

Luigi Vinci

Domenica 30 gennaio

Diario politico invernale. Speciale Alitalia-ITA.

E brava la Commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager, liberal-ultraliberista, danese: è riuscita a distruggere Alitalia e a regalarne i residui in ITA a Lufthansa e al colosso mondiale DSV della logistica (Global and logistics transport)!

Eccone un ragguaglio stringato dei suoi danni (rinvio, per saperne di più, al testo completo in materia nel mio “diario”: denunciavi infatti a più riprese in esso gli atti devastanti di Vestager). (Rammento, di volata, come Vestager abbia colpito in lungo e in largo nell’UE, cioè, non solo contro il nostro trasporto aereo ma anche contro altri settori, italiani e non).

Andiamo al disastro subito da Alitalia

L’intervento storico su di essa di un politicantume megalomane italiano

Fu l’effetto di interventi caotici di Governi vari, tra cui il maggiore fu l’imposizione della Lega nord a guida Bossi, supportata da un tremebondo neonato PDS, ex PCI, di disporre in Italia di due aeroporti hub (vale a dire, di due centri di una grande rete, quindi, dello sdoppiamento dei voli a largo raggio d’azione, con l’effetto di uno sdoppiamento di servizi amministrativi di terra, quindi, con tanto di incremento dei costi del 20%). (L’hub che già esisteva era Roma Fiumicino, quello che mancava era una nuova gigantesca Malpensa 2000, mai completata dato che produrrà la metà dei voli “previsti”). Era un’offesa al nord produttivo, stando alla retorica della Lega, che esso non avesse il suo hub! (Tutto il resto nell’UE disponeva – e dispone – di un solo hub, essendo tutta l’UE fatta di paesi con piccoli territori).

Concorrerà poi a far danno anche la liberalizzazione dei voli, per imposizione UE, cioè, concorse a far danno la fine del privilegio delle compagnie di bandiera, assalite da low-cost ecc.

Effetto di tutto ciò sarà un passivo cronico e, infine, il fallimento di Alitalia (2017).

Ed eccocosa tale fallimento permetterà di fare a Margrethe Vestager: la distruzione di Alitalia

Usando l’argomento del fallimento di essa, Vestager imporrà la creazione di una cosiddetta “discontinuità economica”, ovvero, il passaggio del patrimonio di Alitalia a una nuova compagnia di bandiera (che sarà chiamata ITA), e userà questa “discontinuità” per imporre la restituzione allo Stato italiano di precedenti suoi prestiti ad Alitalia (considerati illegali aiuti di Stato) per 1,3 miliardi di euro, anziché consentire di riversarli su una futura ITA “pulita” come capitale di avviamento, dato che essa, concretamente, ancora non esisteva neanche in forma di progetto, ancor meno disponeva di capitale qualsivoglia. Furono solo concessi ad Alitalia da Vestager, a latere, cioè, a copertura di un po’ di stipendi, 55,497 milioni di euro, e 3 miliardi furono messi a disposizione di compagnie operanti nel cargo business e nel turismo, i cui proventi quindi andavano in altre tasche.

Non solo: ITA avrebbe dovuto disporre di una flotta aerea grosso modo dimezzata rispetto a quella ex Alitalia: una flotta aerea, quindi, composta da 50 mezzi (più avanti riusciranno a diventare, faticosamente, 56). Un abuso, questo di Vestager, assoluto, di cui la Presidenza della Commissione Europea non si curò, perché non impegnata dal Governo Italiano o inviata da esso all’attenzione del Consiglio Europeo.

Cioè, quest’abuso di Vestager non fu contestato dal Governo Conte 2 (settembre 2019–febbraio 2021, poi dal Governo Draghi – della questione si occupò il Ministro dello sviluppo economico Giancarlo Giorgetti). Si può forse considerare, ad alleggerimento di tali omissioni, la necessità di non irritare troppo la parte di quei Commissari più o meno ultraliberisti che avevano subito controvoglia il grosso versamento finanziario della Commissione al nostro paese (come sappiamo,

222,1 miliardi di euro distribuiti su sei anni). (Erano in campo anche contenziosi minori, come l'annosa vicenda di liberalizzazioni a danno delle piccole attività operanti su demanio). (Anche l'esplosione della pandemia ebbe un ruolo in ciò: moltiplicando essa la necessità di non irritare quei Commissari).

Nel frattempo era entrata in campo la pandemia. Sicché (2020) Alitalia passerà dalla condizione di compagnia colpita da fallimento a compagnia anche collassata, in quanto senza soldi, quindi, con i suoi oltre 100 mezzi in genere a terra, salvo qualche prestito ad hoc. Tutte le altre compagnie di bandiera subiranno cadute attorno all'80% del loro traffico aereo, ma potranno rimanere vive, dati aiuti di Stato e benevolenze UE: però, salvo Alitalia, in quanto senza soldi perché fallita. Al contrario, AirFrance-KLM e Lufthansa avranno a disposizione tutti gli aiuti di Stato richiesti.

A Lufthansa, infatti, andranno 9 miliardi di aiuti di Stato, ad AirFrance-KLM 7 miliardi. Non solo: più avanti Lufthansa e AirFrance beneficeranno di ulteriori aiuti di Stato, di quasi pari entità. Non solo: i Governi di Germania e Francia potranno comprare quote di proprietà delle loro proprie compagnie. Le regole stesse UE prevedevano, infatti, allentamenti a favore di aiuti di Stato, in caso di grave crisi, e l'UE era impegnata contro la pandemia: ma per Alitalia gli "aiuti di Stato" non ci saranno, per essa la pandemia non contava... essendo questa compagnia fallita.

(Le compagnie non di bandiera subiranno danni devastanti, e quelle low cost, in particolare, dato il livello basso dei loro prezzi, spesso chiuderanno. Solo le compagnie degli Stati petroliferi, carichi di dollari, reggeranno decentemente, allargheranno i loro mercati all'Europa, ecc.).

Il Governo italiano ritenne di dover prendere atto, non potendo, a suo dire, fare altrimenti, rispetto alla dimensione della nuova ITA voluta da Vestager, e si ingegnerà a distribuire i suoi voli su alcune rotte (isole, tratte in partenza da Milano o da Roma, poco di più).

(In realtà, una reazione giuridicamente fondata, a livello UE, era possibile: ma lo vedremo più avanti. Può darsi che il Governo ritenesse inopportuno uno scontro aperto con Vestager, nel momento in cui beneficiava di decisioni finanziarie consistenti a sostegno del nostro paese).

Il Governo dovrà pure ingegnarsi a recuperare slots ergo spazi e orari di volo, così come a sostenere economicamente la parte dei lavoratori destinata alla disoccupazione, principalmente lavoratori di terra e personale di servizio sugli aerei (i piloti troveranno facilmente lavoro in altre compagnie, dati i loro eccellenti profili professionali).

(A tuttora migliaia di lavoratori stanno protestando, difesi dalle loro organizzazioni sindacali, non, invece, protetti dal nostro Governo, anzi, maltrattati pesantemente dal livello apicale attuale ITA, in specie dall'Amministratore delegato Altavilla).

L'ulteriore odiosa manipolazione operata da Vestager

Il Governo italiano aveva cominciato a ragionare su come avviare la nuova ITA, con quali mezzi finanziari, in quale dimensione dei mezzi aerei e dei loro voli, privilegiando quali tratte, a quali compagnie ipoteticamente associarsi, in modo da allargare la propria attività, guadagnare qualcosa di più, ecc. Ci saranno micidiali tagli al personale a far problema drammatico, ecc. (Questo problema dura tuttora). Ed ecco che dalla Commissaria Vestager (marzo 2021) giunge una lettera "confidenziale", la cui premessa è una via di mezzo tra un feroce ultimatum e una dichiarazione di guerra. (Si noti: le documentazioni di rilievo istituzionale nell'UE sono obbligatoriamente pubbliche, salvo precisissime motivazioni a contrario).

La lettera, dunque, dichiara di non avere ricevuto dal Governo italiano "informazioni" che le "permettano di stabilire se l'iniezione di denaro pubblico italiano in ITA possa essere in linea con il mercato. L'attuale suo piano" neppure "permette di concludere se si tratti di un investimento profittevole. Sembra necessario che ITA riduca la scala delle sue operazioni di volo non solo nel 2021 ma anche negli anni a venire". Vestager poi conclude dichiarando le sue "preoccupazioni per la mancanza di sostanziali progressi verso la soluzione del caso Alitalia", e la sua intenzione di "chiudere a breve l'investigazione" su di essa. (Che cosa vuol dire dover "essere in linea con il

mercato”, quando il mercato in questione è collassato? Non è di per sé chiaro che l’abbattimento delle “operazioni” comporta perdite superiori ai profitti?). Ma ecco a ciò a cui Vestager punta: una piena “discontinuità” tra Alitalia (da chiudere) e ITA (da avviare), e ciò dovrà comportare che gli slot Alitalia dovranno essere ceduti sul mercato (compresi metà di quelli di Linate, che erano diventati il 70% dell’intera attività aerea di Alitalia); inoltre, che ITA non potrà disporre direttamente dei servizi di handling e di manutenzione ex Alitalia ma che dovrà acquistare questi servizi attraverso gare di mercato, insomma, che dovrà venderli e subito dopo ricomprarli, perdendoci così un sacco di soldi; ancora, che il marchio di ITA non dovrà somigliare a quello storico di Alitalia; infine, che ITA che non potrà recuperare il programma Millemiglia, già venduto a una quantità di utenti. A loro volta i lavoratori residui in quanto buttati in servizi esterni subiranno grossi tagli alle loro retribuzioni, peggiori condizioni lavorative, ecc.

Dunque, il tentativo di Vestager è l’annullamento di ITA e la sua svendita a buon mercato a qualche grande compagnia. In concreto, ciò significa la svendita a Lufthansa, da tempo in agguato: da soli con 50 vettori non si va da nessuna parte, se non a una nuova bancarotta

In premessa, a chiarimento del metodo truffaldino (la “confidenzialità”) di Vestager

“Ogni cittadino dell’Unione Europea, nonché ogni persona fisica o giuridica che risieda o abbia la sede sociale in uno Stato membro, ha il diritto di accedere ai documenti del Comitato europeo per la protezione dei dati. Tale diritto si applica a tutti i documenti in possesso del Comitato e riguardandi qualsiasi questione relativa alla sua responsabilità.

In casi eccezionali, il Comitato può rifiutarsi di divulgare un documento in tutto o in parte. Le motivazioni dell’eventuale rifiuto e altre regole di procedura sono espone nel Regolamento UE sull’accesso pubblico ai documenti.

Qualora si ritenga che la propria richiesta di accesso sia stata respinta ingiustificatamente, è possibile presentare un reclamo al Mediatore europeo o a un ricorso dinnanzi alla Corte di Giustizia dell’Unione Europea”.

Non consta che dal lato del Governo italiano o della dirigenza di ITA si sia adito alle possibilità di contestazione dei comportamenti di Vestager, presso le istituzioni UE.

Estratto da Massimo Franchi, su il Manifesto: così Vestager ha regalato ITA a Lufthansa

Alla fine, Margrethe Vestager è stata messa alle corde dai ricorsi alla Corte di giustizia UE. Ha, cioè, dovuto accettare che i suoi documenti “confidenziali” (78 pagine) sullo spinoso tema ITA-Alitalia ieri (fine gennaio) diventassero pubblici, come doveva essere fin dal principio, in risposta alle “richieste di accesso agli atti” operate da sindacati, associazioni, semplici lavoratori (non dal Governo italiano).

La decisione della Corte di giustizia di liberare gli atti era stata emanata già il 10 settembre scorso: il tragitto di questa decisione verso gli uffici della Commissione UE ha tuttavia richiesto più di tre mesi – probabilmente dentro a essa qualche funzionario agli ordini di Vestager si era messo di traverso, “i documenti non si trovavano”, ecc.

Importantissimo il contenuto della decisione della Corte: le multe per “aiuti di Stato” ad Alitalia comminate da Vestager erano illegali (tali aiuti essendo stati sospesi dalla pandemia), inoltre, essa stabiliva che da Alitalia (tecnicamente ancora aperta) potevano passare a ITA gli 1,3 miliardi bloccati in Alitalia: In via generale, queste decisioni della Corte significavano che Alitalia e ITA erano la stessa realtà.

Il danno ad Alitalia-ITA portato da Vestager è stato enorme: un ritardo di molti mesi nell’avvio di ITA, denari in più andati a sostegno di lavoratori obbligati alla disoccupazione, l’avvio di ITA obbligato a regole lavorative e retributive canaglia a danno dei lavoratori occupati, in quanto

collocati in agenzie private, i danni recati ai voli per le isole, la contrazione degli spot ex Alitalia, ecc.

Massimo Franchi: “Un decollo ITA, quindi, molto ritardato e condizionato da paletti incomprensibili che, riletti con gli occhi di oggi, sembrano scritti apposta per avere una compagnia nana a disposizione a costi del lavoro bassissimi: le condizioni migliori perché Lufthansa potesse comperare ITA – come, d’altra parte, apertamente dichiarato dal socio prestanome di Lufthansa, MSC (Mediterranean Shipping Company, sede in Svizzera), una delle grandi realtà della logistica mondiale e delle agenzie di viaggio e tour operator, quindi, operante non solo su terre e mari ma anche per via aerea”.

Non solo: i documenti Vestager desecretati risultano pieni di omissis (un reato grave); ancora, essi confermano i favori di Vestager a Lufthansa, anche di portata economica, sin dall’inizio della lunga vicenda critica Alitalia. Il ricorso di Ryanair e di Iag (due compagnie di proprietà British e Iberia, cioè, di proprietà di due compagnie di bandiera), 2017, interessate a comporsi con Alitalia, richiederà quattro anni perché si chiuda, ovviamente in modo negativo. Contemporaneamente, Lufthansa quell’anno cercherà di accaparrarsi (senza farcela) buona parte delle risorse Alitalia portatrici del marchio fallito Aviation, spendendo... un solo euro – unghendo da qualche parte, va da sé.

PS: ovviamente a Vestager non verrà deplorato nulla, dalla Presidenza della Commissione UE.

Fu di Andreotti, al Senato, in un momento di relax, la consegna, in Senato, di un pizzico di intelligente saggezza: “a pensar male”, disse, “si fa peccato, ma si ha quasi sempre ragione”.

Lufthansa, in ogni caso, riuscirà a inglobarsi ITA: una compagnia senza debiti, con un quarto dei dipendenti d’un tempo ex Alitalia, e che servirà a coprire adeguatamente voli nazionali e internazionali centrati sul traffico in Italia o altrove dall’Italia.

La tragedia dei lavoratori Alitalia

Prima del massacro operato da Vestager i lavoratori Alitalia erano oltre i 10mila. Dato il massacro, cioè, data la scissione della futura ITA da Alitalia, nell’agosto del 2021 ne saranno dichiarati in esubero circa 7.500. Si noti come ciò avvenne in un mese che vedeva Roma riempita di turisti da tutto il mondo, parte dei quali, colpiti da scioperi dei lavoratori Alitalia, dovette faticare a giungere in Italia. A metà ottobre comincerà la selezione del personale che rimarrà al lavoro.

Gli accadimenti recenti di ITA, molto incerti e travagliati

ITA potrà avviare le sue attività, dentro al perimetro, più o meno, delineato da Vestager: una piccola compagnia di bandiera dotata di poco più di 50 aerei (ai 50 iniziali era stato possibile aggingerne 4 o 5).

Nel novembre del 2020 la new-company ITA prenderà forma giuridica con nome “ITA SpA trasporto aereo” (spesso chiamata ITA Airways), e risulterà di proprietà totale del Ministero dell’economia e delle finanze. All’inizio sarà guidata da Franco Caio, figura di funzionario pubblico, impegnato a costruire una complessa messa a sistema di ITA. Nel giugno del 2020 Fabio Lazzerini, buon conoscitore di traffico e compagnie aeree, viene indicato dal Governo Conte 2 futuro Amministratore delegato di Alitalia; a novembre, Lazzerini trasloca in ITA. Presidente dell’assemblea viene indicato Alfredo Altavilla, ex dirigente FIAT, macellaio di lunghissima lena dei suoi operai, privo di qualsiasi cognizione in tema di compagnie aeree: che tenterà rapidamente di togliersi di mezzo Lazzerini (di imporgli le dimissioni), ovvero, tenterà di rimanere solo al comando, con grande fastidio del Governo Conte 2, impegnato nella ricerca di un partner per ITA di grande portata, scegliendo tra Delta Airways (USA), Lufthansa e AirFrance, e che vede, ovviamente, come il fumo negli occhi lo scontro Altavilla-Lazzerini. Alla fine, tuttavia, il nuovo Governo Draghi confermerà, pro bono pacis, anche il ruolo di Altavilla.

Nel 2021 in soli due mesi ITA perderà mediamente, data la pandemia, ma anche data la sua esiguità, 2,2 milioni di euro al giorno. Ad Altavilla il risultato appare accettabile, in quanto in linea, egli dice, con sue previsioni. In realtà, la sua idea è fare di ITA, con i suoi aerei, un marchio strettamente collegato a una grande compagnia (Lufthansa, per fare un esempio, dispone dei marchi Eurowinds e Condor), farne una low-cost, privatizzarla, infine, venderla (con ogni probabilità a Lufthansa). Lazzerini invece sta lavorando alla riapertura della linea ex Alitalia per la Sardegna (essendo stata liquidata, febbraio 2020, la privata Meridiana, fondata nel 1963 dall'Imam Aga Khan IV, dotata di flotta, recuperabile, di una dozzina o poco più di aerei) e, soprattutto, sta lavorando alla costruzione di una rete aerea che copra le necessità degli aeroporti di Roma e Milano, operativi non solo su territorio italiano ma anche dall'Italia verso paesi europei, Stati Uniti, ecc. Ciò richiederebbe un allargamento rapido della flotta ITA fino a 4.000 assunzioni: Altavilla, invece, lavora a continui tagli del personale, inizialmente le assunzioni sono 2.800, poi calano a 2.231, violando brutalmente accordi precedenti con il personale, colpito anche da retribuzioni minori e da condizioni lavorative peggiori.

Lunedì 31 gennaio. Accadimenti recentissimi, allarme rosso

Primo. Aveva cominciato a circolare sui media, nelle settimane scorse, l'idea di un consenso di Governo Draghi alla "manifestazione di interesse" di MSC e Lufthansa, ovvero, di un suo consenso all'acquisto della maggioranza di ITA da parte di quei due colossi, motivato da "costi eccessivi" dovuti alla prosecuzione della pandemia e all'aumento dell'80%, in un anno, del kerosene.

Tuttavia, nel board ITA (il suo complesso apicale) il tema non risulterà formalmente affrontato, anche perché non portato all'attenzione dell'azionista di ITA, il Tesoro.

Non solo: nessuna dichiarazione verrà dal lato del Governo.

Da dove, quindi, le "voci" in questione? Senz'altro, dal lato del board ITA (o di qualcuno in esso). Parrebbe, infatti, che vi si sia formata l'idea di proporre al Governo una rapida privatizzazione di ITA, date le sue passività e quindi a rischio, se venduta, di abbattimenti del suo valore di mercato.

Secondo. Diventa chiaro che le "voci" di vendita di ITA riguardano i tecnici del Ministero dell'economia (indubbiamente, richiesti dal Ministro Daniele Franco, ultraliberista, braccio destro del Premier Draghi). Tali voci, esattamente, premono per una procedura di vendita aperta di ITA che però non assegni da subito un vantaggio elevato ai due principali potenziali compratori, MSC e Lufthansa. Quindi, da un lato, l'idea della vendita di ITA c'è; dall'altro, l'idea non è di vendere ITA alla svelta, sicché, non è di consentire che solo MSC e Lufthansa possano esserne gli acquirenti (tramite una trattativa riservata entro 90 giorni), ma è di aprirsi al mercato, ove è possibile intervengano migliori offerte di vendita da parte di altre compagnie (AirFrance-KLM, Delta, ecc.).

Nelle prossime ore, dunque, il Ministero dell'economia potrebbe avanzare una sua proposta riguardante la procedura di vendita di ITA.

Una procedura in condizioni complicate: dovrà, infatti, tenere conto della normativa UE, suscettibile di intervenire imponendo concorrenza e rifiuti di "abuso di posizione dominante" (ciò, al momento, potrebbe colpire MSC e soprattutto Lufthansa). Inoltre, pari intervento potrebbe avvenire dal lato di AirFrance-KLM o da Delta, o, anche, da Governi UE.

Da sottolineare: tutta questa faccenda implica la rinuncia del nostro paese a riavere, tramite ITA, la propria compagnia di bandiera, quindi, a tentare anche autonomamente di crescere. Al massimo ITA, infatti, potrebbe disporre di una sua quota di minoranza rispetto a chi l'abbia conquistata.

Terzo. Il Governo, o sua parte significativa, appare in difficoltà dinnanzi a una proposta (quella delle "voci" di cui sopra, "spinte" dal Ministro Franco) che porterebbe il Tesoro (lo Stato) dalla condizione di azionista ITA al 100% a quella di socio di minoranza. Addirittura il Governo non riesce a riunirsi per discutere la questione ITA nel Consiglio dei Ministri. Povera nostra ITA, in mano a dilettanti allo sbaraglio.

Ancora, data la crescita galoppante delle entrate in MSC, effetto della crescita del trasporto container e dei noli marittimi nonché dalla pandemia, sarebbe MSC a impadronirsi di ITA, lasciando in posizione minore e fors'anche marginale Lufthansa, colpita dal tracollo dei voli per passeggeri.

Quarto. In effetti, sembra davvero che MSC stia tentando una sorta di scavalco del ruolo fino a ieri n.1 di Lufthansa. Ecco come possibile. Gli scali tedeschi principali, Francoforte e Monaco, sono saturi, né sono più moltiplicabili attraverso la costruzione di hub. Quindi, per poter allargarsi ulteriormente, Lufthansa ha assunto il controllo di Austrian Airlines, Swiss, Brussels Airlines, Air Dolomiti (sede Verona). Ma ciò non le basta, le occorre ancora traffico aggiuntivo: ed è lì a disposizione ITA. Inoltre, verrebbe a sua disposizione e quindi verrebbe riutilizzato il brand Alitalia: tuttora amato nel mondo, come dicono sondaggi commissionati da Lufthansa.

Ciò dato, è necessario per Lufthansa anche disporre maggiormente (cioè, a disporre di un bel po' più di spot: assai cari) di Linate (soprattutto per passeggeri) e di Malpensa (soprattutto per le merci). Ma l'espansione, in atto essa pure, di MSC risulta ben più rapida: essa accanto al settore cargo, enormemente crescente, sta pure facendo enormemente crescere la sua offerta turistica. MSC Crociere schiera ormai 19 navi per viaggi turistici, e sta investendo per ulteriori analoghe navi. Ha appena lanciato il marchio Explora Journey, che garantisce navi di superlusso ed esplorazioni cosiddette green in paesi inesplorati.

Interessante novità, da considerare guardando soprattutto all'espansione di MSC: ITA a metà ottobre scorso ha acquisito in leasing 31 aerei, ha deciso di acquisire nuovissimi velivoli, tecnicamente d'avanguardia (A220, A320, A320neo), operanti anche a lungo e medio raggio.

Pare, quindi, che la povera ITA abbia cominciato ad andare per le migliori.

Il killer Altavilla sempre alla riscossa, perinde ac cadaver

Però ITA non va per niente per le migliori, guardando al trattamento brutale dei suoi lavoratori, in perfetta continuità con le micidiali pretese imposte a suo tempo ad Alitalia-ITA dalla Commissaria Vestager

Numerose ormai le class action a difesa dei diritti acquisiti dei lavoratori Alitalia-ITA. Do contezza di alcune.

La prima, avviata ai primi di gennaio 2021 dagli avvocati Andrea Circi e Carlo De Marchis presso il tribunale di Roma, è quella a favore di dipendenti non recuperate da ITA al lavoro, con l'argomento dei carichi familiari o perché in età fertile, sicché in grado di creare figli e potendo beneficiare di periodi non lavorativi pagati. L'argomento, organico in Altavilla, che consentirebbe questa sua porcata sarebbe la tesi che ITA è totalmente altra da Alitalia, quindi, che si possa legalmente decidere anche su questa base chi dell'ex personale femminile Alitalia si possa assumere oppure no. Porcata anche risibile: gran parte del personale ITA dispone di divise Alitalia, per non parlare delle livree degli aeromobili, ecc. Dichiarazione di Altavilla: "Non mi interessano i lavoratori Alitalia, non siamo la Croce Rossa".

ITA decolla, dunque: ma le donne restano a terra.

Un'altra class action si rifà (metà agosto 2021) contesta la discontinuità di ITA da Alitalia, quindi chiede l'assunzione in continuità di tutti gli oltre 3mila lavoratori del settore Aviation non riassunti da ITA, valendo l'Articolo 2112 del Codice civile sulla cessione di ramo di azienda che precisa il diritto dei suoi lavoratori alla continuità di occupazione e condizione di lavoro.

Un'identica class action, recentissima (5 febbraio 2022), si rifà alla discontinuità di ITA rispetto ad Alitalia.

Ignobile, in tutta questa vicenda, il comportamento del Governo: esso ha sempre condiviso la tesi di Vestager di una discontinuità in radice tra Alitalia e ITA: suffragando, così, la legittimità di larghe esclusioni da ITA di lavoratrici ex Alitalia, inoltre, l'immensità dei licenziamenti dei suoi

lavoratori, ancora, il peggioramento della condizione lavorativa della loro parte riassunta da ITA, ecc.