

Roma, 5 luglio 2019

26 LUGLIO 2019: SCIOPERO NAZIONALE DI TUTTI I LAVORATORI DEL TRASPORTO AEREO

L'Esecutivo Sindacale Unitario di Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti, riunitosi il 26 giugno 2019 ha deliberato la

PROCLAMAZIONE DELLO SCIOPERO NAZIONALE DI TUTTI I LAVORATORI DEL TRASPORTO AEREO, ad eccezione dei Controllori di Volo (ENAV), PER IL PROSSIMO 26 LUGLIO.

L'analisi unitaria della situazione del comparto ha rilevato, nel merito, numerose criticità che il Documento Unitario, all'unanimità approvato, riassume come segue:

➤ **Trasporto Aereo:**

A livello mondiale, passeremo dagli attuali 3.2 MLD di passeggeri del 2016 ai 7.2 MLD entro il 2030; **L'industria del Trasporto Aereo Italiano, secondo le previsioni di Cassa Depositi e Prestiti, è considerata un volano dell'economia**, genera un valore pari al 3.6 % del P.I.L e stima che una crescita del 10% dell'offerta intercontinentale, possa determinare un aumento di investimenti esteri diretti in entrata, pari al 4.7%. **I motivi per cui non riusciamo a capitalizzare l'enorme ricchezza rappresentata dal combinato disposto del ricco mercato del Trasporto Aereo e della naturale vocazione turistica della nostra nazione sono:**

- assenza di politiche ed azioni industriali di Sistema ed incapacità di fare rete;
- insufficienti politiche istituzionali, industriali e finanziarie che siano in grado di capitalizzare le enormi potenzialità, offerte dal nostro mercato e da quello in generale;
- un eccessivo numero di aeroporti in concorrenza tra loro, unitamente a discutibili ed inadeguate politiche regionali e locali che hanno impedito uno sviluppo sistemico del Trasporto Aereo;
- numerose aziende del Settore, anche storiche sono fallite o sono state drasticamente ridimensionate nel corso degli ultimi quindici anni.

➤ **Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo (FSTA)**

Il Fondo ha lo scopo di erogare nei confronti dei lavoratori del settore, interventi volti ad assicurare principalmente le prestazioni integrative della misura dell'indennità di NASPI, CIGS e SOD per la durata dell'ammortizzatore.

Sono circa 110 le aziende del Settore ed oltre 12.500 gli addetti che possono usufruire dell'intervento del Fondo di Solidarietà. L'alimentazione del FSTA avviene mediante le addizionali sui diritti d'imbarco. Con l'art. 26 della legge 4/2019 è stato previsto che per il 2019 al fondo venga devoluto solo il 50% delle somme previste.

Il provvedimento è totalmente insufficiente per soddisfare le esigenze del settore e a partire dal 2020 il Fondo sarà completamente privo di finanziamenti. Serve subito avviare un confronto affinché venga emesso un provvedimento correttivo che permetta di far sì che il Fondo sia alimentato in maniera strutturale e possa continuare ad esercitare le proprie funzioni nel tempo.

➤ **Il CCNL del Trasporto Aereo**

Il rinnovo del contratto nazionale di cui il 30 maggio 2019 è stata rinnovata la parte generale è considerato dalle OOSS una delle priorità, poiché oggi è l'unico strumento regolatorio del settore. Riteniamo che il CCNL debba divenire elemento guida per tutte le aziende che operano in questo Settore.

È necessario che il Governo si faccia garante dell'applicazione di questo contratto verso tutti gli operatori del sistema del Trasporto Aereo con una specifica legislazione di sostegno, come già è stato fatto in altri settori altrettanto strategici per il Paese eliminando tutte le storture che ora vedono i lavoratori sfruttati e costretti a lavorare senza le più elementari tutele previste dal nostro ordinamento, come ad esempio la tutela economica in caso di malattia o in caso di gravidanza.

Tutele normali, quindi, per molti, ma non per tutti.

➤ **Alitalia**

La gestione commissariale di Alitalia sta confermando quanto da noi espresso in più di un'occasione, indicando nella passata incapacità manageriale e nella commistione tra banche e politica, la ragione primaria del dissesto e certamente non nel costo del lavoro sul quale si sarebbe voluto scaricare le responsabilità.

Lentamente, ma in modo continuo, prosegue, la normalizzazione della Compagnia, attraverso una nuova politica aziendale su costi di servizi e forniture, politiche commerciali e network, ma fondamentale è l'aver ristabilito un clima aziendale più disteso e relazioni industriali più corrette.

Certo questo non basta per aumentare i ricavi e recuperare quote di mercato. Serve capacità finanziaria per nuovi investimenti sulla flotta. Alitalia, se ben gestita, potrebbe diventare un punto di eccellenza del Paese, un asset strategico che va salvaguardato e per questo abbiamo proposto e sottolineato l'opportunità di introdurre anche una forma di azionariato di minoranza da parte dei lavoratori, una partecipazione dello Stato attraverso una propria controllata, ed un modello di governance duale, come già adottato da altre compagnie di bandiera europea ed in ENAV. Le criticità ed i fallimenti degli anni passati, hanno ridimensionato l'ambito di attività ed il numero degli occupati e hanno ridotto drasticamente le retribuzioni ad un livello non più comprimibile né sostenibile (costo del lavoro in Alitalia oggi è pari a circa il 19% dei costi. Non sosterranno nessun progetto di ridimensionamento, dobbiamo, al contrario, lavorare affinché sia possibile costruire una nuova visione attraverso un riposizionamento della compagnia sul segmento del lungo raggio, ma anche con una razionalizzazione del network di medio raggio, senza trascurare le azioni sul fideraggio, diretto ed indiretto ed investimenti su Manutenzioni ed Handling. All'interno di questo progetto è, a nostro avviso, indispensabile la partecipazione diretta o indiretta dello Stato anche attraverso le proprie partecipate, il Governo non può essere mero spettatore.

➤ **Vettori**

In merito alle vicende collegate alla società Air Italy, altra azienda che lentamente sembrava si stesse risollemando dalla profonda crisi in cui era caduta e parlando di futuro, abbiamo in questi giorni un quadro pieno di incertezze legate alla messa a terra degli aeromobili B737 MAXI e alle vicissitudini legate alla continuità territoriale con la Sardegna. È necessaria la concretizzazione di un nuovo piano industriale di largo respiro.

Il MISE in tutto ciò non può rimanere spettatore lasciando nell'incertezza i lavoratori e con di fronte il rischio di perdere il posto di lavoro.

In merito alle compagnie Low Cost è necessario che la politica intervenga sulle asimmetrie competitive che hanno permesso di fare utili nel ricco mercato del nostro Paese portando la ricchezza generata al di fuori dei confini nazionali. Si pensi ad esempio alla possibilità di applicare normative fiscali dei Paesi di origine, spesso più vantaggiose e di accordi di co-marketing con assegnazione diretta dei servizi.

➤ **Handling e Catering**

La stagione della liberalizzazione che ha investito le attività di Handling e Catering, ha portato il sistema ad una parcellizzazione di questo segmento di attività, con devastanti effetti di dumping, che hanno mortificato sia il lavoro che i conti delle aziende.

Tariffe a ribasso applicate dalle aziende nel tentativo di aggiudicarsi appalti, con i conseguenti scarsi ricavi, penalizzazione delle retribuzioni, dell'occupazione e compromissione degli standard di sicurezza e una qualità scadente. È necessario dotare di una nuova regolamentazione il mercato dell'Handling attraverso bandi di gara, che restringano il numero operatori nei singoli aeroporti, permettendo, soltanto a operatori certificati e qualificati di operare. Inoltre un aumento delle tariffe e quindi dei ricavi per le aziende potrebbe generare un miglioramento della qualità dei servizi, della sicurezza, dell'occupazione e delle retribuzioni. È necessario rendere esigibile la Clausola Sociale, con apposita normativa nazionale, che ratifichi quanto stabilito nel CCNL del Trasporto Aereo sezione Handling.

➤ **Gestori Aeroportuali**

L'abbandono da parte dei Gestori aeroportuali delle attività di AVIATION, a favore di quelle commerciali, con la conseguente spinta all'esternalizzazione di attività dal perimetro aeroportuale, hanno generato problemi occupazionali con l'avvio di vertenze importanti e hanno, contribuito all'erogazione di servizi scadenti per qualità e sicurezza. Un timido inizio di regolazione di sistema si è avuto con il piano nazionale degli aeroporti del 2016. Abbiamo la necessità di mettere gli aeroporti in rete, sviluppando intorno a loro un'intermodalità adeguata ad alimentare ed incrementare il flusso delle attività derivanti dalla movimentazione di passeggeri e merci. Inoltre, i Gestori aeroportuali, devono ritornare ad agire in particolare nelle attività di Handling, con l'attivazione di gare specifiche e con azioni preventive di indirizzo e monitoraggio, al fine di offrire un servizio di qualità, adeguati standard di sicurezza ed evitare il concretizzarsi di vertenze e conseguentemente di conflittualità.

➤ **Polo Manutentivo**

Le manutenzioni aeronautiche in house, nel loro complesso, rappresentano un importante risparmio economico, volano industriale e occupazionale necessario al funzionamento ottimale di una compagnia aerea. I maggiori vettori aerei mondiali ci dimostrano come questo comparto industriale sia strategico. Nel nostro paese Alitalia, Atitech, AMS (Alitalia Maintenance System) e Meridiana Maintenance hanno sempre rappresentato un riferimento per i costruttori aeronautici, posizionando l'Italia nell'élite dell'industria aeronautica sul know-how e sulle infrastrutture possedute. Le continue crisi hanno prodotto un forte ridimensionamento occupazionale ed industriale del segmento, e molte attività sono state negli anni portate all'estero. Riteniamo improcrastinabile la realizzazione di un vero Polo Manutentivo Nazionale che parta dalle attività di manutenzione Light passando per l'Heavy Maintenance sino alla manutenzione dei motori.”