

HOSTESS, PILOTI E "PRIVILEGI" Alitalia, che imbroglio mediatico

La vicenda Alitalia, ancora lontana dall'essere risolta, rappresenta non solo per chi ne è coinvolto uno dei più cupi esempi di intervento a gamba tesa della politica nel mondo del lavoro e dell'industria.

Tutti suppongono di essere più o meno al corrente dei fatti, anche se in realtà si tratta solo di un'impressione. Il luogo nel quale con maggior forza si sono costruite le premesse e poi le condizioni per ottenere il risultato, ovvero la vendita della Compagnia di bandiera a Cai, è stato quello dei media.

Fin dall'inizio, per la capacità comunicativa della 'cordata ex patriottica' e del governo, si è descritta un'immagine della Compagnia di bandiera come di un'azienda nella quale il personale viveva in condizioni di privilegio, clientelismo ed ozio.

Per sgombrare il campo da questo elemento, che ha spinto l'opinione pubblica a guardare con favore al piano Berlusconi-Cai, ecco alcuni elementi incontrovertibili.

Al 31 dicembre del 2006 Alitalia aveva 18.589 dipendenti, 186 aerei e trasportava oltre 24 milioni di passeggeri. I lavoratori impegnati per ciascun aeromobile erano 99 e si occupavano di 1295 viaggiatori.

Visti da soli questi numeri non vogliono dire nulla, ma se comparati con quelli di altre compagnie la scoperta che ne deriva è stupefacente.

Air France, con 76mila dipendenti e 282 aerei, trasportava oltre 49 milioni di persone ed aveva 263 dipendenti per aereo. Ognuno di loro si occupava di 662 passeggeri.

Lufthansa, con 94.510 dipendenti e 407 aerei, trasportava 51 milioni di persone, avendo 232 persone impegnate per aeromobile, ciascuna delle quali movimentava 541 passeggeri.

Insomma, la produttività dei lavoratori Alitalia era doppia rispetto a quella dei concorrenti più grandi.

I motivi del pesante passivo di bilancio non erano dunque legati al numero dei dipendenti ed al loro impiego. Il costo del lavoro nell'azienda impegnava solamente il 16,7% del bilancio. Mentre a Lufthansa rappresenta il 24,5%, in Air France il 29,1%, in British Airways il 24,7%.

L'immagine del viziato lavoratore pieno di privilegi, quindi, era totalmente inventata, così come l'idea che i piloti, gli assistenti di volo e il personale di terra fossero dei nullafacenti mantenuti dalla collettività.

Il grande equivoco ha generato il consenso e garantito al governo ed al gruppo di imprenditori (ai quali è stata regalata la compagnia) di fare un vero affare.

Nei mesi che hanno scandito la complicata trattativa per arrivare alla definitiva cessione, giorno dopo giorno, i media italiani, con la sola esclusione de 'il Manifesto' e 'InviatoSpeciale', hanno lavorato a copertura degli "eroi" di Berlusconi, di Cisl, Uil e Ugl ed infine anche di Cgil, che sul rapporto tra improduttività, fallimento e italianità hanno giocato una partita scandalosa.

Da mesi San Paolo-Intesa tentava di arrivare alla fusione di Air One e Alitalia. L'ad dell'istituto bancario, Corrado Passera, ci aveva provato durante la fase precedente alla scelta di Air France-Klm fatta dal governo Prodi; non poteva rinunciare quando, con la complicità delle organizzazioni sindacali e in particolare di Cisl, Uil e Anpac (l'associazione dei piloti), i francesi avevano abbandonato.

Il motivo della perseveranza di Passera era incredibilmente semplice: i debiti di Air One nei confronti della sua banca erano destinati a diventare una voragine, perchè le linee aeree di Toto non riuscivano a 'decollare', viaggiando col più basso coefficiente di riempimento in Europa. Insomma niente biglietti, niente entrate, nessuna restituzione.

Per raggiungere il risultato era necessario il consenso dell'opinione pubblica e perchè questo avvenisse i media erano indispensabili.

I sindacati aziendali, gli unici ad aver capito che l'operazione Cai era un gioco finanziario del tutto estraneo a qualunque serio progetto di rilancio industriale del trasposto aereo nazionale, si sono opposti alla cessione, ma senza comprendere due cose. Che l'importanza della comunicazione e le caratteristiche esclusivamente politiche della vicenda imponevano un modo del tutto nuovo di condurre la trattativa.

È abitudine che i sindacalisti si occupino di contratto, valutazione del piano industriale,

ecc. E questo hanno fatto, sprecando mesi nel dibattere sui punti specifici, ottenendo quasi nulla e non rendendosi conto che la durezza del confronto e l'intransigenza di Colaninno, Sabelli e Berlusconi erano garantite dalla pessima immagine che nel Paese era stata costruita non solo dell'azienda, ma anche dei lavoratori di Alitalia.

Il piano politico, ovvero la indispensabile necessità di costruire alleanze senza le quali era impossibile controbilanciare la potenza del fronte avversario e la cura per gli orientamenti dell'opinione pubblica, ostile e a gran voce favorevole al "licenziamento dei fannulloni", non rientravano e non rientrano nella cultura di gran parte del sindacalismo italiano, tanto meno in quello aziendale, molto più incline ad una logica di contrattazione spesso cavillosa sulle cose concrete.

Il risultato è sotto gli occhi di tutti. Una volta raggiunto lo scopo della fusione Air One-Alitalia la 'cordata ex patriottica' ha subito dimenticato il tricolore per stringere un accordo coi francesi, di fatto i veri padroni dell'area produttiva della nuova compagnia di trasposto aereo, ovvero le tratte intercontinentali e internazionali, e tra pochi anni quasi certamente cederà le azioni e tutto finirà a Parigi.

Il ruolo dell'opposizione, di Veltroni in particolare, in questa storia è da assimilare a quello della maggioranza di centro-destra, perchè probabilmente senza le pressioni del Pd la Cgil avrebbe assunto una posizione differente e Cai avrebbe dovuto cedere, almeno sul fronte delle condizioni di lavoro dei dipendenti.

Veltroni invece ha scelto di cavalcare l'onda popolare, intervenendo e mettendo anche la Cgil nella condizione di dover firmare l'accordo.

In conclusione, l'esempio della vicenda Alitalia dovrebbe far riflettere quanti ancora non hanno compreso come lo scenario italiano sia mutato e richieda una profonde modifiche di strategia, che non possono prescindere dalla valutazione sullo stato dell'informazione e sull'inesistenza di una qualsiasi idea seria per affrontare la sua crisi.

Roberto Bàrbera

Direttore "InviatoSpeciale"

www.inviatospeciale.com



OCCORRE TUTELARE IL LAVORO e rivedere il piano industriale



Intervista a FRANCO NASSO, segretario generale Filt-Cgil

Come mai la Cgil, dopo aver manifestato perplessità sul progetto presentato dalla famosa "cordata", ha scelto di condividere il percorso unitario con le categorie di Cisl e Uil?

Sin dall'inizio quella con Cai è stata una vicenda unica e fuori da ogni schema di negoziato sindacale. La trattativa si è svolta in presenza di un'azienda fallita, di una compagnia neonata che fino a qualche giorno fa non si era nemmeno strutturata e di un commissario straordinario che doveva rispondere ad un giudice fallimentare. Dopo la prima fase di trattativa, il 14 settembre la Filt non ha firmato l'accordo come invece avevano fatto Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugltrasporti. Non avevamo firmato perché il merito dell'accordo sottoscritto dagli altri era inaccettabile per quanto riguardava le retribuzioni, i riposi, le garanzie per i precari e per altri contenuti corretti poi nella successiva intesa del 25 settembre. Le modifiche sono state radicali ed anche i sindacati autonomi dell'Anpac, Up, Anpav, Avia e Sdl hanno sottoscritto nei giorni immediatamente successivi gli accordi. Nei mesi successivi, e lo stiamo facendo anche oggi che la nuova compagnia è partita, abbiamo lavorato sulla verifica dell'applicazione degli accordi sottoscritti che, nell'ambito di una ristrutturazione aziendale molto dolorosa, possiamo ritenere coerenti con le intese di settembre e successive.



Alitalia tra quattro anni sarà comunque venduta, mentre i costi dell'operazione graveranno sulla fiscalità generale oltreché sull'impianto di diritti dei dipendenti, meno tutelati nella nuova compagnia. Insomma: i lavoratori pagheranno due volte il conto. Qual è l'opinione della Filt Cgil al riguardo?

La Filt Cgil ha negoziato in tutta la recente vertenza in presenza di decisioni assunte dal Parlamento che ha sostenuto tutta l'operazione della Cordata attraverso le agevolazioni ad essa garantite e le decisioni a sostegno del piano industriale di Cai. Le contraddizioni e lo sperpero di risorse pubbliche sono sotto gli occhi di tutti e sono state da noi denunciate ma attengono alle decisioni assunte dal Governo e dal Parlamento. In queste difficili condizioni abbiamo cercato di realizzare le tutele per i lavoratori ed è stato evitato il fallimento con tutte le drammatiche conseguenze sull'occupazione.

Colaninno aveva promesso una nuova Alitalia pacificata. Ci sono le condizioni per costruirla? Come superare le forti tensioni che permangono? Come inciderà sul "clima" la provocazione del ministro Sacconi, che vuole rivedere le regole sul diritto di sciopero nei pubblici servizi?

Dopo tanti mesi passati a trattare con consulenti del lavoro finalmente, ora che la compagnia ha avviato le sue attività, si è aperta una fase nuova e ci troviamo a dialogare con un'azienda strutturata e con dirigenti che hanno delle responsabilità. Ora dentro all'azienda continueremo a mettere al centro il lavoro e la sue priorità e contiamo di recuperare con l'avvio delle attività anche parte dei lavoratori che sono in cassa integrazione.

Utilizzare la vicenda Alitalia per modificare la legge sullo sciopero è pura strumentalizzazione, perché nessuno ha violato le regole.

Riguardo al futuro: quali standard sarà in grado di garantire la nuova Alitalia? Potrà competere adeguatamente con le altre compagnie di bandiera di un certo peso?

Ora tocca a Cai dimostrare che a partire dalle condizioni di straordinario vantaggio offerte dai decreti del Governo possano realizzarsi le condizioni per lo sviluppo. Da parte nostra vigileremo sul rispetto delle intese sottoscritte e sulla tutela dei diritti. Accanto alla costruzione del rapporto con i sindacati, un'altra delle condizioni essenziali è la revisione del piano industriale dopo l'accordo con Air France, in modo tale da garantire le opportunità di sviluppo offerte dall'alleanza internazionale.

Alitalia, un affare per pochissimi

Ora aiutiamo i lavoratori a ricostruire l'unità

Tutto faceva pensare al peggio. Mesi e mesi di cattiva gestione nelle mani di un manipolo di speculatori non potevano che produrre il disastro.

La svendita della compagnia di bandiera, di uno dei simboli che ha rappresentato nel mondo il Paese, sta producendo effetti devastanti. Per capirlo è sufficiente leggere, su queste pagine, la bellissima testimonianza della signora Silvia, assistente di volo privata della sua vita in nome del lavoro nella "nuova Alitalia". Su questo numero di Lavoro&Lotte c'è posto anche per una manciata di dati (forniti in apertura dal direttore del giornale online InviatoSpeciale) utilissimi a smentire e smontare la canea mediatica sulla quale hanno speculato il ministro Brunetta e tutti gli spacciatori della peggiore "modernità", la quale avrebbe giustificato la lotta ai "fannulloni" e, di conseguenza, il "giusto" fallimento di Alitalia. Ne cito nuovamente qualcuno: "Il costo del lavoro in Alitalia impegnava solamente il 16,7% del bilancio, mentre a Lufthansa rappresenta il 24,5%, in Air France il 29,1%, in British Airways il 24,7%."

Ai cittadini è stata venduta una montagna di merce avariata, fatta passare per commestibile: chili di demagogia sulla pelle di 20mila persone, colpevolizzate per il semplice fatto di essere impiegate nella compagnia di bandiera e di voler mantenere il posto di lavoro. Sullo sfondo, a debita distanza dai "mangiapane a tradimento", si poteva scorgere la figura dei manager, dei boiardi strapagati e piazzi ai vertici degli enti dal potere politico. Figure rimaste in seconda fila, non certo date in pasto ai media più famelici.

Sopra di loro si è collocato il governo, che ha dato a sua volta il peggio di sé. Per capire chi abbiamo di fronte, basta confrontare le condizioni poste da Air France nel marzo scorso (e allora considerate dal Cavaliere "irricevibili") e quelle imposte dalla Cai in seguito alla famosa (e vergognosa) formula "prendere o lasciare": se i francesi avevano messo sul piatto 1,85 miliardi (un miliardo per ripianare i debiti, il resto di investimenti per il 2009) e offrivano titoli della compagnia transalpina, la "cordata" dei venti cosiddetti "patrioti" - tre mesi fa - si è impegnata a versare 427 milioni (anche se effettivamente ne ha resi disponibili 100). Per non parlare degli "esuberanti": sarebbero stati 2.120 con i francesi, sono raddoppiati con i "patrioti" della Cai.

Si potrebbe continuare. Ma il futuro incombe. E si tratta di capire (ancora non lo sappiamo) quale nicchia di mercato saprà ricavarci la nuova Alitalia. Per quanto ci riguarda poniamo altre due priorità: la tutela dei diritti dei lavoratori della nuova compagnia e la costruzione, in parallelo, di una capacità di ricomposizione all'interno del mondo sindacale nel rispetto delle specificità professionali. Chiamate, tutte insieme, a ridare vigore alla compagnia di bandiera. Noi ci impegneremo in questo senso. Con umiltà ma con grande determinazione.

Gianni Pagliarini

Responsabile Dipartimento Lavoro Pcdi



RICOSTRUIRE IL TESSUTO SOCIALE “riordiniamo centralità al lavoro”

Parla FABRIZIO TOMASELLI,
coordinatore nazionale
di SdL Intercategoriale



Partita la nuova Alitalia, qual è il vostro bilancio della dura battaglia sindacale che vi ha visto contrapposti al progetto Cai in questi mesi?

Se questa battaglia fosse stata patrimonio dell'intero schieramento sindacale avremmo ottenuto risultati che, pur in una situazione di estrema crisi, sarebbero stati accettabili, contenendo i sacrifici dei lavoratori e tutelandone condizioni e dignità. La piena ed immediata condivisione dei piani di Cai e del Governo da parte di Cisl e Uil e la successiva accettazione della Cgil hanno invece creato le condizioni di una sconfitta storica del sindacato italiano. E si affaccia un nuovo corporativismo che tende a tutelare esclusivamente le organizzazioni sindacali che “dicono sì”, dimenticando invece le reali condizioni di chi lavora. Stiamo parlando di una sconfitta che ha già ripercussioni nell'intero trasporto aereo e nell'indotto, con aziende in crisi e migliaia di lavoratori licenziati o in cassa integrazione. SdL intercategoriale ha fatto di tutto per evitare questa pesante sconfitta, ma le “controparti” (azienda, Confindustria, governo, gran parte del mondo politico e della stampa) erano così forti da richiedere una compattezza sindacale che non c'è stata. Al contrario, la maggioranza del sindacato si è di fatto schierata “dall'altra parte della barricata”.

Quale futuro immaginate per la compagnia di bandiera? Come potrà difendere un ruolo accettabile, alla luce del ridimensionamento?

Se non cambieranno strategie ed obiettivi di sviluppo, Alitalia si ritroverà ben presto in una situazione di crisi. L'alleato francese, con le capacità e le conoscenze di cui dispone, potrebbe essere in grado di produrre un progetto a più ampio respiro, ma è tutto da dimostrare che ciò rappresenti un suo specifico interesse.

Come SdL intercategoriale afferma da anni, è però indispensabile un riordino complessivo del settore e del sistema aeroportuale. In assenza di ciò assisteremo ad un nuovo e scontato capitolo di un libro già

letto, con conseguenze ancor più pesanti delle attuali.

L'impressione è che i lavoratori Alitalia siano esausti dopo mesi e mesi di mobilitazione. E non è difficile immaginare un loro “riplegamento” nonostante la drastica riduzione dei diritti nella nuova compagnia. Come pensate di affrontare il futuro?

Sicuramente i lavoratori Alitalia, dopo più di dieci anni di lotte e di crisi, sono stanchi e frustrati dalla mancanza di risultati e da questa immane sconfitta che si è consumata a loro danno. Ci vorrà tempo per ricostruire un tessuto sociale lacerato da tradimenti sindacali a ripetizione, da un continuo arretramento delle condizioni di lavoro, da un attacco mediatico che si è fatto sempre più pesante.

L'aggressione ai diritti individuali si accompagna a quella ai diritti sindacali nei confronti di chi, come SdL intercategoriale, si oppone in modo coerente e propone alternative chiare e percorribili, ma spesso “scomode”.

È quindi indispensabile ricostruire, passo dopo passo, un'opposizione credibile e ferma che ponga come elemento centrale l'unità di tutti i lavoratori, da quelli impiegati nella nuova azienda, ai cassintegrati, ai precari.

Come prime iniziative SdL intercategoriale ha costituito un Comitato dei Cassaintegrati e Precari che ha iniziato a mobilitarsi già da settimane. Il 19 gennaio SdL intercategoriale ha effettuato il “primo scio-

pero dell'era Colaninno” che ha ottenuto un risultato che, pur in una situazione di estrema difficoltà, è senz'altro positivo.

Il ministro Sacconi intende mettere mano al diritto di sciopero nei servizi pubblici contro gli scioperi definiti come “selvaggi”. Che cosa replicate?

L'attacco al diritto di sciopero è ormai una costante alla quale non è mai stato posto alcun argine. La legge 146, nata anche per la necessità del sindacato confederale di “arginare” il protagonismo dei sindacati di base nei servizi e nei trasporti, si è “evoluta” nel tempo ed oggi rappresenta un ostacolo senza eguali all'azione sindacale. Non esiste controversia che non veda la “legge antischiopero” imporre tempi biblici e quasi sempre ci si trova ad effettuare scioperi dopo mesi dall'inizio di una vertenza. E quando si rispettano tutti i limiti imposti dalla legge e dalla Commissione di Garanzia, spesso ci si trova “precettati” senza alcun motivo dal Governo.

È chiaro che queste modalità impediscono l'esercizio del diritto di sciopero e producono frustrazione tra i lavoratori, ma è indispensabile continuare ad affrontare le vertenze sempre con la stessa determinazione.

La lontananza della politica da queste problematiche rende ancor più gravoso il lavoro sindacale: è indispensabile che la centralità del lavoro torni ad essere elemento portante di ogni forza politica della sinistra.



FINE ANNUNCIATA... e i lavoratori?

Dal 13 gennaio 2009 è ufficialmente partita la “Nuova Alitalia”, capitana da un gruppo di imprenditori con a capo Colaninno e Sabelli. Alla stragrande maggioranza degli italiani è stata presentata come la soluzione di un problema endemico che rappresentava la vecchia compagnia di bandiera, con le decine di migliaia di miliardi delle vecchie lire, e ora di euro, sprecati e spesi male, con i sindacati che avrebbero distrutto il trasporto aereo operando solo per questioni di potere etc.etc. Questo non ci deve stupire in quanto il nuovo corso della politica italiana, trasversalmente rappresentato, induce al cambiamento della gestione della cosa pubblica con degli slogan collaudati a cui bisogna dare seguito: no agli sprechi di denaro pubblico, no ai privilegi, no allo strapotere della casta sindacale, e potremmo continuare all'infinito.

Insomma, la “svolta Brunetta” deve essere giustificata in tutti i settori strategici del Paese, soprattutto se erano sotto un controllo pubblico, come il trasporto aereo. Con la vertenza Alitalia si è in pratica defi-

nita la fine dello stato di diritto in Italia, soprattutto per quello che riguarda il mondo del lavoro. La legge 166, creata ex-novo dal governo attuale ad-hoc per Alitalia, permetterà nel futuro a tutte le aziende medie grandi e piccole, di chiudere baracca e burattini, mandare a casa i lavoratori, riaprire subito dopo con i soldi dello Stato con sgravi fiscali e tutto il resto, a prescindere dallo stato finanziario ed economico in cui versa una azienda.

In poche parole, si tratta del lascia passare per distruggere definitivamente e legalmente i diritti dei lavoratori, pesando sulle casse dello Stato, garantendo in più l'immunità degli stessi dirigenti. Tutto questo è stato il preludio alla riforma della contrattazione che è stata votata e che rappresenta un attacco gravissimo alle tutele dei lavoratori comunemente intese.

Di questo i lavoratori cosa pensano? E cosa hanno realmente vissuto, oltre alle storture e alle deviazioni dei mezzi di comunicazione? Come escono, da tutto ciò, il sistema del trasporto aereo, l'indotto, il settore aeronautico di Fiumicino, le professionalità,

il territorio? Come esce il mondo del lavoro da una vertenza che cambierà nel bene e nel male le relazioni sindacali e la capacità di difendere le tutele dei diritti del lavoro? Domande che meriterebbero adeguate risposte.

La nuova Alitalia sta producendo settori privi di ogni regola: dove prima erano presenti lavoratori a tempo indeterminato ora si trovano trasformati in dipendenti a termine. Sono stati precarizzati interi settori definiti “determinanti” in precedenza. Sono stati assunti interinali mentre venivano spediti in cassintegrazione lavoratori degli stessi settori.

A pochi giorni dalla nascita della nuova Alitalia niente di buono si profila all'orizzonte, ma la solita e vecchia storia: il mercato del trasporto aereo in Italia è florido e ricco ma i lavoratori che operano nel trasporto aereo al contrario sempre più precari. Lavorando di più guadagneranno di meno, con ridotti gli spazi di tutela sindacale.

Adriano Pace

*Impiegato informatico Alitalia
Segretario Rsa Filt-Cgil Magliana*





A FIUMICINO

gomito a gomito con il precariato

L'acquisizione del gruppo Alitalia-AirOne da parte di Cai ha riempito i giornali per mesi e mesi. La truffa ai danni dello Stato che ne è emersa è sotto gli occhi di tutti. La vicenda, comunque, dovrebbe essere analizzata attentamente sotto diversi aspetti perché ci mostra alcune chiavi di lettura per capire la fase che attraversiamo, anche rispetto ai rapporti di forza tra capitale e lavoro. Vorrei segnalare alcuni aspetti visti con gli occhi di un operaio aeroportuale.

Innanzitutto la vicenda mette in luce la mutazione del carattere stesso del lavoro in questo settore: un tempo si poteva contare su una manodopera specializzata, su lavoratori muniti di patente C in grado di portare diversi mezzi per effettuare scarico e carico degli aeromobili. E gli operai venivano istruiti in maniera più approfondita con corsi di formazione, prima di iniziare il periodo lavorativo.

Oggi invece il lavoratore-tipo è solitamente molto giovane, poco qualificato, quasi sempre senza patente superiore alla "B". Di fatto, l'operaio è soltanto in grado di caricare aerei "sfusi" che non hanno bisogno di particolari attrezzature per lo scarico dei contenitori. Questa tipologia di lavoratori, naturalmente, costa di meno e rappresenta la forza di tutti gli Handlers (gestori aeroportuali), come ad esempio "Flight Care" (ex "Aeroporti di Roma handling", recentemente acquisita da una società spagnola) o "Aviapartner", che puntano ad assistere un cliente decisamente low cost.

Va aggiunto che il carattere stagionale del lavoro aeroportuale si presta all'applicazione di contratti part-time e a tempo determinato. L'eccessivo utilizzo di tali forme di inquadramento indebolisce il potere contrattuale di chi è già occupato e inoltre va a sovrapporre tipologie di lavoratori che svolgono mansioni simili ma si trovano a volte contrapposte.

In più si può tranquillamente parlare di "abuso" di contratti a tempo determinato e part-time visto che spesso il personale è occupato per 11 mesi su 12, con picchi di lavoro di 10 o 12 ore nei momenti più caldi dell'anno e di 4 ore nei mesi più calmi. Ed è la ricattabilità del personale che spinge le aziende a scegliere questa soluzione,



ne, oltre alla volontà di risparmiare sul costo del lavoro.

Un altro aspetto inquietante che abbiamo verificato durante il periodo di "crisi" è l'atteggiamento aggressivo e spregiudicato del governo conto i lavoratori ed i sindacati che sostengono i lavoratori (in special modo la Cgil). Attraverso continue violazioni di accordi già raggiunti e rimpalli di colpe alla parte sociale che non voleva accettare il "piano fenice".

Questo atteggiamento dei padroni nei confronti dei lavoratori (perché l'attacco di fatto è stato rivolto ai lavoratori oltre che ai sindacati che li rappresentano) è stato favorito del disinteresse nei nostri confronti

dal resto del mondo del lavoro. Pensiamo ai più giovani, che rappresentano la fetta più consistente, privi di coscienza di classe e della possibilità di individuare chi cerca di tutelare interessi collettivi e chi invece difende interessi di parte. Il fatto che i lavoratori più "agitati" del caso Alitalia siano stati i piloti e gli assistenti di volo (più sindacalizzati), rispetto al personale di terra che invece è quello che ha subito più tagli, è esemplare; così come la passività con cui i lavoratori hanno subito l'annuncio del mancato pagamento della tredicesima nel periodo natalizio o la rassegnazione e il disinteresse dei più giovani su tutta la vicenda drammatica della fine della compagnia di bandiera è altrettanto significativo.

Spesso i soprusi nel posto di lavoro, le vessazioni che inducono i lavoratori a rinunciare a molte tutele che riguardano anche la sicurezza sul lavoro (con le conseguenze che tutti sappiamo) sono accettate con il bene placido da parte del lavoratore stesso. Che magari accetta il precariato come forma di lavoro "normale"; che talvolta ci si trova perfino bene.

Noi comunisti abbiamo il dovere di riallacciare il rapporto con quei lavoratori che negli anni si sono sentiti abbandonati e forse anche traditi; dobbiamo inoltre fornire un'alternativa, anche ideologica, ai più giovani che non hanno sulle spalle l'esperienza delle lotte della generazione che si avvicina oggi alla pensione o, peggio, alla mobilità o al licenziamento.

Alessio Puddinu
operaio "Flight Care" a Fiumicino



Berlusconi, Colaninno & C, UN BANCHETTO DA QUATTRO MILIARDI

Nella vicenda Alitalia si concentrano in maniera sintetica gli elementi più significativi che hanno caratterizzato e caratterizzano il capitalismo nel nostro Paese. Il primo elemento significativo è che mentre arrivava a conclusione l'accordo-acquisizione di Air France, la magistratura ha avviato un'inchiesta su tutti i Presidenti che si sono succeduti dal 2000 al 2007 per bancarotta fraudolenta. Ovvero per scoprire se, secondo le indagini, abbiano lavorato per portare scientemente l'azienda in stato fallimentare e, aggiungiamo, per privatizzarla. Ma dentro quest'affare si sono ridefinite le relazioni tra alcuni dei settori più forti che esprime il capitalismo italiano e il Governo Berlusconi. Lo stesso ingresso della figlia del Presidente del Consiglio nella Governance di

Mediobanca dimostra il cambio dei rapporti tra questi settori e la destra. Nel caso Alitalia da Benetton a Ligresti, da Tronchetti Provera a Colaninno tutti stanno partecipando al banchetto. Un banchetto che costerà allo Stato circa 4 miliardi di euro, un solo miliardo in meno della manovra anti-crisi varata dal Governo.

Dentro questo affare si sono altresì sperimentate con un livello di violenza inaudita le relazioni sindacali in una fase di crisi, in cui il "prendere o lasciare" diviene lo slogan preferito da Confindustria. Una sperimentazione che costerà 11mila mila posti di lavoro tra precari e tempi indeterminati e con la svendita del settore cargo, delle manutenzioni e call center si prevedono ulteriori ridimensionamenti occupazionali. Senza contare che chi

resta subirà una decurtazione salariale di circa il 30%.

Dentro tale intricata vicenda si è anche riaperta la contraddizione innescata nel 2000 con l'apertura del secondo hub a Malpensa. Ora, rifuggendo da ogni logica campanilistica e sostenendo un'opzione unitaria tra i lavoratori dei due aeroporti nella difesa dei salari e dei posti di lavoro, è assolutamente necessario prendere atto del fatto che la gestione di Malpensa senza il ridimensionamento di Linate ha portato a 200 milioni di perdite l'anno per Alitalia. La stessa presenza abnorme rispetto al territorio nazionale di aeroporti, soprattutto nel nord, la dice lunga sulla logica affaristica con cui l'intero comparto è stato ed è gestito.

Su Alitalia si sono saldate nuove alleanze di potere. Ma il colpo è stato sferrato anzitutto nei confronti dei lavoratori, dell'occupazione, dei salari, delle garanzie, del diritto di sciopero e dei diritti sindacali, oltre che delle casse dello Stato. E con la crisi, regalati i soldi agli imprenditori italiani ed il controllo di Alitalia ad Air France, resteranno, oltre ai debiti, la sfida di nuovi rapporti di classe. Per tutti.

Fabrizio De Sanctis

Responsabile nazionale Trasporti Pdc

Fabio Nobile

Segretario Pdc Roma

Dieci mesi fa a Malpensa i militanti della Lega e i loro amici della Casa delle libertà erano stati portati a protestare contro il progetto Prodi che voleva vendere Alitalia, con tutti i nessi e connessi, all'AirFrance e non assegnare all'aeroporto la sigla "Hub". Il Pd del Nord, nonostante fosse al Governo, aveva mutuato le parole nordiste quali "federalismo" e "moratoria".

Sappiamo come è andata a finire. È venuto Berlusconi, è venuta la "cordata". L'Alitalia è stata svenduta proprio ad AirFrance, quattro miliardi però sono stati scaricati sui contribuenti e Malpensa è entrata in crisi (se dieci mesi fa tra Linate e Malpensa timbravano 18mila lavoratori, oggi sono 15mila, 900 sono in cassintegrazione, la drastica riduzione dei voli conduce ad ulteriore perdita di posti di lavoro aeroportuale e indotto). Si tratta di una beffa per coloro che avevano creduto alle promesse di allora. Ma sarebbe un errore fermarsi a questa constatazione. Si tratta di un disegno preciso che mira a colpire il mondo del lavoro.

Può essere utile ripercorrere le tappe fondamentali dell'affare Malpensa. Nell'ultimo ventennio, con inizio nell'era craxiana, si sono investite enormi risorse pubbliche per costruire Malpensa. L'idea era che queste risorse dovessero servire allo sviluppo, che data l'offerta dovesse seguire la

MALPENSA: IL "NORDISMO" SCAGLIATO CONTRO I LAVORATORI

domanda. Per aiutare questo processo si è esaltato in modo spropositato il ruolo dell'aeroporto. Esso è stato gonfiato dalla politica di cementificazione seguita da quasi tutti i Comuni. Per perseguire questo disegno sono state operate due scelte: sacrificare gli interessi dei lavoratori determinando una fortissima precarietà del lavoro; trascurare deliberatamente ogni ipotesi di programmazione e di attenzione ai temi della qualità della vita, del contrasto agli inquinamenti e del territorio (a questo si deve aggiungere l'incapacità di progettare e costruire i collegamenti ancora carenti e l'assenza di una politica aeroportuale nel Nord Italia che ha condotto alla costruzione di un aeroporto ogni 50 chilometri).

Tale politica di asservimento delle istituzioni pubbliche ha comportato enormi vantaggi privati e una bolla speculativa immobiliare. Che ora è letteralmente scoppiata.

Si spiega anche con questa motivazione l'ostilità nervosa manifestata dal centrodestra e dalla Lega in Lombardia alla soluzione Cai. C'è molto gioco delle parti, ci sono molti botti, come è nello stile della Lega, senza

effetto, ma c'è la considerazione che un modello di sviluppo è fallito.

Ripercorrere una politica localistica, come fanno la Lega e il centrodestra (con il supporto di Filippo Penati, Presidente della Provincia di Milano, eminente rappresentante del Pd del nord), consente di riprodurre un modello che è causa dell'attuale disastro. Ed è questo che si sta facendo: riduzione dei diritti dei lavoratori, precarizzazione, offerta di salari di fame. I proclami nordisti si stanno rivelando già ora effimeri e soprattutto ingannevoli. Ingannevoli perché nascondono una scelta di classe a favore dei ceti privilegiati e padronali assistiti con risorse pubbliche. Incapaci persino di affrontare il tema vero del buon funzionamento dell'aeroporto come servizio, valorizzando il lavoro e ascoltando i Comuni per quanto riguarda almeno i problemi di valutazione ambientale, mai effettuata.

Risulta del tutto evidente che la classe dirigente del centrodestra, che è responsabile dell'affare Malpensa e del collasso Alitalia, ne sarà chiamata a rispondere.

Essa ha nomi e cognomi ben noti e ancora a capo delle principali istituzio-

ni pubbliche varesine e lombarde, per non parlare dei posti di sottogoverno letteralmente occupati da uno stuolo di boiardi. Questo non significa che sia semplice che questo ceto si faccia da parte.

Essa si avvale ancora oggi dell'arma della propaganda nordista, con l'assenso o la neutralità del Pd, e soprattutto della micidiale divisione del mondo del lavoro determinata a Malpensa. Vogliono contrapporre lavoratori Sea e precari (che costituiscono oltre la metà del lavoro aeroportuale), lavoratori delle compagnie aeree e dell'indotto.

Per questo sono importanti le dichiarazioni e gli atti, come quelli dei Comunisti Italiani a tutti i livelli, a Varese come a Milano, di pieno sostegno ai lavoratori e le iniziative sindacali in corso.

Spetta ancora una volta ai lavoratori difendere gli interessi generali del nostro Paese e dei lavoratori stessi, compresi i precari, mostrare con l'unità e la forza delle proposte che non è la speculazione che paga. Al contrario, la crisi di Malpensa va affrontata come questione nazionale e come nodo centrale di un territorio che deve voltare pagina rispetto al parassitismo e alla speculazione, pena un dissesto economico sociale di vaste proporzioni.

Elio Giacometti

Segretario Pdc Varese



Io, "Caimamma", e la mia vita da incubo...

Pubblichiamo la lettera di una lavoratrice della nuova Alitalia (tratta da www.inviatospeciale.com)

Dal 1° al 10 gennaio 2009 fanno 240 ore. La sottoscritta, di queste, 130 le ha passate fuori casa per lavoro: 64,30 secche sull'aereo o fra uno e l'altro, altre 65,30 fuori dall'aereo, fuori dall'aeroporto. A queste ultime bisogna sottrarre 4 per trasporti da/per albergo. Il resto, 61,30, va suddiviso fra arrivo in albergo, sonno effettivo e preparazione alla partenza.

A Milano, dove ho sostato perlopiù in questi giorni, l'hotel dei privilegiati è a quattro stelle, peccato per il condizionamento che fa il rumore di un caterpillar in piena azione! E lo devi tenere acceso senno muori di freddo (se non basta accendo anche il phon del bagno, tanto ormai la camera è un cantiere).

È evidente che "altro" tempo ed altre energie da utilizzare in modo diverso, che ne so, una passeggiata, una corsetta, ecc, non ce ne siano stati. Infatti nella famosa valigia c'erano solo le camicie della divisa di ricambio, la biancheria intima, il pigiama ed il beautycase, ah sì...da casa mi sono portata innumerevoli barrette, succhi di frutta e acqua.

Gli orari dei turni erano congegnati in modo tale che non sono riuscita MAI a pranzare e MAI a cenare, ho "spizzicato" qua e là cercando di ricordarmi di mangiare sufficienti proteine per non svenire. Un privilegiato che sviene non è mai un bello spettacolo.

Nello stesso periodo sono state invece 110 le ore passate a casa, di cui 56 a dormire di notte e di giorno per riprendermi dai voli, 36 circa con i figli, che sono tre, 18 dedicati alla casa... nella voce "casa" sono comprese le uscite obbligatorie per spesa, commissioni varie (posta/banca), accompagno/prelievo figli. Vita privata, personale, nemmeno per scherzo. In sostanza la buonanotte ai miei figli sono riuscita a dargliela quattro volte su dieci, le altre sei ci siamo dovuti arrangiare. E pensare che la proporzione sarebbe potuta essere molto diversa a parità di ore di impiego, con il risultato di avere una dipendente molto più contenta e soddisfatta e che avrebbe profuso intorno a se l'energia positiva ottenuta da questo stato d'animo.

Invece non è stato così.

Ora sono a casa, sono rientrata verso le 16.30 ed ho finito alle 22 fra spese, figli, cena e governo della casa. Ora è ben un'ora e mezza che sto "pensando a me" qui al pc, cercando di mantenere vivi i contatti con gli amici ed i parenti vari.

Domenica di "riposo" (il mio terzo giorno dall'inizio del mese!) e almeno tre lavatrici, in serata non è possibile uscire perché lunedì mattina si parte da casa verso le 5 e 10 per andare al lavoro per 5 giorni filati (circa altre 104 ore fuori casa), quindi sarà obbligatorio lasciare casa perfetta ai figli, aver passato con loro più tempo possibile e magari essere un minimo riposata.

Saranno altre quattro notti che non potrò abbracciare i miei figli e dargli la buonanotte e hanno solo me per questo. Quanto reggeremo non so, la corda si sta tirando nonostante i miei personali sforzi per "esserci". Avvicendamenti di quattro e cinque giorni penalizzano enormemente le famiglie. Voli più brevi, da quello in giornata a quelli massimo di tre giorni, aiutano moltissimo, ma la programmazione non ci sente o semplicemente fa scelte diverse.

I voli in giornata per esempio li hanno dati a molte persone che sono state spostate di base, così per loro è anche diventato difficilissimo tentare di pendolare. Soprattutto i genitori unici affidatari in questa posizione sono messi a dura prova. Per qualcuno si tratta di scegliere tra figli e lavoro, come se fosse possibile rinunciare ad uno dei due. Cosa può produrre tutto questo malcontento, quali sono i veri obiettivi di un'azienda che si pone così maldestramente con i propri dipendenti (schiavi?)? Se qualcuno mi può rispondere sono qui.

Come se tutto ciò già non fosse abbastanza, ora è nato il "distaccamento" in Air One, senza data, né definitivo né tempora-

neo, non si sa. Così altro trauma nel trauma, con le famiglie spezzate in tutti i modi (dalla coppia "scoppiata" in due basi diverse, a quella con un cassaintegrato ed un CAIntegrato, a quella con entrambi CAIntegrati, ma uno "deportato" in Air One), insomma separati a tutti i costi! Separati, soli e disperati...eppoi dovremmo sorridere a bordo! Alle famigliole che viaggiano felicemente insieme? Allora invece che il nuovo tesserino con la nuova matricola vorrei un timbro a fuoco dietro la nuca! Magari un chip elettronico, un RFID sotto il diretto controllo dell'A.D. di turno!

Le parole scarseggiano, sai che stai descrivendo la realtà, ma vorresti che fosse una favoletta surreale e la consapevolezza che non lo sia lascia annichiliti. Spero una cosa, che il 12 gennaio al funerale dell'Alitalia, alle 18, e all'incontro con la Regione Lazio, alle 15, ci siano non solo tutti i cassaintegrati Alitalia, ma anche i CAIntegrati, la gente cosiddetta "comune", ma che in un qualche modo ha tenuto alla Compagnia di bandiera, che ci siano i passeggeri che hanno capito cosa sta davvero succedendo.

Che ci siano i contribuenti, costretti ora a strapagare per l'inettitudine di molteplici soggetti politici e sindacali, a manifestare contro l'assassinio della Compagnia di bandiera. ALITALIA È MORTA e attenzione: la

campana suona a morto non solo per la gente di Alitalia. Noi, comuni cittadini contribuenti, dipendenti di Alitalia e di altre realtà dobbiamo imparare una lezione, dobbiamo capire che dobbiamo impegnarci nella vita sociale, che siamo noi a dover vigilare sulle azioni dei nostri politici, se loro non "funzionano" noi li dobbiamo mandare a casa!

Vado a dormire, devo riposare, lunedì vorrei tentare di sorridere almeno ai bambini che porterò fra le nuvole.

Silvia, una Caimamma



VERSO IL FEDERALISMO, in salsa populista

I modelli politici a cui Cacciari suggerisce di ispirarsi per tagliare il traguardo del federalismo (macro) regionale (che odora molto di separatismo di fatto) sono Vincenzo Gioberti e Carlo Cattaneo, che non sono solamente pensatori di più di centocinquanta anni fa (il che non sarebbe uno scandalo perché si possono considerare ognuno nel proprio ambito dei classici, se non fosse che il federalismo padano vuole essere una novità assoluta) ma sono due intellettuali diversissimi fra loro, con in testa due modelli di Stato, di governo e di società antitetici.

Una svista? No, ma la volontà di frenare la modernità illuministica di Cattaneo con il moderatismo cattolico-liberale (e oggi anche ateo-devoto e perfino democratico) per far passare nella politica l'idea che il federalismo non sarà nulla di più del riformismo. Sarà cioè immobilismo, con il gradimento confindustriale ma non certo di chi lavora non più garantito negli orari, nel salario, nella stabilità del posto di lavoro, nel trattamento pensionistico, né con il gradimento dei loro figli, che, quando potranno studiare, lo dovranno fare in un sistema confessionale privatizzato con i denari pubblici.

Tutto secondo lo schema del ministro Sacconi. I due modelli proposti, dunque, non sono conciliabili. Gioberti, da cattolico liberal-moderato, con una spruzzata di democrazia borghese – che non ha dimenticato, però, un certo gradimento per la monarchia locale che gli ha consentito anche di fare il primo ministro – auspicava uno Stato federale tra gli Stati italiani, prima del 1848, che avesse come Presidente il Papa (che non avrebbe mai accettato l'incarico per non pregiudicare il suo riaffermato potere universalistico, che nel 1869 sfocerà nel dogma della sua infallibilità ex cathedra).

Accortosi della assoluta astrattezza di questa ipotesi, Gioberti si convinse ed accettò il processo unitario nazionale guidato dal Piemonte, cioè dal liberalismo conservatore del Cavour. Cattaneo anche era federalista, ma a condizione di federare non gli Stati italiani del suo tempo, ma realtà più piccole sulle dimensioni dei cantoni svizzeri. Ma soprattutto egli era un riformatore borghese, che non accettava il liberalismo senza discuterlo, ma anzi, aprendolo alla partecipazione popolare, lo trasformava in democrazia, cioè in una società retta non più dal privilegio, ma dal diritto. Cattaneo era favorevole al pluralismo cultu-

rale e al policentrismo culturale, perché era sua convinzione che il progresso non potesse che nascere dalla dialettica tra esperienze diverse, le sole in grado di determinare lo sviluppo culturale e scientifico. Il suo federalismo era mirato allo sviluppo complessivo dell'Italia, non ad una sola parte di essa, come fa intendere Cacciari quando enumera i dati demografici ed economici del Nord con mentalità ad *excludendum*. Cattaneo era troppo intelligente per cadere nei particolarismi e la sua moralità, quasi giansenista, gli imponeva di escludere i compromessi, quindi, l'approccio alla sua opera non tollera strumentalizzazioni di sorta.

L'Illuminismo, non il romanticismo moderato e idealista (al massimo quello democratico, anche se con Mazzini non andava d'accordo) era la sua cultura di riferimento, perciò apprezzava il rinnovamento tecnico e tecnologico e le scienze in genere. Egli proiettava l'Italia, per un suo progresso più rapido, in Europa e non solamente collocata nella imprecisata padania e in altre realtà regionali europee, ma nell'intero continente e suggeriva di tenere d'occhio gli sviluppi del giovanissimo popolo americano. Il federalismo leghista non ha certamente questo respiro, anzi è un evi-

dente ripiegamento tendente alle mini-realtà, destinate ad essere schiacciate economicamente ed asfissiate culturalmente. I singoli territori federali, con l'aiuto delle conquiste scientifiche, dovevano conseguire il progresso, ma tutti, non solo i più forti per elezione e per storia, perché lo scopo ultimo ma concreto era lo sviluppo dell'Italia, intesa come popolo italiano con antiche tradizioni linguistiche e culturali unitarie.

Dunque, Cattaneo, da borghese illuminista e illuminato, si opponeva al moderatismo, che giudicava una deviazione rispetto al progetto democratico. La storia d'Italia, purtroppo, ha dato ragione al moderatismo e a quel conservatorismo classico del pensiero romantico cattolico, che intravedeva una Italia e una Europa ferme all'attesa del Regno, per cui ciò che accadeva nella storia era ciò che doveva accadere. Cattaneo era fuori da questi orizzonti. Ciò non toglie che il popolo italiano si sia scrollato di dosso il fascismo e la prima repubblica, ma, per ottenere questo risultato, come accadde subito dopo l'unità nazionale, ha fatto vincere la destra.

Questo non significa che occorra mettere in "liquidazione" tutta la storia più democratica d'Italia, nella quale la sinistra ha avuto una funzione decisiva. La sinistra, in nome e a difesa della Costituzione democratica e repubblicana che contribuì a scrivere e che oggi è messa in pericolo non solo dal federalismo leghista e cacciariano, deve sentire in questo momento il dovere di tornare – oltre l'attuale crisi nazionale e mondiale – a guidare lo sviluppo sostenibile in Italia, senza sacrificare l'unità del Paese, ma anzi ricostruendola e chiamando a questo compito di solidarietà tutti quei cittadini che non vogliono rinunciare alle libertà della democrazia repubblicana, che devono tornare a rifondare l'equilibrio sociale. Occorrono per questo almeno due condizioni: 1°) che la "sinistra" parlarne esca dagli equivoci, si trasformi profondamente, recuperi, cioè, le sue radici, smettendo di strizzare l'occhio alla Lega e al Pdl; 2) che i comunisti si unifichino, affinché la sinistra possa tutta insieme ritrovare l'orgoglio del sentimento della storia unitaria italiana, come hanno insegnato i Costituenti e come ricordò ad un popolo attonito e smarrito il Presidente Pertini.

Claudio Francescaglia

(2-fine. La prima parte è stata pubblicata nello scorso numero)



chi difenderà IL DIRITTO DI SCIOPERO?

▶▶▶ Sono operaio metalmeccanico e vivo in Lombardia vicino a Varese, in una cittadina a maggioranza leghista.

Sento crescere l'odio verso Roma ladrona, verso i sindacati che "fanno sempre sciopero", i pubblici dipendenti "fannulloni", gli stranieri che vengono "a rubare il lavoro agli italiani". Un atteggiamento alimentato dai media televisivi che, in una continua campagna di screditamento del sindacato, in particolare della Cgil, non hanno perso occasione per evidenziare alla pubblica opinione le proteste dei cittadini che non riescono a prendere l'aereo o che subiscono disagi in altri servizi pubblici, sorvolando il più delle volte sulle motivazioni che hanno dato origine alle proteste. Mi spiego questi attacchi alla Cgil in un solo modo: si tratta dell'unica opposizione sociale presente nel Paese in grado di contrastare le politiche del Governo Berlusconi. Non pensa che sia necessaria una forte campagna d'informazione che dia ai cittadini la consapevolezza di ciò che potrebbe accadere qualora venisse limitato il diritto di sciopero?

Lettera firmata

RISPOSTA

Sì, credo sarebbe necessaria. L'attacco indiscriminato al diritto di sciopero da parte di questo Governo, anche attraverso i mass media controllati dal Presidente del Consiglio, nasce con il preciso intento di depotenziare gli effetti dell'unico strumento a disposizione del sindacato per tutelare e difendere i diritti dei lavoratori; soprattutto in questa fase di recessione economica.

Già oggi il diritto di sciopero è regolamentato dalla legge 146/93 ed 83/00 e dai CCNL di categoria; ulteriori limitazioni, per come sono formulate le norme attualmente in vigore, non potrebbero che annullare di fatto il diritto di sciopero in questo Paese sopprimendo così un diritto fondamentale previsto dalla Costituzione. Mettere mano oggi al diritto allo sciopero significa privare il sindacato della possibilità di contrastare i recenti accordi contrattuali siglati al massimo ribasso senza tener conto dei tassi d'inflazione; di opporsi ai provvedimenti liberticidi che il Governo sta assumendo in campo economico a danno delle famiglie e dei lavoratori, soprattutto precari; di contestare la politica di sgravi fiscali e di contributi a fondo perduto per le imprese, nonché la possibilità di agire impunemente senza vincoli ed obblighi di legge nei confronti dei propri dipendenti.

Ricordo che l'attuale normativa prevede che dopo l'indizione dello sciopero deve essere effettuato un tentativo di conciliazione presso il Ministero del Lavoro ed occorre avvisare la Commissione di Garanzia per verificare il rispetto delle procedure. Va anche detto che è prevista nei contratti la definizione dei giorni di preavviso che devono essere dati dopo la proclamazione dello sciopero, nonché il divieto di sovrapposizione, o di continuità temporale, con scioperi indetti da altre organizzazioni sindacali, o dai livelli superiori della medesima organizzazione sindacale sia di categoria che confederale, rispettando un intervallo di tempo anch'esso definito in sede di CCNL. In caso di sciopero, soprattutto per quanto riguarda i servizi di pubblica utilità, devono essere garantiti i servizi garantendo, ad esempio, il funzionamento dei mezzi durante le fasce orarie nel caso del trasporto pubblico; l'apertura dei servizi ospedalieri per la sanità, la continuità dei servizi educativi scolastici per le materne ed i nidi comunali.

Quindi, come vedi, la richiesta di rivedere il diritto allo sciopero non è altro che un ennesimo pretesto per cercare di fare sparire in questo Paese ogni voce di dissenso volta a rappresentare il forte disagio di strati sempre più ampi della popolazione messi in ginocchio da una crisi finanziaria senza precedenti e da un Governo assolutamente incapace di assumere provvedimenti in grado di rimettere in moto l'economia di questo paese. Noi difendiamo l'attuale normativa sul diritto di sciopero e contrasteremo in ogni modo gli eventuali tentativi di modifica. Anche per questa ragione dobbiamo stare in piazza contro il Governo, a partire dal prossimo 13 febbraio in occasione dello sciopero indetto dalla Fiom e dalla Funzione Pubblica Cgil.

L'Esperto