

INCONTRO DIBATTITO

Il trasporto aereo: il futuro di Meridiana, le attese dei lavoratori e quelle dei viaggiatori **Olbia - Hotel Melià - venerdì 27 giugno 2008 ore 9³⁰**

Relazione di Miriam Cocco, segretaria territoriale Fit Cisl Gallura

Ho letto diverse volte, la lettera che il Principe Aga Khan ha scritto al sindaco, soffermandomi sulla firma.

L'ho riletta, non per difficoltà di «comprendonio» ma perché avrei GIURATO che l'autore fosse Gianni Rossi e non S.A. il principe Aga Khan.

Superato questo breve momento di confusione, ho semplicemente realizzato ciò che abbiamo sempre affermato, come è giusto che sia: IL PRINCIPE è la mente e Rossi il braccio.

Se non altro Sua Altezza ha spazzato via quella remota possibilità che lo vedeva all'oscuro delle «nefandezze» finora portate avanti dal tanto nominato Rossi nella gestione del nostro vettore.

Non ci sono più dubbi, quindi, tutto ciò che sta accadendo è frutto della volontà del primo azionista.

Ma cosa sta accadendo?

Rileggiamo della tanto discussa crisi dell'industria del trasporto aereo legata al caro petrolio.

Rileggiamo della necessità del rinnovo della flotta, resa ancora più urgente dalla crisi del caro petrolio.

Rileggiamo della preoccupazione della fine della C.T. e delle modifiche che la nuova apporterà.

Rileggiamo dell'aggressività nel settore delle compagnie Low Cost.

Ma onestamente non vediamo la «sorpresa» che invece sembra trapelare nella lettera di sua Altezza.

È forse una novità che gli MD80 consumano + del 30% dei più moderni A320?

È una novità che il caro petrolio era destinato ad un'ascesa?

È una novità che la C.T. avrebbe subito delle modifiche, influenzata dall'evoluzione del mercato?

È una novità l'attività del «mordi e fuggi» delle Low Cost?

Già in tempi non sospetti, cioè oltre tre anni fa, andavamo dicendo che l'attuale situazione si sarebbe manifestata, eppure non ci sentiamo sicuramente dotati di particolare genialità, semplicemente degli addetti ai lavori. Abituati, quindi, ad annusare il mercato che ci circonda e tutte le variazioni che ne conseguono.

Ci lascia perplessi che invece proprio il Principe abbia avuto necessità di attendere il così detto P.I., anzi per dovere di cronaca l'IPOTESI DI INTERVENTO della Roland Berger, come da specifica dello stesso Rossi, per capire lo scenario appena disegnato.

La parte più interessante riguarda la “chiamata ai sacrifici di tutti” per far fronte ad una situazione che, secondo la proprietà, non è imputabile, ripeto testualmente: né al Consiglio, né al Management, né agli azionisti.

Per il gioco delle sedie, domando chi rimane fuori?!!

I LAVORATORI, I SARDI, che a quanto pare portano scredito alla compagnia facendo registrare un deterioramento dei servizi, il servizio di bordo, la pulizia degli AAMM, il rapporto con l'utenza.

Un evidente appoggio alla campagna di Rossi volta al ridimensionamento del costo del lavoro, ancora una volta protagonista, a detta dell'azienda, della CRISI Meridiana.

In questa lettera il Principe è quasi spettatore delle sorti, già scritte, del vettore.

Metterà i soldini? Forse, prima vediamo che succede

Dopo queste poche battute fatte con molta amarezza però resta tutta la domanda principale:

ED ORA COSA SI FA?

Sicuramente, secondo me, si deve essere molto chiari con i lavoratori, specialmente noi che li conosciamo uno per uno e li incontriamo tutti i giorni.

Unico vettore nazionale; possiamo cercare di essere chiari su cosa esattamente questo significherebbe?

Vista così sembrerebbe soltanto la ristrutturazione dei vettori del trasporto aereo italiano a carico di qualcuno.

Questa ristrutturazione – forse necessaria – comporterebbe sicuramente il fermo di tante macchine e conseguentemente una fortissima riduzione dei voli, che vedrà favorite proprio le tanto criticate compagnie LOW COST. Sicuramente porterebbe ad una significativa riduzione degli organici per tutte le duplicazioni di posti che si verrebbero a creare. Insomma una grossa riduzione dell'offerta e dei lavoratori!

Auspichiamo non sia la strada dell'attuale Gruppo Alitalia che al momento ha circa una quarantina di macchine ferme MA, nonostante ciò, continua a perdere più di prima!!!!!! A conferma che il fermo degli aerei non è la soluzione.

Leggiamo ovunque e sentiamo parlare di PIANO DI SALVATAGGIO, ma il **PIANO DI SVILUPPO** dov'è?

Le Istituzioni: crediamo abbiano davvero un ruolo significativo, specialmente la Regione Sardegna per quanto concerne la C.T., linfa vitale per la nostra compagnia, per i dipendenti, per i SARDI. E, scusate, ma in una situazione del genere in cui il vettore sardo soffre, come si può accettare che fondi della nostra regione entrino nelle casse delle LOW COST sotto forma di contributi marketing?

Per concludere: non ci riteniamo minimamente soddisfatti nelle risposte da noi tanto attese, riteniamo però dover pretendere in tutti i modi possibili (anche quelli fuori dalle regole come ogni tanto il sindacato suo malgrado è costretto a fare, basta ricordarsi quando sono stati fermati gli aerei a Cagliari) di conoscere tutto ma veramente tutto: dov'è lo sviluppo, quando arriverebbero le macchine, quando arriverebbero gli aiuti economici della proprietà, cosa succede se il carburante continua a salire ecc. ecc.

Per ora sappiamo solo che i lavoratori saranno chiamati a fare tanti sacrifici, ma è davvero troppo poco per noi.