Audizione informale 3 ottobre 2019 presso la VIII° Commissione del Senato della Repubblica nell'ambito dell'esame, in sede referente, del Disegno di Legge Delega n. 727/2018. - (Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di trasporto aereo)

Premessa:
USB Lavoro Privato valuta positivamente l'iniziativa di un disegno di legge che affronti il tema della riforma complessiva del trasporto aereo in Italia, dopo anni di totale assenza della politica lasciando il settore in un regime di totale deregolamentazione.
Siamo altresì coscienti che si tratta di una riforma ampia e che tocca molte tematiche e diverse attività complementari tra di loro, contesto che giustifica il ricorso al percorso previsto del disegno di legge delega al Governo.

Proprio rispetto la scelta operata, riteniamo che si debba fare lo sforzo in fase emendativa e di approvazione per dare una maggiore chiarezza riguardo ai principi e ai criteri direttivi contenuti DDL, in particolare, per dare indirizzi sui passaggi di sistema, lasciando meno margine discrezionale e/o del Governo nell'emanazione dei decreti legislativi collegati.

Di seguito le nostre considerazioni sui principi e criteri direttivi contenuti dell'articolo 1:

- Sul punto **a)** dovrebbe essere più chiaro l'indirizzo di un futuro piano aeroportuale e quanto lo stesso debba discostarsi da quello preparato nel 2014 dall'allora Ministro Lupi rispetto i criteri di classificazione degli aeroporti dislocati lungo la penisola.

- Sul punto **d)** il tema del riordino di ENAC è un passaggio fondamentale per una vera riforma del trasporto aereo italiano. La legge delega non può esimersi dal dare precise indicazioni sul futuro riassetto di ENAC. Per la nostra Organizzazione, l'Ente deve rimanere nell'alveo dell'Amministrazione pubblica così come previsto dal D.lgvo 250/97, apportando le necessarie modifiche e integrazioni al D.Lgvo stesso che da una parte assicurino la possibilità di reintegro degli organici e il potenziamento dell'attività ispettiva e di controllo dall'altra mantengano all'interno dell'ente, rafforzandoli ove necessario, quei poteri pubblicistici, autoritativi, regolatori e certificativi che non possono essere in alcun modo distratti da ENAC.

- Sui punti **f)** e **g)** è necessario integrare il testo non limitandosi al solo rilascio di un COA da parte delle autorità italiane, poiché molti vettori operano stabilmente e con basi operative nel nostro Paese grazie a COA rilasciati in altri paesi della UE. Riguardo il secondo punto, la valutazione corretta dell'efficacia di un sistema sanzionatorio potrà avvenire solo quando saranno a nostra conoscenza i criteri e le modalità di funzionamento.

- Sui punti **h) i) l)** e **m)** è certamente positivo ridefinire il sistema che regola le concessioni aeroportuali. Allo stesso tempo, è già nota la posizione di USB rispetto il generale ripensamento che orienti l'indirizzo del Governo verso la creazione di un gestore nazionale e pubblico degli aeroporti, in analogia con quanto avviene in altri paesi europei, quale player strategico dell'intero sistema del trasporto aereo nazionale. In particolare, chiediamo che venga affrontata la questione della filiera

del valore, tuttora sbilanciata a vantaggio dei gestori a scapito dell'handling, con effetti perversi sulla forza lavoro negli aeroporti, sia inserita quale fattore di revisione. Questo aspetto tocca il tema della tariffazione, delle gare al continuo ribasso per l'assegnazione alle società di Handling e anche anche rispetto la gestione delle infrastrutture, dei parcheggi e degli spazi commerciali, ribadendo che in ogni settore e ad ogni livello riguardante la qualità e la sicurezza del servizio offerto deve essere bandita la pratica delle gare al massimo ribasso per l'affidamento di tali servizi; sarebbe opportuno per dare maggiore coerenza di sistema definire una griglia omogenea dei criteri da adottare a livello nazionale per l'individuazione dei soggetti affidatari.

- Per quanto riguarda i punti **p)** e **q)**, anche in questo caso è positivo l'indirizzo d'intervento sulla frammentazione contrattuale applicata nel trasporto aereo e in particolare dai vettori operanti nel nostro Paese. Altresì, riteniamo che il DDL debba contenere l'indicazione chiara rispetto la futura obbligatorietà di applicazione rispetto la tipologia e i livelli contrattuali che qualunque operatore di questo settore dovrà applicare in Italia. A nostro modesto avviso, non ci sono alternative alla scelta francese di imporre il contratto nazionale per legge, con conseguente abbandono sdegnato di alcune compagnie low cost dal territorio transalpino ma ciò non ha impedito, anzi rafforzato lo sviluppo del settore In Francia. Tale iniziativa, per essere sostenibile, deve essere preceduta dall'apertura di un tavolo contrattuale che coinvolga i vettori e le società in modo trasparente senza esclusione di alcuna organizzazione sindacale rappresentativa, fattore che a nostro avviso ha prodotto il fallimento dell'attuale schema contrattuale. In, tal senso appare opportuno considerare l'applicazione del CCNL del trasporto aereo per tutti i lavoratori all'interno del sedime aeroportuale, non solo per garantire un salario dignitoso per tutti i lavoratori ma per assicurare un omogeneo sistema di sostegno al reddito in situazioni di crisi aziendali, condizione al momento esclusa per chi non ha applicato il CCNL del Trasporto Aereo mentre per tutti gli altri questo non accade.

- Riguardo il punto **t)** riteniamo lo stesso insufficiente rispetto l'assoluto bisogno di definire un sistema che subordini in modo dispositivo l'esercizio di attività nel settore nel nostro Paese, legato al rilascio di diritti di traffico, di concessioni, di certificazioni e di autorizzazioni al rispetto e l'ottemperanza di parametri ben precisi, quali le norme e i contratti nazionali, la tutela occupazionale, il rispetto puntuale delle norme di legge di salute e sicurezza dei lavoratori. le forme societarie delle aziende del settore che dovrebbero essere compatibili con il tipo di attività svolta, dall'accettazione delle clausole sociali e gli accordi di sito e più in genere al rispetto della normative anche di carattere sociale. E' necessario un sistema legislativo che regoli l'ingresso in un settore così strategico e delicato di soggetti aderenti, inibendo quelli che non rispettino i criteri sopra citati.

A nostro avviso, nell'attuale testo del DDL sono mancanti due questioni che meritano attenzione:

1. la conferma dell'indispensabile ruolo pubblico di Enav, la cui strisciante privatizzazione deve essere non solo fermata ma anche ripensata, includendo l'annosa questione della internalizzazione dei servizi e del personale di Technosky.
2. Un riferimento all'attività sempre più importante legata alla security aeroportuale, il cui corretto esercizio e controllo deve diventare condizione per il rilascio delle concessioni di gestione aeroportuale, tutelando la specificità e i livelli contrattuali e d'impiego del personale coinvolto in tale delicata attività.

Sui temi da noi sollevati siamo fin da ora disponibili a fornire la nostra più ampia collaborazione e documentazione per ulteriori informazioni aveste bisogno e per l'eventuale stesura di emendamenti al testo.

8 ottobre 2019

USB LAVORO PRIVATO

Coordinamento Nazionale Trasporto Aereo

Unione Sindacale di Base – Lavoro Privato
Via dell'Aeroporto, 129 – 00185 Roma
Tel 06 59640004 Fax 06 54070448 - **e-mail:** lavoroprivato@usb.it – **sito web** www.usb.it