



Presidenza Consiglio dei Ministri
On.le Gianni Letta

Presidente Alitalia – CAI
Ing. Roberto Colaninno

A.D. Alitalia CAI
Ing. Rocco Sabelli

Ai Dipendenti Gruppo
Alitalia – Air One

Trascorsi due mesi dall'avvio della Nuova Alitalia, riteniamo necessario formulare nostre prime considerazioni su problematiche generali e specifiche del Gruppo.

- Ad oggi non si intravedono soluzioni e prospettive per un'area di rilevanza industriale come quella della manutenzione; Atitech e AMS attendono interventi chiari in relazione all'Accordo Quadro di Palazzo Chigi del 14 settembre u.s., nel mentre registriamo una costante e progressiva deindustrializzazione sia delle due Società su richiamate che dell'area tecnica di Fiumicino, attraverso l'invio di lavorazioni all'estero sempre più frequenti;
- Assenza di intervento diretto a dare risposte a lavoratrici madri e casi sociali, che si sommano al mancato rispetto delle normative di legge, comprese quelle sulle assunzioni delle categorie protette;
- Retribuzioni non coerenti con gli Accordi di Palazzo Chigi e successivi;
- Avvio di processi di esternalizzazione di attività al centro ed in periferia prive di logiche industriali e di presidio di aree di business;
- Integrazione Alitalia – Air One così come per le attività di handling si registrano indicazioni e voci contraddittorie e foriere di messa in discussione dei livelli occupazionali;
- Si registrano continue iniziative unilaterali con risultato negativo di mortificare le professionalità presenti in ogni categoria, l'ultima, solo in ordine di tempo, il tentativo di sottoporre a trasferimento coatto un gruppo di Tecnici Certificati.
- Impossibile comprendere la tematica prevista dagli Accordi, della allocazione dei naviganti sulle basi e l'entità industriale delle stesse, con particolare riferimento a Napoli, Catania e Milano, di cui non si hanno notizie e progetti ufficiali; ed a proposito di mortificare professionalità, cosa dire dei Comandanti, Istruttori e Controllori la cui funzione e preparazione tecnica è riconosciuta dall'Ente regolatore e dalla stessa Azienda ma non trovano adeguati riconoscimenti per la qualificante attività svolta;

- Ritardi nell'applicazione di accordi su prestazioni e orari di lavoro che permetterebbero di elevare efficienza ed economicità coniugando inoltre forti aspettative tra il personale assunto ed in CIGS, che è stato oggetto di trasferimento/assegnazioni con criteri a dir poco discutibili.

Appare evidente come dopo la cesura e la discontinuità formalmente realizzata il 12 gennaio, ci troviamo di fronte ad un modello organizzativo confuso che disorienta tutti i lavoratori e crea tensioni sempre più marcate tra questi e le varie linee di comando che non di rado assumono atteggiamenti lesivi della dignità e sicurezza dei lavoratori. Ciò è dovuto ad un ruolo verticistico e personalistico che l'azienda ha voluto darsi sin dall'inizio, che non si coniuga con il governo di un sistema così complesso ed articolato come l'insieme delle Società del Gruppo Alitalia – Air One. E' del tutto ovvio la difficoltà se non l'impossibilità di costruire relazioni industriali all'altezza della sfida che ci si è dati, a meno di aver traguardi di corto respiro, ma ciò negherebbe l'impegno più volte dichiarato dei "Capitani coraggiosi".

Cooperare in tale quadro risulta ogni giorno più difficile, non si realizza così identità ed appartenenza aziendale, condizione indispensabile, per competere e vincere le sfide che ci attendono.

I lavoratori, naviganti e personale di terra, già provati dalle vicende traumatiche dei mesi passati non sono in grado di sopportare ulteriori pressioni e rivendicano un quadro condiviso di strategie e progetti di cui si sentano partecipi unitamente al rispetto delle intese.

Ai vertici aziendali poniamo con chiarezza e con determinazione una proposta: un **patto vero tra il lavoro e l'impresa** rispettando i reciproci ruoli ma riconoscendo non a parole ma nei fatti, con azioni concrete e nel quotidiano rapporto, il valore innegabile rappresentato dal lavoro.

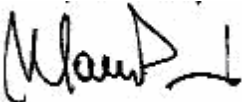


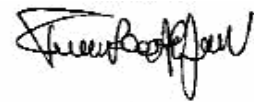
Se ciò non dovesse trovare rapido riscontro, la tutela degli interessi legittimi dei lavoratori potrebbe avviare una deriva incontrollata, foriera di inevitabile collisione.

In questo, il ruolo di garante che la Presidenza del Consiglio si è assunta, non può venir meno. E' in gioco la scommessa che riguarda il Paese.

A tal riguardo inoltre si richiama il Governo ad un'azione sollecita sulla vicenda di Atitech di Napoli e AMS di Fiumicino.

Altresì un richiamo forte nei confronti del Commissario Fantozzi cui sono imputabili, in larga misura, le difficoltà economiche e le sofferenze che patiscono i lavoratori in CIGS.

Infine non è più rinviabile un intervento in favore dei lavoratori in CIGS su brevetti, certificazioni e licenze garantendo il mantenimento degli stessi utilizzando le previsioni dell'accordo di Palazzo Chigi che individua perfino lo strumento, ricacciando maldestri tentativi di trasformare formazione e addestramento, con significativi effetti sulla sicurezza in un business intriso di larghe zone grigie. Questa nota, contrassegnata da forti elementi propositivi, non può cadere nel vuoto, se così fosse, assegnerebbe ai vertici aziendali ed al Governo, ciascuno per la propria parte, precise ed inconfutabili responsabilità del fallimento del progetto e delle tensioni sociali che inevitabilmente ne scaturiranno.

	SEGRETERIE	NAZIONALI	
FILT/CGIL	FIT/CISL	UILTRASPORTI	UGL TRASPORTI
(M. Rossi)	(C. Genovesi)	(M. Veneziani)	(F. Alfonsi)
			

Roma, 3 aprile 2009