

**Luigi Vinci**

**BD. “Diario” politico primaverile**

**Giovedì 27 maggio**

**A proposito di appalti, uno sfogo rabbioso dettato dall'uccisione di un bambino in vacanza di due anni perché era salito su una funivia e dal fatto che un bambino di cinque quando si sveglierà dal trauma apprenderà che fratellino e genitori non ci sono più**

La funivia Stresa-Mottarone non è che l'ennesimo disastro dovuto alla logica profonda, organica, dell'appalto: l'abbattimento della qualità del prodotto (una merce, un servizio) e delle tutele dei suoi lavoratori. Dall'appalto, infatti, debbono trarre profitto sia l'appaltatore che l'appaltante; l'appaltatore ne vorrà una quota elevata (altrimenti, perché appaltare?), ma anche l'appaltante. La quadra, quindi, avviene tramite l'abbattimento dei salari degli appaltanti, il loro supersfruttamento, spesso, la cattiva qualità tecnica del lavoro delle maestranze, spesso, la mancanza di sicurezza nella sua erogazione, donde incidenti frequentissimi e anche mortali. Se si tratta di servizi, ai loro rischi si uniscono quelli delle utenze. Ne abbiamo visto a iosa da gran tempo a questa parte, abbiamo visto i due disastri della gestione Benetton di Autostrade per l'Italia (in totale 83 morti), ora vediamo l'analogo nella funivia Stresa-Mottarone, 14 morti.

Trattandosi di un'impresa minuscola quella che gestisce questa funivia, i responsabili del disastro andranno in galera. Trattandosi, invece, quella dei Benetton, di un'impresa gigantesca, e, come tale, ben autotutelata, accadrà che in carcere i veri e fondamentali responsabili in galera non andranno, anzi continueranno a fare affari e ad arricchirsi. Attualmente attraverso la loro finanziaria Atlantia essi stanno finendo di trattare con lo stato italiano i soldi che esso dovrà dare loro in cambio di ASPI, cioè, in cambio di una concessione dello stato, non di un'impresa di loro stretta proprietà.

E' semplicemente insopportabile che da parte della Commissione Europea si voglia imporre la liberalizzazione degli appalti. Leggo sul Corriere della Sera la considerazione sconsolata del giornalista Antonio Polito: “Max Weber collegò lo spirito del capitalismo all'etica protestante... La funivia di Stresa, al contrario, è economia di rapina... L'etica protestante è ben più rigorosa di quella nostra, cattolica”. C'è del vero. Ma attualmente è proprio l'etica protestante a imporre alla cattolica Italia la liberalizzazione generalizzata degli appalti: sono, cioè, i protestanti Dombrovskis e Vestager e il calvinista Rutte e con essi tanti altri commissari o governanti UE, ho solo menzionato i più direttamente impegnati a nostro danno.

Il teorema di Weber in realtà non ha mai funzionato, quanto meno dalla prima rivoluzione industriale in avanti, sono più di tre secoli da allora, che abbatté in modo micidiale la retribuzione e i diritti del lavoro salariato, mandò in fabbrica bambini, portò gli orari di lavoro alle 14 ore e la settimana lavorativa a sei giorni e mezzo, per non parlare delle condizioni delle popolazioni lavorative delle colonie europee, semplicemente schiave. Oggi quanto meno nella parte settentrionale del mondo i bambini quasi mai vanno in fabbrica o sui campi a lavorare, ma ci sono bambini della sua parte meridionale che annegano nel corso del tentativo dei loro genitori di dare loro una prospettiva di vita. Ed è oggi l'etica cattolica di Papa Bergoglio a dichiarare l'obbligo morale e politico di liberare la condizione lavorativa ma anche donne e bambini dallo sfruttamento capitalistico o dai suoi effetti socio-economici.

**Aggiunta**

In tema di appalti si è discusso in Italia per molti giorni senza che a livello di Governo si notasse che la regolazione UE degli appalti non dichiara soltanto la loro generalizzata liberalizzazione ma anche una serie di limiti al loro uso in sede di trattamento dei lavoratori, tra cui sicurezza sul lavoro e retribuzioni al livello di quelle delle realtà appaltatrici. Con il solo Andrea Orlando nel Ministero a tentare di resistere, il nostro Governo era disposto, con il pretesto di una normativa europea manco nota in questi termini essenziali, a mollare tutto. Ci è voluta la dichiarazione delle organizzazioni sindacali che il paese sarebbe precipitato in un'ondata di scioperi perché si giungesse a un avvio di discussione governo-sindacati.

**28 maggio**

### **Ulteriore aggiunta**

La Commissione Europea (la sua parte ultraliberista impegnata nella demolizione dei diritti elementari dei lavoratori) ha resuscitato una Direttiva UE, mai applicata, del 14 maggio 2019 (cioè, una direttiva di prima della pandemia, ovvero, realizzata in sede di ordalia ultraliberista), che “stabilisce le linee guida per determinare le rettifiche finanziarie da applicare alle spese finanziate dall’UE per via del mancato rispetto delle norme in materia di appalti pubblici”. Tradotta in pratica, questa direttiva significa sia sanzioni riduttive dell’ordine del 5% del prezzo di appalti comperati dalla Commissione dal lato di paesi UE, quando quest’ultimi non rispettino quelle norme (funziona così: la Commissione anziché dare il 100% dovuto a copertura del loro lavoro gli consegna il 95%), sia, e soprattutto, significa sanzioni riduttive, sempre del 5%, dei “finanziamenti diretti” (riguardano fondi di vario sostegno socio-economico messi a disposizione dalla Commissione nel periodo 2014-2020) a paesi UE che “limitino ingiustificatamente il ricorso a subappalti” (magari perché i lavoratori di questi paesi i subappalti li hanno impediti, tramite vertenze sindacali o scioperi).

Niente formalmente impedisce, giova sottolineare, che queste sanzioni possano applicarsi ai soldi del Recovery Fund (esso nel 2019 non esisteva), per identici motivi.

Un’ipotetica generalizzazione a carico dell’Italia di tali sanzioni potrebbe portare a una riduzione di 5-6 miliardi rispetto a quanto altrimenti dovute dalla Commissione. Considerando problemi analoghi sorgessero anche nel contesto delle opere sostenute da Recovery Fund, quella cifra potrebbe giungere al raddoppio.

Urla di gioia vengono dal Presidente di Confindustria Carlo Bonomi.

### **Il tentativo da parte del Premier Draghi, in questa materia, di un compromesso con le confederazioni sindacali**

E’ un tentativo che ne tocca il complesso.

#### **Il tentativo prima della riunione del Consiglio dei Ministri del 28 maggio sera:**

1. La soglia massima delle attività collocabili in subappalto deve andare oltre quel 40% che era stato introdotto in deroga alla normativa precedente, dato il collasso dell’economia determinato dalla pandemia, dichiara Draghi. Non sarebbe realistico, nel nostro paese, egli aggiunge, fare altrimenti (cioè, rimanere al 40% massimo della media degli appalti), perché in esso sono moltissime le imprese di dimensioni ridotte e come tali incapaci di evitare di ricorrere ad appalti ovvero a imprese ancor più ridotte.

2. Occorre, data questa situazione, alzare le soglie di garanzia dei lavoratori delle società appaltanti (sicurezza, condizioni lavorative, diritti sindacali, livelli retributivi, ecc.) e definire criteri precisi di responsabilità legale delle società appaltatrici anche impegnando le società appaltanti. In sostanza, i dipendenti in subappalto vanno trattati alle medesime condizioni del controllo collettivo nazionale dei dipendenti della società appaltatrice.

3. Salta, parimenti, il criterio del “massimo ribasso” come strumento sufficiente a far vincere bandi di acquisizione di appalti.

Parte di ciò viene incontro alle organizzazioni sindacali, che negli appalti constatano sia un degrado ampio delle condizioni lavorative che una forte penetrazione delle mafie.

#### **Il tentativo definito nella riunione del Consiglio dei Ministri del 28 maggio sera:**

Altolà, sembrava troppo bello. Ecco, invece, due cosiddette “precisazioni”, una delle quali assolutamente impresentabile:

- è stato sciolto l’ultimo nodo relativo al subappalto, nella forma di una modifica che porta immediatamente al 50% il tetto medio degli appalti

- dovrà essere prossimamente creata una “riforma” rispondente alle richieste di liberalizzazione degli appalti che vengono dai Commissari UE competenti in materia (tutti ultraliberisti, come già sappiamo): vale a dire, la consegna alle società appaltanti della gestione dei diritti dei lavoratori e della legalità stessa sui luoghi di lavoro.

Lo stato non è nominato. Va da sé che una tale pensata è suscettibile di distruggere quanto il governo aveva precedentemente consegnato alle richieste sindacali. Immagino che Confindustria e

mafie stiano brindando.

Com'è possibile che una tale pensata sia stata approvata dalla totalità del Ministero, ieri sera?

### **Commento**

Qualcosa di significativo era stato offerto da Draghi, in un primo momento, alle organizzazioni sindacali. Poi è precipitata la porcata della consegna alle società appaltanti della gestione dei diritti dei lavoratori. Immagino che a breve ci sarà una reazione delle organizzazioni sindacali.

Sconcerta davvero la capacità con la quale Draghi passa da una posizione al suo contrario, con la pretesa di "mediare". Inoltre, le sue mediazioni risultano in genere sbilenche, pendenti, cioè, dal lato delle richieste padronali.

## **Sempre a proposito di subalternità all'ultraliberismo dei Commissari economici UE: Alitalia sopravviverà, ma ignobilmente mutilata**

### **Breve riassunto degli antefatti (già esposti in questo "diario"). Prima puntata**

Il comportamento di governo è stato a lungo debole e oscillante. Inizialmente le dichiarazioni di Daniele Franco (Ministro dell'economia e delle finanze), Giancarlo Giorgetti (Ministro dello sviluppo economico) ed Enrico Giovannini (Ministro delle Infrastrutture e dello sviluppo sostenibile) risultavano orientate a escludere dal confronto con la Commissaria Vestager tutte le altre realtà aventi causa cioè i gestori (gli amministratori straordinari) di Alitalia, la nuova compagnia ITA (sostitutiva con ogni probabilità di Alitalia, recuperandone così aerei, slot, ecc.), l'ENAC (l'Ente nazionale per l'aviazione civile), addirittura i sindacati dei lavoratori. Parimenti, Franco, Giorgetti, Giovannini risultavano orientati ad accettare l'ordine di Vestager di fare una sorta di spezzatino del complesso Alitalia (da un lato ITA, dall'altro, la trasformazione dei suoi servizi in imprese indipendenti ovvero appaltanti vendute sul mercato): i cui effetti ovvi sarebbero larga disoccupazione, peggioramenti salariali, elementi larghi di disorganizzazione del complesso operativo, peggioramenti delle condizioni di lavoro (per esempio, gli assistenti di volo avrebbero avute agganciate le retribuzioni alle ore di volo praticate e avrebbero disposto di contratti a termine).

Parimenti a ciò avrebbe corrisposto l'abbattimento del numero dei vettori aerei (da 103 a 47, di cui solo 6 per le percorrenze transcontinentali) e degli slot a disposizione (cioè, di quanto necessari a terra dal lato di decolli e atterraggi). Non solo: gli slot per Alitalia-ITA all'aeroporto di Milano-Linate (ne dispongono per il 70%) andrebbero dimezzati, e all'aeroporto di Roma-Fiumicino handling (servizi aeroportuali di assistenza a terra) e manutenzione sarebbero stati venduti essi pure sul mercato ergo appaltati. Si tratterebbe, con ciò, del massacro, delle due realtà aeroportuali fondamentali di Alitalia. Per effetto di tutto quanto, i dipendenti diretti complessivi di Alitalia-ITA precipiterebbero a 3.000-3.500, sicché risulterebbero in esubero più di 7.500 lavoratori, solo parte dei quali recuperati da imprese appaltanti.

A moltiplicare in peggio le operazioni della Commissaria Vestager è l'asimmetria dei finanziamenti da ella consentiti ad altre compagnie di bandiera cioè di stato: mentre ad Alitalia-ATI erano stati concessi, con molta fatica, 3 miliardi di sostegni statali, alla tedesca Lufthansa ne erano stati concessi 9 e ad AirFrance-KLM 7. Inoltre, più avanti ad AirFrance-KLM ne saranno concessi altri 4. In questo modo queste compagnie potranno fare il pieno di tratte ex Alitalia.

### **Seconda puntata**

Intervento di Mario Draghi che protesta e indica una soluzione di compromesso che non distrugga completamente Alitalia-ATI: "Non possiamo accettare delle asimmetrie ingiustificate" (nelle concessioni alle tre compagnie indicate), "se ci sono delle ragioni per trattare male Alitalia rispetto ad AirFrance" (i recenti 4 miliardi in più per essa), "beh lo vedremo, mentre non accetteremo discriminazioni arbitrarie. Il punto centrale per noi della trattativa è creare una compagnia che abbia una forte discontinuità rispetto alla precedente Alitalia e parta immediatamente e si regga sulle sue ali senza più sussidi, perché se perdiamo la stagione estiva non siamo messi bene".

A ciò Vestager (intervenendo all'uopo anche Ursula von der Leyen) ha reagito con tono, stavolta, dimesso: "Si attende una nuova proposta italiana". Ciò significa: "Non fatemi perdere la faccia e vi verrò incontro". Ovvio il "sì" di Draghi.

## **Da sottolineare**

Assolutamente nessuna delle varie parti in causa aveva sino ad allora rilevato (organizzazioni sindacali del settore a parte) che, se è vero che, la normativa UE in tema di appalti permetteva che essi potessero essere usati sulla scala più vasta, era pure vero che i lavoratori delle società appaltanti dovevano essere messi nelle medesime condizioni lavorative (retribuzioni, condizioni di sicurezza, orari lavorativi, condizioni lavorative, ecc.) dei lavoratori delle società appaltatrici (quali appunto Air-France ecc.). Concretamente, ciò che tranquillamente stava avvenendo era la possibilità che lavoratori di terra così come personale di bordo Alitalia (piloti esclusi) perdessero le loro condizioni lavorative precedenti la crisi.

Il passaggio a ITA, cioè, a una società del tutto priva di personale, motivata da Vestager e c. con la necessità di abbandonare il marchio Alitalia data una sua pessima immagine, in realtà, dunque, è tutto funzionale al peggioramento delle condizioni dei suoi lavoratori, e anche, sotto traccia, alla distruzione totale della nostra compagnia di bandiera. (Giova rammentare che l'immagine di Alitalia in realtà tiene bene tuttora).

## **Terza puntata (le novità attuali, 26-27 maggio)**

Un'ammorbidita Vestager da un lato e un parimenti duo morbido Giorgetti e Franco dall'altro avrebbero recentemente convenuto su una bozza di intesa (Giorgetti e Franco avendo accettato molto delle pretese di Vestager). La firma dell'intesa avverrà, salvo impicci o sorprese, tra una settimana o giù di lì.

Se i rendiconti giornalistici sono aderenti ai fatti, c'è parecchio che non torna. Una società Alitalia continuerà a esistere, il suo marchio tricolore, quindi, rimarrà: ma essa non sarà direttamente operativa, consegnerà, invece, in suoi mezzi "in affitto" a ITA. Sicché, sarà una neonata NewCo ITA la società attiva, operativa. Parimenti, servizi di assistenza di terra e manutenzione di bordo saranno consegnati da ITA a società appaltanti. In breve, il motivo sostanziale di questo rifacimento farebbe di Alitalia una sorta di bad company che si caricherà di debiti (o, anche, di pregressi illegali "aiuti di stato" da riconsegnare) che, ridotta a scatola vuota, non potrà restituire. Insomma, tutta l'operazione è una truffa a danno di fornitori, creditori, ecc., inoltre, è la "giustificazione" del taglio feroce di organici e di peggioramenti drastici delle condizioni del grosso dei lavoratori (si salvano solo management e piloti).

La ferrea luterana Vestager si appresterà a una tale truffa? Sbalorditivo, pare di sì. I truffati davvero non reagiranno, essendo evidente che l'Alitalia attuale è solo mezzo di una truffa? (Peraltro, fragilissima, giacché presuppone l'esistenza di due società mentre la giustapposizione di loghi e nomi testimonia un'operazione a regia unica). Ha detto il Ministro Giorgetti che "ci sono tanti passaggi tecnici e non solo da risolvere": ci credo!

Comunque, ecco l'elenco di ciò che ITA marchio Alitalia disporrà: gli aerei sarebbero 55-60 (in inizio di tormentone erano 47), il personale verrà ridotto di quasi il 50%, ciò che fa circa 5.800 esuberanti.

E', infine, evidente che una compagnia talmente striminzita e portata quasi solo a tratte locali o verso paesi contigui al nostro richiede un partner commerciale. Probabilmente, per quel che si sa, sarà la compagnia statunitense Delta-Air Lines (a meno che Delta preferisca associarsi con AirFrance-KLM). Non manca al momento anche interesse per un rapporto con ITA da parte di molte compagnie: Lufthansa, AirFrance-KLM, la britannica Virgin Atlantic, le statunitensi American Airlines e United.

## **Lavoratori attivi, in più, a stipendio ammezzato**

A ulteriore conferma di una truffa è il fatto che lavoratori in organico ormai ATI non percepiscano, al momento, che la metà delle loro retribuzioni. La cifra attualmente a disposizione è appena giunta nelle casse... di Alitalia.

Il 28 maggio, in concreto, è stato effettuato il versamento ai lavoratori ormai ITA del 50% di quanto loro spettava: il versamento dell'altro 50% sarà accreditato appena le nostre risorse pubbliche assegnate ad Alitalia verranno versate.

## **Sindacati sul sentiero di guerra**

Estremamente competenti e combattivi, si battono da anni a difesa della nostra compagnia di bandiera, e da anni muovono critiche a proposte orientate al suo rilancio. “Siamo alle solite: c’è un balletto di cifre che preoccupa i lavoratori e intanto la vicenda Alitalia non vede ancora una conclusione positiva”, dichiarano i Segretari Generali di FILT-CGIL, FIT-CISL e Ultratrasporti. “Non è possibile che Alitalia resti commissariata dal 2017 con versioni altalenanti sul numero degli aerei e quindi degli esuberi. E in tutto questo il tempo passa: la stagione estiva, la più redditizia, è già cominciata; la cassa a disposizione viene bruciata; gli stipendi non arrivano regolarmente; la concorrenza si mangia gli spazi della compagnia di bandiera. La situazione insomma continua a peggiorare e noi continuiamo ad apprendere le notizie dai media nonostante avessimo sollecitato già da febbraio l’attivazione di una cabina di regia con i quattro ministeri competenti, onde trovare le soluzioni necessarie al rilancio dei vettori. Deve essere chiaro una volta per tutte se vogliamo o no una compagnia di bandiera all’altezza delle concorrenti degli altri paesi europei, che faccia gli interessi economici italiani, cessi di fare macelleria sociale, lasciando senza lavoro migliaia di lavoratrici e lavoratori. Inoltre, tenendo conto anche degli obiettivi previsti da quel “Piano nazionale di ripresa e resilienza” che mira al rilancio dell’economia italiana: un progetto di difficile attuazione qualora la NewCo partisse con le ali tarpate”.

E’ previsto per il 18 giugno uno sciopero di settore a difesa della compagnia e dei suoi posti di lavoro.