

Come la borghesia italiana ha risolto il caso Alitalia

- 25/11/2008 Prospettiva Marxista -

Si è chiusa il 14 novembre la trattativa sull'applicazione dei criteri di assunzione e del contratto collettivo per i dipendenti della nuova Alitalia. Compaiono i primi dati precisi: i lavoratori assunti dalla Compagnia aerea italiana (Cai) saranno 12.639, con esuberi pari all'incirca a 3.250 unità. Nella nuova società i piloti saranno 1.689, gli assistenti di volo 3.300 e 7.650 il personale di terra. Sul fronte dei contributi il personale di volo vedrà dimezzata la base contributiva sulla quale vengono calcolati contributi e Tfr, mentre la base contributiva del personale di terra resterà integrale. Le renumerazioni non potranno essere inferiori al 93% dello stipendio precedente, a parità di attività: un non proprio sott'inteso invito all'aumento dell'orario di lavoro per chi volesse tenere la stessa busta paga. Il commissario straordinario di Alitalia, Augusto Fantozzi, ha fatto spedire a tutti i 17 mila dipendenti del gruppo le lettere di cassa integrazione che sarà applicata a rotazione.

Queste alcune delle principali misure dell'accordo firmato dalle sigle sindacali confederali (Cgil, Cisl, Uil e Ugl), ma non da quelle minori (Anpac, Unione Piloti, Sdl, Avia, Anpav), definiti nientemeno che «ribelli». La serie di scioperi bianchi attuati da una parte minoritaria e più combattiva della classe (le cinque sigle autonome riunitesi in un Comitato di lotta) hanno fermato ben 124 voli in un sol giorno ed è stata letteralmente criminalizzata. Sono stati addirittura evocati, anche fuori luogo, Danton e Robespierre, mitiche figure della violenza rivoluzionaria (borghese certamente, ma rivoluzionaria).

Lenin amava spesso ricordare il memorabile detto del ministro prussiano degli affari interni, von Puttkamer: "in ogni sciopero si annida l'idea della rivoluzione". Possiamo aggiungere che, purtroppo, si annida, per quel che abbiamo visto dal secondo dopoguerra, molto, fin troppo bene, tanto che il più delle volte non emerge. Ma palese è, almeno per noi, lo scontro economico che si manifesta come fenomeno oggettivo della divisione in classi della società. Proprietari o gestori dei mezzi di produzione da un lato e proprietari della propria forza-lavoro, i salariati, dall'altro: ecco i due ingredienti base dei conflitti inconciliabili della contraddittoria realtà capitalistica. Se si sta con gli uni non si sta con gli altri, non c'è gioco di prestigio riformista che regga.

Con questo non intendiamo certo sostenere che i sindacati autonomi siano rivoluzionari, perché infatti restano su un piano, come è naturale che sia, di rivendicazione salariale e di difesa delle condizioni di lavoro. Notiamo però come la classe, dati anche oggettivi rapporti di forza, abbia sostanzialmente dovuto piegare la testa ad un contratto a lei sfavorevole. Come le proprie rappresentanze sindacali si siano frammentate e non siano riuscite a portare a buon esito una battaglia unitaria ed efficace a difesa di una classe che sta subendo attacchi concentrici.

Attacchi che non sono condotti solamente su un piano materiale ma anche ideologico, come la gran cassa dei media, feroce contro gli scioperanti, non si stanca di dimostrare ogni giorno. Niente di inaspettato sia chiaro, è inevitabile che il fronte più forte, quello borghese, provi a dividere quello avversario, proletario, spezzandone le fila, mettendone una parte contro l'altra (in questo caso piloti contro assistenti di volo, hostess contro impiegati di terra ecc...se non più in generale impiegati pubblici contro privati o salariati italiani contro stranieri). Proprio perché la classe dominante domina anche sul fronte ideale, giornali, televisioni, pensare comune, vibrano pressoché all'unisono in una martellante campagna ideologica nell'attaccare ampi comparti di classe additando i privilegi di pochi, i lassismi di pochi, le protezioni, i corporativismi, i nepotismi di pochi. Succede per Alitalia, succede in questi mesi nell'ambito dei dipendenti della scuola e dei servizi pubblici.

La crisi finanziaria partita dagli USA lambisce ora anche l'Italia, con i suoi primi riflessi tangibili nell'industria e nell'occupazione. L'istituto nazionale di statistica annuncia la recessione tecnica, per la prima volta dal 1993, mentre l'Eurozona si appresta ad affrontare la sua prima recessione. Questa condizione internazionale offre ulteriori argomentazioni per far ingoiare ai dipendenti Alitalia un peggioramento della propria condizione. Facile additare loro come spauracchio quelle

aziende che licenziano in tronco decine di migliaia di lavoratori. L'appello al sacrificio, si sa, è l'appello più semplice ed anche in questa vicenda non è mancato. Il quotidiano *la Repubblica* del 27 settembre riporta nel titolo di un suo articolo la seguente dichiarazione del Presidente del Consiglio Berlusconi: "Siate ragionevoli c'è chi taglierà 300 mila posti di lavoro". Ma accettare quest'ottica è estremamente deleterio per i lavoratori, è in pratica accettare che al peggio non v'è mai fine.

Vediamo ora, sinteticamente, in cosa consiste la "soluzione" della annosa vicenda Alitalia. Innanzitutto la soluzione, sia ben inteso, è realmente tale solo per la classe dominante italiana che ha risolto, fuor di metafora, in sé e per sé la crisi della propria compagnia di bandiera. La borghesia italiana ha risolto per sé la questione perché è fin troppo evidente che a pagare il conto dello sfacelo Alitalia siano stati e saranno, in primo luogo, i dipendenti della stessa. In breve l'accordo potrebbe infatti così riassumersi: meno salariati con meno salario o più orario. Ma i dipendenti di Alitalia non saranno i soli a dover pagare visto che i debiti della compagnia ammonterebbero ad oggi a circa 2,3 miliardi di euro. Inoltre la vicenda è stata risolta dalla borghesia italiana in sé perché la Cai non è altro che una composita schiera di imprenditori italiani che ha rilevato, sotto il segno della privatizzazione, la ditta aerea nazionale in profonda difficoltà. È del 20 novembre la firma dell'acquisto di Alitalia da parte della Compagnia aerea italiana per la definitiva cifra di 1.052 milioni di euro.

Abbiamo già trattato le vicissitudini dei passati anni di Alitalia (si veda *Cenni sulle battaglie di alcuni grandi gruppi del capitalismo italiano* del 19/04/07 nella sezione documenti di questo sito), con le varie opzioni, tutte sfumate, che si trovavano sul tavolo negoziale. Da allora la situazione dei conti si è aggravata enormemente ed il rischio fallimento si è riproposto con sempre più concretezza. La novità del governo Berlusconi, nel frattempo subentrato a quello di Prodi, è stata quella di aver allestito una cordata completamente italiana per evitare la perdita da parte dell'imperialismo italiano di un proprio gruppo nel settore dell'aereo-trasporto civile. Se l'operazione non fosse riuscita sarebbe stato un grave smacco per il capitalismo italiano, sarebbe stato un elemento non indifferente nel valutarne le reali prospettive di declino. La borghesia italiana ha dimostrato invece capacità di fare quadrato, di reagire e difendere rapidamente ed energicamente un proprio importante comparto che versava in cattive acque.

Il salvataggio Alitalia avviene dunque ad opera di una cordata di imprenditori nazionali, guidati da Colaninno (Presidente Piaggio), tra cui spiccano gruppi come Benetton, Riva, Ligresti, Toto (AirOne), Marcegaglia (attualmente anche Presidente di Confindustria), Caltagirone ecc. Concretizzatasi questa soluzione si crea anche un precedente di salvataggio in una modalità definibile "all'italiana", ovvero con il concorrere di esponenti importanti del capitalismo tipicamente italiano, ovvero familiare. La qual cosa è ancora più interessante poiché il settore aeronautico internazionale è dominato da compagnie controllate ancora dal rispettivo governo o piuttosto da *public company* ad azionariato diffuso, secondo il modello statunitense.

Insieme ai "capitani coraggiosi" troviamo inoltre la non secondaria presenza del colosso bancario Intesa-San Paolo, che conferma la sua attitudine ad agire come "banca di sistema". Il gruppo rappresentato da Passera sembra infatti più attento al contesto nazionale di quanto non lo sia stato, finora, l'altro polo finanziario italiano, Unicredit, più forte e proiettato all'estero.

Il Governo italiano, lo Stato in quanto comitato d'affari della classe dominante, aveva recentemente prestato la bellezza di 300 milioni di euro ad Alitalia per superare il momento critico, ma quell'operazione, alla luce degli sviluppi, non è più annoverabile come il classico *modus operandi*, quanto piuttosto come ultimo salvagente. Un nuovo assetto, anche proprietario andava ricercato. La privatizzazione non è stata in contraddizione con l'interesse nazionale, tutt'altro. Si è assistito ad una privatizzazione concertata, pilotata e ottenuta in una chiave prettamente nazionale, di protezione per la borghesia italiana. La Cai, d'accordo con le istituzioni europee, si sarebbe impegnata a restituire il prestito entro la fine di questo mese. Alleanze con altre compagnie aeree europee saranno invece valutate e decise entro fine anno. Air France-Klm e Lufthansa sembrano in posizioni di privilegio.

Rispetto al 2007 anche il fronte sindacale si è mosso in maniera differente. Ai tempi dell'opzione francese di conquista da parte di Air France i sindacati si erano presentati compatti sul fronte del no, influenzati con ogni probabilità anche da componenti borghesi e parlamentari che vollero scongiurare il dominio del capitale straniero nella gestione della futura Alitalia. Prima della firma del 25 settembre la CGIL era rimasta isolata attirandosi le ire funeste della pubblica opinione. Il PD di Veltroni, nelle vesti di rassicurante partito riformista, ha fatto pressioni affinché il maggiore sindacato non si mettesse più di troppo di traverso. Ricondotto alla "ragione", si fa per dire, anche il maggiore sindacato si è meritato un plauso della stampa borghese, contenta ed orgogliosa di come governo, opposizione, e volenterosi industriali abbiano splendidamente risolto la crisi Alitalia nel nome dell'interesse nazionale.