Trasporti

Analisi sullo stato del settore Trasporto Aereo e proposte di intervento

Nazionale, 20/01/2014

L'industria del Trasporto Aereo, seppur esposta alle varie crisi che ciclicamente si susseguono, è considerata un settore strategico in larga parte dei Paesi del mondo industrializzato. In Italia, invece, lo stesso si trova in una condizione disastrosa e ormai preda di una colonizzazione diffusa e in via di ulteriore estensione.

Dopo il fallimento di Alitalia/Lai e di Wind Jet e la crisi industriale di Blue Panorama, oggi tutti i vettori superstiti sono a rischio fallimento o si trovano in condizioni di perdita strutturale e di forte indebitamento.

I gestori aeroportuali si trovano all'interno in forte difficoltà, mentre gli Handlers sono coinvolti tutti i giorni in gare di appalto al ribasso che mettono in discussione occupazione e salari dei propri dipendenti.

Le attività commerciali pur non avendo risentito della crisi generale del settore, sono state sottoposte alle conseguenze nefaste della deregolamentazione che ha determinato

precarietà e perdita occupazionale

Il ricorso costante a gare al massimo ribasso, anche in settori particolarmente sensibili come gli addetti alla Security, ha contribuito ovviamente ad una discesa costante sia del numero di occupati sia delle condizioni di lavoro e salariali.

La conseguenza più pesante riguarda il bilancio drammatico dell'occupazione nel settore, in termini percentuali probabilmente il peggiore del paese, che comprende i circa 4000 dipendenti dell'ex compagnia di bandiera Alitalia/Lai ormai in mobilità, i lavoratori di Argol e quelli della World Duty Free, gli oltre 1000 dipendenti CAI già in cigs, i 1400 di Meridiana, per finire gli esuberi di Groundcare. Numeri impressionanti ai quali si sommano i 2000 esuberi annunciati dal piano di Del Torchio per Alitalia/Cai, i posti di lavoro che la SEA perderà nel passaggio alla nuova società Airport Service e la progressiva messa in discussione dei livelli occupazionali del settore merci, visto i numero crescente di competitor che si stanno affacciando nelle nuove aree cargo, sia a Malpensa - in vista di expo 2015 – sia nello scalo di Venezia, dove l'offerta aumenta in un mercato stagnante.

Dei 12094 lavoratori del Trasporto Aereo registrati a vario titolo al Fondo di Sostegno al Trasporto Aereo, riteniamo che più della metà non abbiano alcuna concreta possibilità di rientrare o mantenere il proprio posto di lavoro con effetti devastanti dal punto di vista sociale.

Questo dramma occupazionale si aggiunge ai fenomeni di precarizzazione del lavoro e di costante aggressione ai contratti, con salari sempre più bassi e flessibili, anche attraverso forme di dumping sociale grazie a travasi di attività verso controllate meno tutelate.

Tale situazione appare in tutta la sua gravità dai dati pubblicati nel report dell'ISTAT del novembre 2013, nel quale si evince che di fronte a un aumento del 9,49% del totale passeggeri trasportati in Italia tra il 2008 al 2012, si è registrato un crollo della quota di mercato detenuta da vettori italiani, dal già scarso 51% al 38%, mentre la stessa quota di mercato delle low cost è passata dal 38% al 47%.

E' pacifico quindi che le cause vadano ricercate in due fattori principali:

- Le logiche industriali completamente sbagliate perseguite dalle aziende italiane, in alcuni casi oggetto di rinvii a giudizio da parte della magistratura, situazione peraltro aggravata dalla privatizzazione di Alitalia, che ha finito per deindustrializzare un settore che invece ha visto crescere la domanda nel medio periodo;

- La mancanza assoluta di una politica nazionale del Trasporto Aereo, inteso come sistema integrato di pianificazione, di regole valide per tutti e di controlli puntuali. Questo fattore che ha permesso a molti operatori non italiani di agire per anni al di

fuori della legge, creando una situazione di competizione distorta (vedi ad esempio Ryan Air) senza peraltro produrre alcun beneficio per il Paese.

Questa analisi deve far riflettere tutti i soggetti che operano nel settore sull'opportunità di ripensare l'intera politica del T.A. con la necessità di introdurre delle regole generali che nel nostro Paese sono assenti e che da moltissimi anni vengono invocate da tutti, con l'auspicio di dotarsi di una politica del Trasporto Aereo.

Le misure specifiche appena approvate all'interno della Legge di Stabilità, la proroga a tutto il 2018 del finanziamento al FSTA, il taglio del cuneo fiscale per l'indennità di volo e l'imposizione di bandi pubblici per i finanziamenti erogati dalle società aeroportuali, sono elementi positivi ma che si configurano come palliativi i quali, senza un intervento più complessivo sui fattori che abbiamo illustrato precedentemente, rischiano seriamente di non curare il malato.

Per arrivare a delle soluzioni strutturali serve il coraggio di affrontare la situazione anche rompendo equilibri ed interessi consolidati negli anni.

USB Lavoro Privato Trasporti presenta al Governo una proposta d'intervento articolata su 3 macro temi:

a) Intervento strategico dello Stato nel Trasporto Aereo attraverso:

I. **Intervento diretto dello Stato** e forme concrete di sostegno alle aziende in crisi nell'ottica di recuperare mercato e occupazione e non, come fatto finora, per sostenere la disoccupazione creata da anni di piani industriali fallimentari.

II. **Sistema di regole valide per tutti gli operatori che operano stabilmente in Italia**, tra le quali, l'assunzione di personale, l'applicazione di contratti validi sul territorio italiano, l'accesso a qualsiasi titolo a finanziamenti aeroportuali, il pagamento delle tasse e dei contributi.

III. **Riorganizzazione del sistema di controlli finora inefficace** attraverso l'Istituzione di una Authority, un dipartimento del Ministero dei Trasporti, dotata di poteri reali di controllo, verifica e sanzione, anche attraverso la corretta applicazione dei contratti, norme e regolamenti stronchi sul nascere il dumping sociale e operi la verifica della regolarità dei requisiti, anche legali, delle aziende che operano nel

sedime aeroportuale.

IV. **Riordino del sistema aeroportuale italiano** finora cresciuto seguendo logiche localistiche e dannose per l'intero sistema.

b) Tutela e recupero occupazionale:

I. **Interruzione immediata e divieto a tutte le Aziende operanti nel Trasporto Aereo di procedere con altre assunzioni di nuovi precari e corsi di formazione/abilitazione del personale**. E' paradossale infatti che le aziende pongano migliaia di lavoratori in Cigs ed in mobilità e contestualmente assumano giovani precari per le stesse mansioni oppure procedano a nuovi corsi di formazione a pagamento;

II. **Riconferma della validità della clausola sociale** come strumento per tutelare l'occupazione all'interno degli aeroporti e dell'intero settore, con regole chiare e non opinabili, in un ambito di confronto triangolare, Enac-Azienda-Sindacato.

III. **Creazione di bacini del personale posto in Cigs o in Mobilità e del personale precario attualmente impiegato.** Tali bacini dovranno essere ordinati per categorie e sedimi aeroportuali di riferimento e regolati con il criterio dell'anzianità aziendale, diventando il riferimento per le assunzioni nelle varie aziende del T.A. che operano stabilmente in Italia. Dal secondo bacino le aziende potranno attingere nei casi strettamente necessari nonché previsti dalle vigenti normative. Questa soluzione porterebbe anche un notevole beneficio per le casse dello Stato e dell'Inps mentre le uniche eccezioni a questi criteri dovranno essere figure professionali non presenti nei due bacini così costruiti e delle quali le aziende dovessero avere necessità.

IV. **Verifica puntuale della situazione riguardante i c.d. "Salvaguardati"** con particolare attenzione a quelle casistiche al limite dei tempi previsti per evitare scoperture su lavoratori sospesi forzosamente dal lavoro e che si vedrebbero notevolmente penalizzati.

c) Tutela condizioni di lavoro e Contrattazione;

I. **Richiesta di moratoria sugli interventi di carattere strutturale nei contratti vigenti nelle situazioni di crisi aperte nel settore**, onde evitare un ulteriore aggressioni salariale e sulle normative d'impiego già provate dalle ultime ristrutturazioni;

II. **Limitazione progressiva del numero dei contratti applicati nei sedimi aeroportuali**, andando verso un contratto collettivo che tenga conto delle varie specificità per far cessare il far west contrattuale. Questo percorso dovrà essere accompagnato da una politica complessiva del T.A. anche tenendo conto della situazione delle aziende del paese;

In un contesto di questo genere, la vigenza dell'attuale normativa di contrasto e sanzione all'esercizio di sciopero è per USB un tema sostanziale in quanto, oltre ad aver fortemente limitato tale diritto costituzionalmente garantito, è stata utilizzata per imporre una pace sociale fittizia e avallare l'opera di destrutturazione del sistema da parte delle Compagnie e Aziende.

A tutto ciò si aggiunge l'ultimo accordo sulla rappresentanza, sul quale USB esprime un giudizio fortemente negativo, che impone una ulteriore restrizione al diritto di protesta contro gli accordi oltre a sancire un sistema di relazioni discriminatorio, autoritario e non democratico .

Riteniamo che questi siano i temi fondamentali sui quali è giunto il momento d'intervenire, invertendo la tendenza sin qui seguita e costruendo una politica di sistema prima che sia troppo tardi.

Se non si interviene il rischio è un vero e proprio collasso del settore ed il conseguente danno sull'economia nazionale e regionale, già pesantemente colpiti da disoccupazione e precarietà del lavoro.

E fondamentale che il tavolo aperto dal Governo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti riprenda per affrontare questi nodi , mentre sarà cura di USB Trasporti aprire un dibattito serio con le tutte le Istituzioni, le forze politiche e i lavoratori sul tema del lavoro, inteso sia come recupero dell'occupazione sia come salvaguardia dei diritti e dei salari messi sempre più sotto attacco.

17 gennaio 2014

USB Lavoro Privato Trasporti