno dato ai lavoratori Alitalia quel sostegno di cui avrebbero avuto bisogno: in questo senso si Ã un poâ€™ persa lâ€™occasione â€ non certo per colpa dei lavoratori Alitalia â€ di alzare il livello dello scontro quando si aveva la possibilitÃ di fare piÃ¹ male, cioÃ durante il periodo estivo, ed anche lo sciopero generale di ottobre Ã stato in questo senso unâ€™occasione sprecata per rilanciare la conflittualitÃ nel suo punto nodale.

Non ci interessa fare i grilli parlanti della lotta di classe, nÃ© pretendiamo mea culpa (che peraltro difficilmente arriverebbero) da

chicchessia, vogliamo perÃ² ribadire che ora ai lavoratori Alitalia serve tutto l'apoggio che la classe lavoratrice unita puÃ² dare loro attraverso le sue organizzazioni sindacali combattive, e che questo appoggio sarÃ ancora piÃ¹ vitale se nelle prossime settimane, come sembra, i lavoratori si troveranno a dover fermare nuovamente il piano di svendita della compagnia in un momento nel quale la legge impedirebbe loro di scioperare. Ã chiaro che in questo caso servirebbe un vero sciopero generale unitario in solidarietÃ coi lavoratori Alitalia che non potrebbero farlo in prima persona se lasciati soli; servirebbe una lotta seria e decisa contro le leggi anti-sciopero; servirebbe, usando una frase che riassume tutto, un fronte unico di classe dei lavoratori per combattere i padroni, il loro governo e le loro leggi e misure anti-operaie.

Siamo piÃ¹ che mai convinti che la vertenza Alitalia non riguarda solamente i lavoratori della compagnia, ma riguarda tutti i lavoratori del nostro Paese, e che una vittoria dei lavoratori uniti possa essere la scintilla che serve per rilanciare la lotta di classe in Italia.