

LE RAGIONI DELLA CLASS ACTION

ANELTA, Associazione Nazionale Ex Lavoratori Trasporto Aereo nella persona del legale rappresentante il presidente Mario Canale, ha conferito incarico agli avvocati Davide Romano del Foro di Bari e Francesca Scoppetta del Foro di Roma, di diffidare i Ministeri sottoscrittori dell'Accordo Alitalia e di ricorrere al TAR Lazio e alla Corte di Giustizia Europea per provvedere a far sanzionare l'operatività governativa, il mancato controllo successivo dell'operazione Cai-Alitalia e ottenere dalla Corte di Giustizia Europea il giusto riconoscimento al risarcimento del danno subito dall'abuso del sistema giuridico perpetrato dalla Presidenza del Consiglio per il tramite dei Ministeri del Lavoro e delle Politiche Sociali, dei Trasporti e delle Infrastrutture e dello Sviluppo Economico.

Anelta acquisirà le adesioni per la presentazione della class action e gli Avvocati Davide Romano e Francesca Scoppetta, per conto di Anelta diffideranno, in relazione alle rispettive competenze, i Ministeri del Lavoro e delle Politiche Sociali, dei Trasporti e delle Infrastrutture e dello Sviluppo Economico che, entro e non oltre il termine di novanta giorni dalla notificazione della diffida ex art. 3 del D.Lgs. 20.12.2009 n. 198, dovranno porre in essere tutti i necessari atti al fine di consentire e ripristinare il rispetto puntuale e sistematico di tutto quanto stabilito nell'Accordo Quadro Governativo del 14 settembre 2008, nonché ad eliminare tutte le violazioni di norme vigenti poste in essere sulla base del predetto Accordo Quadro Governativo. In mancanza verrà presentato ricorso al Tar Lazio per sanzionare l'operato della P.A. ed alla Corte di Giustizia Europea per ottenere la condanna dello Stato Italiano anche al risarcimento dei danni, nonché la richiesta alla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo.

Tra le lamentele sollevate per l'operazione Alitalia, si riassumono alcuni elementi:

1) Violazione delle leggi di libero mercato sul monopolio.

La fusione tra CAI ed AIRONE determina **l'illegittimità dell'Accordo Quadro Governativo del 14 settembre 2008**, nella parte in cui ha previsto *“il presidio del mercato di breve-medio raggio basato sulla leadership del mercato domestico”* per violazione delle norme sull'abuso di posizione dominante, in quanto dalla fusione tra Alitalia e Air One è derivato il monopolio di CAI sulla rotta Milano Linate-Fiumicino.

2) Violazione dei principi generali del diritto commerciale italiano ed europeo.

L'operazione CAI-Alitalia ha permesso di far acquisire a CAI le attività e i rami di azienda attivi dell'Alitalia, lasciando alla stessa solo le passività, nonostante si sia trattato di una evidente continuità di azienda e, pertanto, la CAI avrebbe dovuto farsi carico di tutti i debiti Alitalia, cioè 3,8 miliardi di euro.

3) Violazione della Direttiva Europea 2001/23.

Il Governo non ha permesso con il proprio accordo di far trasferire alla CAI, insieme alla compagnia aerea Alitalia, anche “i diritti e gli obblighi dei lavoratori”. La CAI avrebbe dovuto mantenere ai dipendenti “le condizioni di lavoro previste dal contratto collettivo fino alla data della risoluzione o della scadenza del contratto o dell'entrata in vigore o dell'applicazione di un altro contratto di lavoro (...). Il trasferimento di un'impresa non è di per sé motivo di licenziamento da parte del cedente o del cessionario”.

In una: il costo dei cassaintegrati Alitalia non poteva ricadere sui cittadini, ma doveva essere addebitato alla CAI.

4) Violazione dell'art. 2112 c.c.

I lavoratori Alitalia trasferiti e messi in cassa integrazione sono stati privati dei diritti previsti dall'articolo 2112 del codice civile. Nel caso Alitalia non si è agito secondo le procedure previste per proclamare un vero stato di grave crisi economica. Quindi, l'Alitalia non era tra quelle società che potessero essere inserite tra le deroghe previste dalla direttiva 2001/23 per le imprese insolventi. Del resto, lo stato di insolvenza va sottoposto a vaglio giudiziario e non può essere dichiarato dal CIPI (come nel caso Alitalia). Pertanto dovevano essere rispettate le previsioni di cui all'art. 2112 c.c. con la conseguenza che il costo dei cassaintegrati Alitalia non poteva ricadere sui cittadini, ma doveva essere addebitato alla CAI.

5) Violazione espressa del D.P.R. 26.10.1972 n. 633 per consentire a CAI l'esenzione IVA nell'acquisto degli aeromobili di Alitalia (già sottopagati).

L'accordo governativo con CAI ha permesso l'acquisizione da parte di CAI di 64 nuovi aeromobili per il completo rinnovo della flotta, estendendo alla neonata Compagnia Aerea Italiana, senza un passato di attività di trasporto aereo, il cd. 'Bonus IVA', ovverosia l'esenzione dal pagamento dell'Iva, previsto dall'art. 8 bis, comma 1, lettera c) e d) del D.P.R. 26.10.1972 n. 633.

6) Illegittimità dell'Accordo Quadro Governativo del 14 settembre 2008 per violazione dell'utilizzo delle leggi sulla CIGS.

E' evidente l'illegittimità dell'Accordo Quadro Governativo del 14 settembre 2008 nella parte in cui ha previsto l'utilizzo dello strumento della collocazione del personale in cassa integrazione guadagni anziché utilizzare lo strumento della mobilità perché all'epoca risultava già venduto da Alitalia a CAI il Certificato Aeronautico di Operabilità (C.A.O.) - unico documento che possa consentire ad una Compagnia aerea di operare il trasporto di passeggeri e/o di merci - e non risultava previsto da nessun Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro il passaggio automatico a terra del personale di volo.

7) Mancato controllo degli Organi Governativi sul rispetto degli accordi stipulati con CAI per i criteri di assunzione e di limitazione all'impiego.

CAI ha indisturbatamente operato in violazione dei principi enunciati alle lettere (i) e (ii) dell'Accordo Quadro Governativo nonché in violazione degli Accordi del 31/10/2008 e del 14/11/2008 correlati e conseguenti all'Accordo Quadro Governativo del 14 settembre 2008.

8) Mancato controllo degli Organi Governativi sul rispetto degli accordi stipulati con CAI per l'utilizzo del Fondo CIG.

E' evidente che CAI abbia violato senza alcun controllo governativo il "diritto – dovere per i lavoratori destinatari di ammortizzatori sociali di partecipare attivamente a idonei percorsi di reinserimento lavorativo", così come previsto dall'Accordo Quadro Governativo.

9) Mancato controllo degli Organi Governativi sul rispetto degli accordi stipulati con CAI per la tutela dei lavoratori dell'indotto:

E' mancato ogni controllo sulla violazione e falsa applicazione dell'Accordo Quadro Governativo nella parte in cui ha previsto che "i lavoratori dell'indotto per i quali si sia determinata una interruzione o cessazione dell'attività lavorativa determinata dai processi di riorganizzazione produttiva di cui alla presente intesa" "saranno tutelati attraverso gli strumenti

ordinari o “in deroga” di integrazione del reddito, garantendo il Governo le relative risorse finanziarie”.

LE FINALITA' DELLA CLASS ACTION.

La finalità principale è di sicuro quella di portare a conoscenza dei cittadini che l'operazione Alitalia è stata effettuata dal Governo in violazione delle norme sulla trasparenza e della libertà di mercato, arrecando un danno patrimoniale a tutti i cittadini che hanno subito le perdite di una società che sarebbero state diversamente accollate alla società succeduta (CAI).

Nello specifico, è necessario prevedere un sistema di controllo e verifica in merito alle suesposte violazioni di legge e dei mercati e porre immediato rimedio a quanto è stato disfunzionalmente addebitato a carico dei cittadini.

- Non può passare il principio che le norme generali dell'ordinamento nazionale ed europeo sul libero mercato possano essere violate per una volontà di un Governo nazionale.
- Non può passare il principio che possano esserci aziende più fortunate di altre nel prelevare le attività di aziende in crisi, lasciando agli altri cittadini il pagamento delle passività.
- Non può passare il principio che una compagnia aerea possa violare gli accordi sulla riassunzione dei dipendenti in CIG solo perché l'assunzione di nuovi ed esterni dipendenti è economicamente più favorevole, perché può sorgere il dubbio che si preferisca porre maggiore attenzione sul costo di una azienda, piuttosto che sulla sicurezza e sul buon andamento della medesima.

Il TAR Lazio prima e la Corte di Giustizia Europea, dopo, devono controllare cosa sia accaduto, sanzionare i responsabili eventuali di violazioni normative e risarcire i danni subiti. Le regole devono valere per tutti, perché è l'unico modo per evitare eventuali abusi.

LA NOTIZIA IN BREVE.

L'ANELTA, Associazione Nazionale Ex Lavoratori Trasporto Aereo, in persona del legale rappresentante il Presidente Mario Canale, ha conferito incarico all'Avv. Davide Romano del Foro di Bari ed all'Avv. Francesca Scoppetta del Foro di Roma, di diffidare i Ministeri sottoscrittori dell'Accordo Alitalia e di ricorrere al TAR Lazio ed alla Corte di Giustizia Europea per provvedere a far sanzionare l'operatività governativa, il mancato controllo successivo dell'operazione CAI-Alitalia ed ottenere dalla Corte di Giustizia Europea il giusto riconoscimento al risarcimento del danno subito dall'abuso del sistema giuridico perpetrato dalla Presidenza del Consiglio per il tramite dei Ministeri del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali, dei Trasporti e delle Infrastrutture e dello Sviluppo Economico.

“L'operazione Alitalia”, secondo il Presidente Canale, “deve essere valutata dalle competenti Autorità Giudiziarie proprio per escludere l'esistenza di precedenti che permettano nel futuro fusioni o acquisizioni societarie di aziende in crisi senza la dovuta trasparenza per i dipendenti, gli operatori ed i cittadini tutti”. E gli Avvocati Davide Romano e Francesca Scoppetta incalzano, aggiungendo: “A nostro parere, l'operazione Alitalia ha comportato un danno economico-patrimoniale per il Paese ed un rischio per il futuro. E' necessario che l'Autorità Giudiziaria anche Europea valuti ed accerti l'accaduto, soprattutto per evitare che nel trasporto, in generale, e nel trasporto aereo, in particolare, si violino norme o regole che immediatamente hanno (o potrebbero avere) una conseguenza per gli operatori e gli utenti non soltanto prettamente economica, ma anche di sicurezza del trasporto”.