



**Documento  
analitico e programmatico  
per il riordino normativo  
nel settore del Trasporto Aereo**

Roma, 3 ottobre 2019

## **Egregio Presidente, Egregi Senatori e Deputati della Repubblica,**

Le scriventi Organizzazioni Sindacali Confederali nel ringraziare per la convocazione all'odierna audizione porgono i più cordiali saluti alle autorità presenti. Con il seguente documento programmatico, nell'ottica di fornire un fattivo contributo alla discussione avviata in merito al DDL 727, intendono effettuare prioritariamente un'analisi dell'attuale contesto del Trasporto Aereo e delle crisi che lo hanno interessato in tutta la sua filiera industriale. Specifichiamo fin da ora che questo settore racchiude le seguenti aree professionali; i Vettori nazionali e transnazionali, l'ENAV, il Polo Manutentivo, il Lavoro Aereo (antincendio boschivo ed elisoccorso ed off-shore) l'ENAC, i Gestori aeroportuali, l'Handling ed il Catering.

Va prioritariamente affermato che il settore dell'aviazione civile è un importante fonte di occupazione. Secondo una stima del 2017 nell'unione europea sono stati creati complessivamente due milioni di posti di lavoro di cui, il **18.8%** presso le compagnie aeree europee. Relativamente al Trasporto Aereo questo settore nell'unione europea è direttamente correlato a **437.000** posti di lavoro (*193.000 donne e 244.000 uomini, fonte Eurostat 2018*), si prevede per i prossimi anni che il settore continuerà a creare nuovi posti di lavoro. Secondo le previsioni Airbus tra il 2017 ed il 2037 la domanda di piloti a livello mondiale aumenterà di 538.000 unità. In Italia gli addetti complessivi al Trasporto Aereo a cui si applica il CCNL sono circa 42.000, in notevole diminuzione rispetto al dato degli anni passati nonostante il volume del traffico passeggeri e merci sia notevolmente aumentato come di seguito indicato.

Nonostante questa fotografia il settore, versa in una condizione di precarietà e la sua riorganizzazione, valorizzazione e rilancio, costituiscono le condizioni imprescindibili non solo per il suo corretto funzionamento ma anche, per consentire il contemperamento ed il collegamento tra le strutture aeroportuali, infrastrutture adeguate (*integrazione ferro-gomma*) finalizzate all'alimentazione degli aeroporti per accrescere il trasporto di passeggeri e merci, con un quadro regolatorio completamente ridisegnato tutto questo con l'obiettivo di porre fine alle inefficienze ed alle asimmetrie competitive che sino ad oggi lo hanno caratterizzato.

Occorre in sintesi il ***“varo di un Piano di gestione integrata e sistemica delle azioni da porre in essere, in relazione ai profili regolatori di carattere generale e delle criticità specifiche delle varie aree di Settore, per il rilancio del Trasporto Aereo e per la risoluzione delle connesse problematiche”***.

Unitamente alle succitate questioni il nuovo quadro normativo-regolatorio non può prescindere dalla definitiva strutturazione degli elementi di sostegno quali il Fondo di Solidarietà del settore, il Contratto Collettivo Nazionale del Trasporto Aereo che deve assurgere a divenire lo strumento minimo normo-retributivo applicabile a tutti gli operatori del Trasporto Aereo che operano sul territorio nazionale. Deve essere posto l'accento su un'ulteriore criticità che è emersa nel corso dell'ultima decade la quale ha contribuito a generare fenomeni di Dumping, ovvero, l'inadeguatezza del quadro giuridico italiano e la burocratica lentezza che non consentono il recepimento e l'adeguamento normativo rispetto alla mole delle direttive e regolamenti della comunità europea.

Inoltre, deve essere segnalata di fatto l'inefficacia degli Organismi deputati al controllo del rispetto delle norme (Authority) con la precisa finalità di garantire un armonioso sviluppo del processo competitivo. Le norme sul Trasporto Aereo sono state armonizzate all'interno dell'Unione Europea garantendo che tutti gli operatori dell'Unione abbiano accesso al mercato dello stesso in maniera ampia ed uniforme. Il diritto del lavoro ma anche la protezione sociale restano tuttavia in primo luogo di competenza degli stati membri. Occorre inoltre la predisposizione di un adeguato quadro sanzionatorio che consenta agli enti e le istituzioni competenti di poter effettivamente agire per far rispettare le norme vigenti e per scoraggiare comportamenti contrari alle stesse.

## Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo

Il Fondo di solidarietà del TA rinnovato e costituito con il decreto 95269 del 7 aprile 2016, ha lo scopo di erogare nei confronti dei lavoratori di imprese del Trasporto Aereo di gestione aeroportuale e società da queste derivate, nonché per le imprese del sistema aeroportuale ai sensi del decreto 148 del 2015, interventi volti ad assicurare principalmente le prestazioni integrative della misura dell'indennità di NASPI, CIGS e SOD per la durata dell'ammortizzatore in oggetto.

L'alimentazione del Fondo di Solidarietà, avviene per effetto del riconoscimento delle addizionali sui diritti d'imbarco (in particolare, il decreto interministeriale n. 357 del 29 ottobre 2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in vigore dal 1° gennaio 2016, che ha stabilito la nuova ulteriore misura dell'incremento dell' addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri sugli aeromobili da destinare all'Inps, di cui all'articolo 2, comma 11, della legge n. 350 del 24 dicembre 2003, e successive modificazioni, era pari ad euro 2,50 nell'anno 2016, ad euro 2,42 nell'anno 2017 ad euro 2,34 nell'anno 2018 e per effetto dell'art.26 del decreto legge n.4 del 2019 convertito con modificazione dalla legge 28 marzo ad euro 1,50 per l'anno 2019). *La data del 31 dicembre 2019, di conseguenza, assume una notevole rilevanza considerato l'attuale stato di salute del Trasporto Aereo e la necessità di dover continuare ad integrare gli emolumenti previsti dalla legge in considerazione della permanenza di una crisi generale e strutturale che appare essere ancora lontana da una soluzione.*

Tra gli interventi urgenti, le scriventi Organizzazioni Sindacali ritengono ineludibile la necessità assoluta di rendere strutturale questo strumento di sostegno al reddito che va adeguatamente rifinanziato al fine di garantire le attuali prestazioni di integrazione, anche nel rispetto degli obblighi previsti dal decreto attuativo quali ad esempio la necessità di assicurare nel corso d'esercizio il pareggio di bilancio negli otto anni. Questo Fondo è indispensabile in un settore che nonostante le floride previsioni di crescita, rimane al momento esposto alla volatilità e ad improvvisi mutamenti di scenario che ciclicamente si ripetono. Va altresì specificato che questo Fondo attualmente è altresì alimentato attraverso un contributo ordinario dello 0,50%, ripartito tra azienda e lavoratori rispettivamente nella misura di due terzi e un terzo, calcolati sulle retribuzioni ai fini previdenziali ai sensi dell'articolo 33 comma 1 del D.Lgs 148 del 2015.

A titolo di esempio segnaliamo che ad oggi sono circa **110** le aziende del Settore ed oltre **12.500** circa gli addetti che utilizzano l'integrazione del Fondo di Solidarietà. Nel corso degli anni passati il numero di addetti ha raggiunto il numero di circa 17.000 unità interessate. Senza il rinnovo dell'attuale contributo, il Fondo non sarà in grado, in futuro, di erogare, assicurare e sostenere le prestazioni integrative per i prossimi anni, per tutte quelle realtà industriali che per effetto della crisi sono costrette a ricorrere all'utilizzo degli ammortizzatori sociali. Rischiamo quindi di lasciare il Settore sprovvisto di un importante strumento di ammortizzazione sociale, che ci ha consentito nell'ultimo decennio, di far fronte alle innumerevoli crisi e fallimenti aziendali contribuendo a limitare il ricorso ad azioni di conflitto sindacale o dello sciopero.

### **Analisi delle principali criticità e potenzialità afferenti il Trasporto Aereo**

L'industria del Trasporto Aereo Italiano, secondo le previsioni di Cassa Depositi e Prestiti, è considerata un volano dell'economia e genera un valore pari al 3.6 % del P.I.L., in particolare l'impatto complessivo dell'aviazione civile sulla nostra economia è pari a 70 miliardi di euro (18 da impatto diretto e 53 da indiretto) le previsioni di crescita per il futuro prevedono di raggiungere 150 miliardi. Il turismo è il nostro petrolio; l'Italia nel 2017 è passata al secondo posto, per numero di stanze di albergo prenotate e vendute, dopo la Spagna. Ogni passeggero genera un indotto diretto di 85 euro ed uno indiretto di circa 400 euro (pernottamenti, ristorazione, intrattenimento, spostamenti) che si vanno a sommare al prezzo del biglietto.

Il 25% dei turisti extra Schengen, diretti in Europa, si ferma in Italia ed il turismo mondiale presenta uno dei tassi di crescita più alti (+75% negli ultimi 15 anni). La Cassa Depositi e Prestiti stima che una crescita del 10% dell'offerta intercontinentale, possa determinare un aumento degli investimenti esteri diretti in entrata,

pari al 4.7%. A livello mondiale, passeremo dall'attuale dai **3.2 MLD** di passeggeri del 2016 a **7.2 MLD** di passeggeri entro il 2030.

Nell'anno 2018 il traffico passeggeri nel nostro Paese è cresciuto del 4.8%; nel 2018 con **185.681.351** di passeggeri la crescita è stata pari a **5.9%**. Sempre nel 2018 il settore merci è decresciuto (a differenza degli altri indici) dello 0.5% con 1.139.752 tonnellate a causa della mancanza di infrastrutture adeguate ed i movimenti aerei complessivi sono cresciuti del 3.1% per un complessivo di 1.600.873. Nel 2030, in Italia, sono previsti (stima prudenziale) circa 255 milioni di passeggeri.

Deve essere particolarmente evidenziato che mediamente per ogni milione di passeggeri si sviluppano 1000 posti di lavoro (considerando tra Hub principali e non) e che un incremento del 10% dei servizi aerei, produce un aumento del 4% del numero degli impianti localizzati in prossimità degli scali aeroportuali. Il nostro Paese sia come fattore lavoro che come aziende, non riesce a capitalizzare l'enorme ricchezza rappresentata dal combinato disposto del ricco mercato del Trasporto Aereo e della naturale vocazione turistica della nostra nazione. I principali fattori che causano lo stato dell'arte sono riferibili all'assenza di politiche ed azioni industriali di Sistema ed incapacità di fare rete.

Inoltre, da ormai troppi anni registriamo insufficienti ed inadeguate politiche istituzionali, industriali e finanziarie che siano in grado di capitalizzare le potenzialità, offerte dal nostro mercato. Va infatti specificato che dei 184.810.849 mln di passeggeri trasportati nel 2018 registriamo che nel settore nazionale il 56% (35.823.697) è stato trasportato dai vettori low cost e il 44% (28.199.074) dai vettori tradizionali per un totale di pax trasportati 64.022.771.

Nel settore internazionale registriamo che il 48,8% (58.955.700) è stato trasportato dalle compagnie low cost e che il 51,2% (61.832.378) è stato trasportato dai vettori tradizionali per un totale di pax trasportati pari a 120.788.078. Del dato complessivo di 184.810.849 mln di passeggeri trasportati in Italia nel 2018, **solo 25.618.375 sono stati trasportati dai Vettori Italiani**. Nel 2018 la più grande compagnia aerea italiana (Alitalia) ha trasportato circa 21.987.408 passeggeri.

Il primo vettore in Italia nel 2018 è stata Ryanair, con circa 37.882.633 passeggeri trasportati. Nei primi 15 vettori per numero di passeggeri trasportati in Italia, ci sono solo due compagnie aeree italiane; Alitalia collocata al secondo posto ed Air Italy al tredicesimo. Su 40 aeroporti italiani, in ben 31 di questi, i vettori Low Cost (Ryanair 20 aeroporti, Easyjet 3 aeroporti, più altri) sono i primi per numero di passeggeri trasportati. Solo 8 aeroporti vedono le compagnie aeree Italiane tra le prime.

In Italia vi è un eccessivo numero di aeroporti (circa 120) alcuni di natura militare (tutti di natura doganale) e spesso quelli civili sono in concorrenza tra loro. Inoltre, va specificato che tutte le Compagnie aeree italiane anche storiche, sono fallite, o sono state drasticamente ridimensionate nel corso degli ultimi quindici anni. A conferma dell'assenza di una politica attiva in questa industria, oltre ai dati indicati deve essere evidenziato che nell'anno 2002, con circa 91 mln di passeggeri trasportati, vi erano nel settore, circa 60.000 Lavoratori in forza, a cui si applicavano i vari contratti del Trasporto Aereo allora esistenti. Nell'anno 2018, con circa 185 MLN di passeggeri trasportati, risultano in forza solo 42.000 lavoratori circa rispetto ai circa 92.000 dell'anno 1992 a cui si applica il CCNL del Trasporto Aereo.

## **Il C.C.N.L. del Trasporto Aereo**

Il recente rinnovo del Contratto Nazionale di Settore parte generale siglato in data 31 maggio 2019 (*che ricordiamo era stato siglato nel 2013*), prevede che nel breve periodo, lo stesso, sia seguito dall'avvio del negoziato per le sezioni specifiche. Questo fondamentale strumento è considerato dalle OO.SS. una delle priorità affinché Settore sia dotato di un mezzo di Regolazione. E' necessario che le Istituzioni preposte si facciano carico dell'avvio di un **percorso normativo e legislativo per renderlo lo strumento unico e minimo di regolazione e che il Governo si faccia garante dell'applicazione di questo Contratto verso tutti gli operatori del sistema del Trasporto Aereo con interventi tempestivi laddove necessario**.

Servono pertanto regole chiare, per contrastare quanto sta già avvenendo, ovvero squilibri che determinano pesanti crisi industriali anche nel settore del Trasporto Aereo con conseguenze sul fattore lavoro, sia nelle compagnie aeree, compresa Alitalia, che nell'intero indotto dei servizi aeroportuali. Questo anche a causa dell'avvento delle compagnie low cost, alle quali il legislatore ha permesso di operare distorto la concorrenza attraverso vantaggi sul piano fiscale, del costo del lavoro e mediante finanziamenti con utilizzo di risorse pubbliche mascherati da accordi di co-marketing, e solo da poco considerati "aiuti di Stato". In tale quadro, bisogna eliminare tutte le storture che ora vedono i lavoratori sfruttati e costretti a lavorare senza le più elementari tutele previste dal nostro ordinamento.

## **Sistema pensionistico Assicurativo**

e

### **riconoscimento delle prerogative del lavoro usurante al Personale del Trasporto Aereo**

#### **Sistema Pensionistico del Fondo Volo**

Il Fondo previdenziale del personale di volo dipendente dalle aziende di navigazione aerea (*Fondo Volo*) è un fondo sostitutivo dell'assicurazione generale obbligatoria gestito dall'Inps a cui è iscritto il seguente personale:

- 1) addetti al comando, alla guida e al pilotaggio di aeromobili (comandanti e piloti);
- 2) addetti al controllo degli apparati e degli impianti di bordo (tecnici di volo);
- 3) addetti ai servizi complementari di bordo (assistenti di volo) (*cf. art. 1 legge 480/1988*).

Il Fondo, costituito nel 1965, è uno dei pochi fondi speciali, assieme al Fondo della Previdenza dello Spettacolo e degli Sportivi Professionisti e al Fondo Dazio, che è sopravvissuto alle riforme degli anni '90 e usufruisce, per la specificità della professione, di regole di pensionamento diverse rispetto all'assicurazione generale obbligatoria e di specifica peculiarità. Il Fondo è stato armonizzato progressivamente all'AGO a partire dal 1988 con la legge 480/1988, poi con la Riforma Amato (*Dlgs 503/1992*), la Legge Dini (*335/1995*) e si è concluso solo dieci anni dopo nel 1998 con il decreto legislativo 164/1997.

Dal 1° gennaio 1998 la retribuzione pensionabile viene determinata sulla base dei medesimi elementi retributivi previsti nell'AGO (*retribuzione effettiva di cui all'articolo 12 della legge 153/1969*).

Da tale data, l'indennità di volo, è entrata nella retribuzione pensionabile **solo per il 50% del suo importo** cioè la parte effettivamente soggetta a contribuzione. La computabilità al 50% dell'indennità di volo nella base pensionabile è stata mantenuta anche nel periodo che va dal 1.1.2014 al 31.12.2017 nel quale, temporaneamente, l'indennità è stata esclusa dall'imponibile contributivo (*art. 28, co. 1, del D.L. n. 133/2014, conv. in L. n. 164/2014*).

L'attuale sistema in essere per il personale navigante italiano per effetto delle modifiche intervenute nel corso degli anni ha determinato situazioni di inaccettabile criticità per i lavoratori interessati. In sintesi, il valore dell'attuale tasso di sostituzione ovvero, il rapporto percentuale tra la media delle ultime buste paga e il trattamento pensionistico **ad oggi è pari al 35-40%**.

Il livellamento dei trattamenti retributivi ha via via determinato un peggioramento del valore del tasso di sostituzione a causa di una sempre maggiore decrescita del valore delle buste paga e conseguentemente una progressiva diminuzione dell'importo della pensione. A mero titolo esemplificativo un lavoratore che ricopre il ruolo di personale navigante di cabina, oggi con il sistema contributivo pieno, dopo 30 anni e più di attività lavorativa, per effetto delle normative vigenti in materia si potrebbe trovare ad aver maturato una pensione che varia dai 700 ai 950 euro mensili. Questi importi sono come appare evidente sotto la soglia della povertà.

Ulteriore aspetto meritevole di uno specifico approfondimento, è quello delle coperture assicurative del personale navigante che a tutt'oggi non risulta coperto dall'assicurazione pubblica INAIL ma è assicurato secondo le norme del codice della navigazione da assicurazioni private a carico delle aziende. Va segnalato un

costante lavoro dei membri di parte sindacale del Comitato degli Assistiti (organismo paritetico in essere presso il Ministero della Salute) che ha evidenziato ai massimi livelli dell'INAIL come il problema sia di tipo normativo, peraltro non risolto neanche dopo la riforma del codice della navigazione.

Appare altresì evidente che il suddetto personale, proprio perché assicurato privatamente, è privo di uno storico riferito alle malattie ricorrenti, che sono figlie delle malattie professionali e che si determinano per effetto della specificità professionale. Proprio in funzione del mancato inserimento del personale navigante nell'albo che identifica le malattie professionali, lo stesso, è escluso da tutte le statistiche. Tale paradossale situazione, priva i singoli lavoratori della possibilità di usufruire del cosiddetto danno biologico in ogni fase della propria vita professionale e nel successivo periodo di quiescenza.

### **Lavoro usurante – personale di terra**

Da oltre un anno le scriventi Organizzazioni Sindacali segnalano e criticano la decisione di aver escluso il trasporto aereo dai benefici previsti e regolamentati. Dal 1° gennaio 2018 il legislatore (*con la legge 205 del 2017 legge di bilancio per l'anno 2018*) ha modificato il precedente quadro normativo. In questa norma i lavoratori non sono inclusi pur nella particolarità delle mansioni esercitate che li vede evidentemente esposti ai lavori gravosi ed usuranti. Queste categorie professionali esplicitano la loro attività lavorativa con turnazioni h 24, operando sui piazzali degli aeroporti, nelle stive, negli hangar, nelle aerostazioni o in ambienti con microclima modificato, talvolta in condizioni climatiche e metereologiche difficili o estreme (rumore, gas di scarico degli aeromobili e sollevamento dei pesi).

Può sembrare paradossale ma a tutt'oggi nessuna delle professionalità dei lavoratori del Trasporto Aereo è stata inserita nelle tabelle specifiche per i lavori gravosi/usuranti. Riteniamo pertanto che nell'ambito di un riordino normativo debba essere sanata questa oggettiva incongruenza soprattutto per consentire agli interessati di poter intercettare i benefici normativi previsti. Crediamo che la predisposizione di un impianto legislativo così importante dal punto di vista sociale anche per i benefici collegati ad un costante ricambio generazionale, è fondamentale per tutti coloro che vi operano comprese le aziende.

### **Alitalia**

La gestione commissariale di Alitalia ha confermato quanto da noi espresso in più di una occasione, indicando nella incapacità manageriale e nella assenza di indirizzi industriali coerenti, la ragione primaria del dissesto della compagnia e certamente non nel costo del lavoro sul quale si sono reiteratamente scaricare le responsabilità. Lentamente, ma in modo continuo e per quanto consentito alla gestione commissariale, è proseguito il percorso di razionalizzazione dei costi. Occorre un piano industriale, i cui indirizzi devono essere condivisi dalle rappresentanze dei lavoratori, ambizioso che definisca una nuova politica aziendale tesa ad eliminare costi di servizi e forniture fuori mercato, nuove politiche commerciali e una revisione e ottimizzazione del network -

Come più volte abbiamo sottolineato, Alitalia vanta l'alta professionalità dei propri dipendenti e questo, per un'azienda che offre servizi, è un valore fondamentale, come fondamentale è l'aver ristabilito un clima aziendale più disteso e relazioni industriali più corrette. Il lavoro non è né il problema né un problema per Alitalia. A titolo di esempio segnaliamo che per quanto riguarda il personale, i costi di quello Alitalia con 12.428 dipendenti incidono sui ricavi **per il 19%, contro il 23%** di Lufthansa che conta circa 107.000 dipendenti di gruppo. Se ci limitiamo ad osservare l'incidenza del personale sui costi operativi totali, per Alitalia è pari al 17% mentre per Lufthansa è del 26%, **ben 9 punti in più**. Per quanto concerne la produttività essa è evidente che sia un punto di forza di Alitalia. Si consideri inoltre che un dipendente Alitalia muove **2200** passeggeri contro i **900** passeggeri di Lufthansa. Ciò nonostante il valore dei ricavi per dipendente Alitalia è soltanto il 7 % in più rispetto a Lufthansa, ovvero 310.000 euro per Alitalia contro i 290.000 euro di Lufthansa.

Il costo del lavoro di Alitalia per 12.500 dipendenti (22.000 fino a pochi anni fa) si attesta con salari che sono in linea se non al di sotto con quelli di altre compagnie aeree anche low-cost. Questo dimostra che non è il costo del lavoro il problema di Alitalia bensì che la stessa, è stata gestita male ma anche che nonostante tutto,

la compagnia aerea possiede i fondamentali che le possono permettere un possibile rilancio. Serve capacità finanziaria per nuovi investimenti sulla flotta e serve penetrare meglio il mercato di lungo raggio, soprattutto quello ricco nordamericano, senza ridimensionare il network di medio raggio necessario per sostenerlo ed alimentarlo.

Alitalia, se ben gestita, può diventare un punto di eccellenza del Paese, un asset strategico che va salvaguardato, deve essere però ribadito con forza, che non sosterremo nessun progetto di ridimensionamento, ma, al contrario, saremo al fianco di un Piano industriale credibile e di crescita che, partendo dall'attuale perimetro aziendale costituito dai settori del Volo, Manutenzioni ed Handling e con eventualmente la possibilità di un ulteriore ampliamento di nuove attività, sia proiettato verso lo sviluppo e la sostenibilità finanziaria.

L'esperienza degli ultimi anni di Alitalia, costellata di fallimenti con altissimi costi sociali, Piani industriali "lacrime e sangue" inadeguati e inefficaci, ci obbliga a ad assumere un atteggiamento particolarmente rigoroso per scongiurare che si ripetano le criticità e di fallimenti degli anni passati che hanno ridimensionato l'ambito di attività, il numero degli occupati e contestualmente hanno ridotto e contenuto drasticamente le retribuzioni ad un livello non più comprimibile e sostenibile. Un'ulteriore azione di contrazione o di parcellizzazione delle attività attualmente svolte dall'azienda, rappresenterebbe un colpo mortale all'azienda stessa, in quanto, un arretramento ulteriore comporterebbe la fine di qualsiasi progetto di rilancio. Dobbiamo, al contrario, lavorare affinché sia possibile progettare e costruire una nuova-azienda integrata .

Tutto questo, deve passare prioritariamente attraverso un riposizionamento della compagnia (premium) sul segmento del lungo raggio, ma anche con una razionalizzazione del network di medio raggio, senza trascurare le azioni sul feederaggio, diretto ed indiretto. Il nostro Paese ha abbandonato, con scellerate politiche, settori industriali fondamentali ed è per questo che non possiamo più permetterci di continuare ad assecondare azioni di retroguardia industriale che marginalizzano e mortificano le potenzialità che possiamo esprimere, al contrario, come nazione. Ecco perché, di fronte a coloro che puntano al fallimento della compagnia dobbiamo rispondere tutti insieme che è possibile invece sostenere un progetto industriale di rilancio e di crescita.

## Vettori

In merito alle vicende collegate alla società Air Italy, altra azienda che faticosamente tenta di risollevarsi dalla profonda crisi in cui era caduta e parlando di futuro, è necessario porre l'attenzione sul nuovo progetto industriale, concretizzatosi con l'avvio di una partnership tra la società Meridiana Fly e la Qatar Airways, compagnia aerea del Qatar. Questo risultato è figlio degli enormi sacrifici occupazionali e salariali dei lavoratori, della responsabilità che le Organizzazioni Sindacali si sono assunte. Questa importante alleanza, peraltro, in un'azienda storica italiana ed in una regione che ha subito il peso di anni di errori del sistema politico italiano, siamo convinti offrirà certamente nuove prospettive ed un futuro industriale le cui potenzialità sono davvero importanti ed i cui primi beneficiari saranno proprio le lavoratrici ed i lavoratori della Sardegna.

Dobbiamo purtroppo prendere atto che nell'ambito del nuovo progetto la società Air Italy ha dato seguito ad iniziative unilaterali, figlie del passato, che stanno generando grandi criticità nelle relazioni industriali. Auspichiamo nell'interesse dello sviluppo del progetto una immediata discontinuità nelle relazioni industriali e nella pianificazione di un Piano Industriale di sviluppo.

Altra compagnia italiana sulla quale dobbiamo porre l'attenzione è la Blue Panorama che è uscita faticosamente dal commissariamento grazie al senso di responsabilità delle Organizzazioni Sindacali la quale tenta di conquistarsi quote di mercato nel settore charter. Anche in questo caso l'assenza di un quadro normativo-giuridico uniforme ed una gestione industriale probabilmente inadeguata con la totale assenza di relazioni industriali degne di questo nome e con l'applicazione di rigidi protocolli disciplinari che hanno generato un clima di insoddisfazione tra i dipendenti determinando l'insorgenza di un conflitto sindacabile inevitabile stante l'assenza del dialogo e del confronto preventivo.

Gli altri vettori italiani (*Air Dolomiti, Mistral, Neos etc.*) registrano solamente la presenza di contratti collettivi aziendali ed in taluni casi solo regolamenti datoriali con trattamenti individuali gestiti unilateralmente. In merito alle compagnie Low Cost, esse rappresentano uno dei fenomeni più recenti che ha interessato l'aviazione civile europea. Nel nostro Paese sembra che la loro esistenza sia stata "evidenziata" solo da pochi anni anche se oggi trasportano oltre il 51% dei passeggeri italiani a fronte del 32% medio europeo con Ryanair, primo Vettore nel nostro Paese. È necessario porre fine alle asimmetrie competitive che hanno permesso alle compagnie Low Cost, di fare utili nel ricco mercato del nostro Paese.

Per asimmetrie competitive intendiamo la possibilità di applicare contratti diversi da quello di settore nonché ai milioni di euro generati da accordi co-marketing con assegnazione diretta e quindi senza gara. Pertanto, occorre intervenire con novazione delle norme di legge esistenti, con norme più stringenti sugli accordi co-marketing (Gestori aeroportuali, Camere di Commercio, Regioni e Province). Su quest'aspetto va ulteriormente precisato che le compagnie low-cost hanno decisamente modificato i rapporti di forza e la modalità di gestione tra operatore aereo e gestore aeroportuale. In alcuni aeroporti queste compagnie si trovano in una posizione di forza inaccettabile poiché per decisione industriale si posizionano con molti aeromobili costringendo il gestore ad investire consistenti somme in infrastrutture personale e mezzi.

## **Lavoro Aereo**

Il Lavoro Aereo è un settore professionale di estrema importanza per il nostro Paese essendo devoluto per vocazione alla salvaguardia del nostro territorio per la lotta contro gli incendi e per il soccorso. Questo settore è stato recentemente incluso nella normativa del CCNL sezione generale. Come già accaduto in passato, riteniamo che ancora una volta si stiano palesando criticità e contraddizioni gestionali in capo all'attuale società appaltante che meritano di essere affrontate con sollecitudine, in quanto l'interesse in campo non è solo quello ascrivibile all'interesse diretto dei lavoratori del settore che da mesi subiscono gli effetti nefasti di scelte industriali incomprensibili, ma è anche quello dell'effettiva sostenibilità del servizio in generale.

Abbiamo avuto modo, in più occasioni, di esprimere perplessità in riferimento alla funzionalità della cosiddetta opzione "appalto privato", soprattutto quando lo stesso interessa settori così particolari e professionali ad alta specializzazione, che dimostra ancora una volta i suoi limiti e tutte le sue incoerenze. La nobiltà e l'efficienza del servizio d'intervento, predisposto per la tutela e salvaguardia del territorio e quindi l'esplicitazione di un servizio di pubblica utilità e soccorso pubblico, rischiano per una quantità innumerevole di variabili difficilmente comprimibili in una breve stesura di testo, di non contemperarsi adeguatamente con le prerogative e gli interessi in campo delle aziende private; questo almeno è quello che traspare dalle vicende che si sono susseguite nel tempo sino ad oggi.

Non solo da informazioni recepite tramite organi di stampa e di pubblico dominio, ma anche dagli elementi che emergono dalla costante presenza ed attività sindacale, siamo indotti a credere che potrebbero determinarsi criticità gestionali non trascurabili. Da alcuni anni, riteniamo che l'internalizzazione di questo servizio pubblico che è strategico per il Paese, debba essere un percorso inevitabile e che tutto possa essere realizzato attraverso la creazione di un'agenzia dello Stato.

Ancora di più oggi, dopo l'esperienza ulteriore dell'appalto privato, riteniamo che la previsione di una società dello Stato sia il percorso obbligato, se si intenderà valorizzare il bene pubblico salvaguardando le prerogative massime delle sue funzioni prevedendo, necessariamente, il consolidamento degli attuali livelli occupazionali e contrattuali. Dobbiamo in sintesi sostenere tutte quelle iniziative atte alla realizzazione di questo ambizioso progetto che riporterebbe il Servizio antincendio boschivo al posto in cui merita di essere collocato, ovvero in una struttura societaria gestita e controllata dallo Stato italiano.



## ENAV S.p.A.

Per quanto riguarda il comparto dell'Assistenza al Volo e in particolare gli aspetti riguardanti la fornitura, in regime di monopolio sul territorio nazionale, del servizio di Controllo del Traffico Aereo da parte di ENAV S.p.A., si intendono approfondire alcuni aspetti di seguito elencati:

- 1) Cessione ai privati di circa il 47% del pacchetto azionario già detenuto dal MEF e quotazione in Borsa della Società, avvenuta nel luglio 2016;
- 2) Partecipazione dei Lavoratori alla gestione dell'impresa;
- 3) Piano Industriale 2018/2022;
- 4) Trattamento pensionistico personale ENAV.

### 1) "Privatizzazione" di ENAV S.p.A.

La quotazione in borsa di ENAV del luglio 2016, fortemente voluta dai precedenti Governi in nome di un abbattimento del debito pubblico che non c'è mai stato atteso che a fine luglio 2019 ha superato la soglia dei 2.400 miliardi di euro, è stata un grosso errore. L'operazione, infatti, ha solo garantito un transito di rendita dal Pubblico al Privato che, per l'ennesima volta, ha incamerato un asset strategico con l'aggravante, però, che la c.d. privatizzazione del Settore ATM italiano non ha eguali al mondo. A titolo d'esempio basti pensare che negli Stati Uniti d'America le proposte di liberalizzazione del Settore in questione sono state sempre rigettate. Purtroppo, il recente processo di privatizzazione avvenuto in Italia ha totalmente modificato l'atteggiamento della Società verso i servizi di Assistenza al Volo; la spasmodica ricerca di utili ha generato un approccio meramente finanziario in discontinuità con l'approccio industriale degli anni precedenti. A titolo d'esempio basti considerare le frequenti avarie del sistema di automazione operativa che hanno colpito recentemente il Centro di Controllo di Malpensa; soltanto grazie alle capacità professionali del personale di ENAV si è potuto sopperire alle inefficienze prodotte. I tagli economici trasversali operati dal 2016 ad oggi, hanno determinato la costante riduzione delle risorse economiche a disposizione per gli equipaggiamenti tecnologici degli impianti di ENAV e per il comparto operativo in genere.

Si ravvisa perciò la necessità di approntare uno studio relativo alla fattibilità di riacquisto, da parte di soggetti pubblici, delle quote azionarie della Società ad oggi in mano ai privati. L'interessamento verso ENAV espresso nello scorso periodo da Cassa Depositi e Prestiti, potrebbe concretizzarsi nell'acquisizione delle quote presenti sul Mercato, che determinerebbe un sensibile accrescimento del controllo Pubblico e, conseguentemente, la riduzione di quelle criticità gestionali tipiche di un contesto di natura finanziaria, sopra evidenziate.

Si potrebbe valutare infine, una eventuale revoca dalle negoziazioni di Borsa. Il ritiro dalle negoziazioni dei titoli della Società può avvenire per volontà dell'azionista di maggioranza (MEF). L'attuale quotazione delle azioni di ENAV S.p.A. infatti, difficilmente potrà crescere in modo significativo, visto il regime di monopolio su una attività, quella dell'Assistenza al Volo sul territorio nazionale, solo marginalmente influenzata, nella sua crescita, dalle scelte industriali dell'azienda. Inoltre, i rischi legati ad improvvisi e ingenti cedimenti del valore azionario del titolo creano una situazione di potenziale rischio per la sostenibilità di una azienda strategica e fondamentale per il Paese.

### 2) Partecipazione dei Lavoratori alla gestione dell'impresa

Le basi per promuovere un approccio di natura partecipativa dei dipendenti alla vita delle imprese sono contenute nella nostra Costituzione. L'art. 46 del dettato costituzionale parla di un vero e proprio diritto in capo ai lavoratori, di collaborare alla gestione delle aziende. Pur essendo quindi, nell'ordinamento italiano, nonché in quello comunitario, prevista la possibilità di modelli partecipativi anche piuttosto vigorosi, non esiste ad oggi alcun obbligo normativo in capo agli imprenditori in merito alla scelta dei propri modelli gestionali, determinando de facto l'impossibilità di applicare meccanismi che prevedano decisioni condivise con i lavoratori.

In ENAV è stato creato nel 2016 uno strumento nuovo nel Settore, l'Organismo Paritetico di Garanzia; esso possiede funzioni consultive obbligatorie da parte del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore Delegato. Si è passati da obblighi di natura informativa, previsti già da tempo sia a livello nazionale che europeo, principalmente in occasione di ristrutturazioni aziendali e gestione di situazioni di crisi, ad obblighi consultivi

nell'ambito di un dialogo bilaterale e formale con i massimi vertici aziendali, preventivamente all'implementazione delle decisioni del Consiglio di Amministrazione.

### **3) Piano Industriale 2018/2022**

Il Piano Industriale deliberato per il periodo 2018/2022, non ha ancora ad oggi assolutamente chiarito quale sia il bilancio fra gli eventuali benefici derivanti dalla sua applicazione ed i costi economici e sociali altissimi dichiarati, che prevedono una significativa riduzione delle figure operative ed una mobilità sul territorio nazionale senza precedenti, derivanti dalla chiusura di due dei quattro Centri di Controllo d'Area (ACC) e dallo spostamento dei centri di controllo di avvicinamento verso gli stessi ACC. Se è vero che nell'ambito della Commissione europea "la legislazione concernente il cielo unico europeo (SES) e le relative norme di esecuzione promuovono nella massima misura possibile il concetto di uno spazio aereo operativo più integrato, .... anche con l'accorpamento dei centri di controllo...", è altrettanto vero che "la decisione in tal senso spetta agli Stati membri" (cfr. E-002733/2018 - risposta della Commissione europea del 13.8.2018 all'interrogazione in Parlamento). Pertanto, non esiste in capo ad ENAV alcun obbligo da questo punto di vista, solo una visione di politica industriale può imporre un regolamento non conforme a quella che è la missione, la struttura, ma anche la storia di ENAV. Perciò, è necessario che siano ridefiniti, non solo gli obiettivi di Piano, ma anche il ruolo sociale che riveste l'Azienda in considerazione della mission che le è propria: ENAV non deve discostarsi dal suo perimetro istituzionale. Qualsiasi decisione, non può che non essere presa a valle di un confronto con gli Organi preposti e le Parti Sociali, soprattutto tenendo conto dei numerosi aspetti da vagliare che non possono solo rispondere alle fredde logiche di profitto. Per questa serie di ragioni si ribadisce la necessità di un ritorno alla centralità della Sicurezza del Volo, mantenendo la Ridondanza dei Sistemi. Il ruolo del management e dell'organizzazione che lo riflette non possono considerare il trinomio in questione secondo quel giusto mix che non mortifichi né la sicurezza né le capacità professionali del personale di ENAV. L'introduzione delle nuove tecnologie deve inevitabilmente fare i conti con questi aspetti. Le innovazioni tecnologiche non possono essere succedanee alle professionalità né allo stesso tempo minare i livelli di Sicurezza in volo.

In tal senso, a seguito della sospensione del Piano Industriale di ENAV (febbraio 2019), la negoziazione con le Organizzazioni Sindacali del Settore, ha permesso la firma di un accordo che prevede un primo step dello stesso Piano, rimandando ad ulteriori trattative le eventuali successive implementazioni.

Si ravvisa però la necessità, così come prospettato per le società di gestione (art.1, lettera i del Disegno di Legge – Senato della Repubblica – documento N.727), di prevedere un sistema di valutazione preliminare dei piani di investimento di ENAV S.p.A. e di verifica periodica in corso di attuazione.

Tra le tante criticità ravvisate nell'ambito del Piano Industriale di ENAV S.p.A., si evidenzia, anche in relazione alla volontà, espressa nel suddetto Disegno di Legge (pag.5), di sviluppare il settore del volo da diporto e sportivo, l'attuale impossibilità di prevedere il controllo di tali voli mediante le cc.dd. Torri Remote, fulcro dello stesso Piano della Società.

### **4) Trattamento pensionistico personale ENAV**

L'annosa questione riguardante la normativa relativa alla quiescenza del personale Enav, iscritto nei profili di cui all'articolo 5 della legge 248/1990, (controllori del traffico aereo, piloti ed operatori radiomisure, esperti di assistenza al volo ed esperti meteo) che hanno perduto il titolo abilitante, è volta ad allineare i requisiti di pensionamento tra coloro che hanno mantenuto l'iscrizione presso la Cassa dei Trattamenti Pensionistici dello Stato (CTPS) in quanto già assicurati al 31.12.1995 e coloro che, avendo assunto servizio dopo la predetta data, sono stati iscritti presso l'Inps.

Il recente intervento legislativo (art. 26 quinquies del Decreto Legge n.4 del 28 gennaio 2019), ha trovato soluzione alla problematica relativa all'accesso al trattamento pensionistico al momento della perdita del titolo abilitante per raggiunti limiti di età, prevedendo tale diritto al compimento del sessantesimo anno, per tutti i dipendenti operativi di ENAV.

In attesa della relativa Circolare INPS, permangono alcuni dubbi in merito all'applicazione del comma 3 dell'art.1 del Decreto Lgs. 30 aprile 1997 n.149, in merito all'applicazione del coefficiente di trasformazione "maggiorato", utile ai fini del calcolo dell'assegno pensionistico con il c.d. meccanismo contributivo, che peraltro, parrebbe avere serie criticità applicative anche per il personale assunto in data antecedente al 1° gennaio 1996.

Sarebbe necessario, per questa problematica, dare corso ad un tavolo tecnico congiunto tra Ministeri ed Enti interessati ed organizzazioni sindacali.

## **Handling e Catering**

La stagione della “balcanizzazione”, che ha investito le attività di Handling, 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. Le cooperative, spesso utilizzate dalle aziende negli aeroporti, fungono da grimaldello per aggirare l’applicazione del CCNL di settore ed abbattere i costi. Frequentemente tale vantaggio economico si traduce in retribuzioni più basse per i lavoratori e scarsi investimenti nella sicurezza sul lavoro, con gli effetti nefasti ai quali purtroppo assistiamo.

È necessario dotare di una nuova regolamentazione il mercato dell’Handling attraverso bandi di gara, che restringano il numero degli operatori nei singoli aeroporti, facendo in modo che venga meno il fenomeno del dumping e permettano soltanto a operatori certificati e qualificati di operare. Non è più rimandabile una certificazione degli addetti che operano sottobordo con mansioni specifiche ed un numero minimo definito per garantire la sicurezza e la qualità dei servizi effettuati prima e dopo il decollo degli aeromobili. 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 sia la Clausola Sociale sia la clausola contrattuale, con apposita normativa nazionale, che ratifichi quanto stabilito nel CCNL del Trasporto Aereo sezione Handling, vi è anche l’ineluttabilità di una legislazione speciale di sostegno che obblighi, nelle gare, le società ad applicare il CCNL del settore, quale riferimento minimo retributivo e normativo, utilizzando ad esempio il modello già in essere per il settore dei portuali. Inoltre è necessario intervenire attraverso l’introduzione nei regolamenti di scalo degli aeroporti, con un apposito capitolo relativo agli indici di qualità e sicurezza per lo svolgimento delle attività di Handling e delle relative penali in caso di inottemperanza al fine di garantire servizi adeguati e di qualità, con maestranze preparate con un numero di addetti adeguato per operare in sicurezza.

## **Gestori aeroportuali**

L’abbandono da parte dei Gestori aeroportuali delle attività di AVIATION, a favore di quella commerciale, con la conseguente spinta all’esternalizzazione di attività dal perimetro aeroportuale, hanno generato problemi occupazionali che hanno determinato l’avvio di vertenze sindacali importanti ma hanno anche contribuito all’erogazione di servizi scadenti per qualità e sicurezza al netto di qualche primaria eccellenza. Ad alcuni settori del comparto, in molti casi ad appannaggio dei gestori aeroportuali, vengono applicati diversi contratti, mentre ai lavoratori di aziende dedicate alla sicurezza degli accessi aeroportuali, oppure alla scansione dei bagagli dei passeggeri, che fino ad oggi hanno adottato il CCNL del Trasporto Aereo, viene applicato un contratto considerato meno oneroso, sia dal punto di vista economico che normativo.

Un timido inizio di regolazione di sistema si è avuto con il Piano nazionale degli aeroporti del 2016, il quale partendo da un quadro di riferimento che individuava le priorità infrastrutturali per lo sviluppo del Settore, ha organizzato la rete del Trasporto Aereo nazionale, articolandola su 10 bacini di traffico omogenei. In questa cornice, è evidente che gli aeroporti di interesse nazionale dovranno essere in grado di esprimere un ruolo ben delineato, all’interno del bacino di traffico, con una marcata specializzazione dello scalo e con un proprio equilibrio economico finanziario.

Per valorizzare questi aspetti, abbiamo l’ulteriore necessità di mettere gli aeroporti in rete, sviluppando intorno a loro una intermodalità adeguata ad alimentare ed incrementare il flusso delle attività derivanti dai

passaggeri e merci. Si ribadisce quindi la necessità di riprendere il piano trasporti che è stato il frutto di una lunga trattativa e che diventa necessario per consentire ai treni definiti ad alta velocità di connettere gli aeroporti con tutte le città italiane investendo quindi sulle infrastrutture soprattutto nel sud del paese. Al momento solo gli scali di Malpensa e Fiumicino sono collegati con l'alta velocità, lo stesso veneto è rimasto indietro ed il sud del paese necessita di investimenti seri per ampliare la rete ferroviaria.

Inoltre, i Gestori aeroportuali, devono ritornare come già detto a concentrarsi maggiormente sulle attività di AVIATION agendo 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 e sicurezza e prevenire le vertenze ed i conflitti negli aeroporti inserendo nelle gare di appalto e subappalto l'obbligo per chi vi partecipa all'applicazione dei requisiti minimi normo retributivi del Ccnl di settore e facendosi garante dell'applicazione di una clausola sociale che non penalizzi più i lavoratori attraverso interpretazioni creative ma che ne assicurino l'invarianza salariale. Andrebbe altresì ampliato e reso cogente l'obbligo di gara pubblica per i soggetti aeroportuali/istituzionali che intendano erogare contributi ai vettori ed inserito contestualmente l'obbligo di applicazione del CCNL di settore quale prerequisite per i vettori che vogliano accedere a tali gare, così come ad eventuali sgravi fiscali/contributivi/ammortizzatori sociali previsti dall'ordinamento italiano.

Non può tuttavia essere a nostro avviso considerata percorribile la soluzione del c.d. "Gestore unico" del sistema aeroportuale così come prospettata nella bozza di DDL, in quanto le gestioni degli aeroporti italiani sono molteplici, hanno caratterizzazioni azionarie miste pubbliche e private ed operano in regime di libero mercato, che il presente documento ha l'obiettivo di regolare in maniera efficace ma che non può essere ricondotto ad un regime monopolista dello Stato, anche in considerazione delle pluridecennali concessioni ad oggi esistenti.

## **Polo Manutentivo**

Le manutenzioni aeronautiche, nel loro complesso, rappresentano un importante risparmio economico, volano industriale e occupazionale necessario al funzionamento ottimale di una compagnia aerea. Del resto, non è un caso se i maggiori vettori aerei mondiali ci dimostrano come e quanto, questo comparto industriale sia strategico non solo in termini di redditività, ma anche e soprattutto per lo sviluppo industriale e per l'alta tecnologia che esso esprime e rappresenta.

Entrando nello specifico di Alitalia, essa ha sempre rappresentato un autorevole riferimento per i costruttori aeronautici, posizionando il nostro Paese nell'élite dell'industria aeronautica a livello internazionale sul know-how e sulle infrastrutture possedute. Le continue crisi causate da una scarsa visione strategico industriale di manager che si sono succeduti alla cloche della compagnia in questi anni, hanno prodotto un forte ridimensionamento occupazionale ed industriale di Alitalia.

Tale situazione, ha pregiudicato il mantenimento e lo sviluppo in settori chiave della manutenzione (*carrelli, revisione motori, reparto elettronico ecc.*) da sempre vanto nazionale di eccellenza e know-how esportati in tutto il mondo, con conseguenti ed ovvie ripercussioni occupazionali. L'esternalizzazione di questi servizi ha generato costi sempre maggiori per la compagnia di bandiera. Le figure professionali presenti all'interno della compagnia a causa dell'incertezza sul futuro aziendale e di una retribuzione inadeguata rispetto a quelle offerte dalle compagnie concorrenti stanno lasciando l'azienda per migliorare la propria condizione economica creando un ulteriore danno all'azienda che negli anni ha speso milioni di euro per la loro preparazione, addestramento e certificazione.

Con l'avvento dell'amministrazione straordinaria in Alitalia Sai, si è avvertita una inversione di tendenza proprio a partire dai settori manutentivi da sempre indicati dalle nostre Organizzazioni Sindacali come attività strategiche e funzionali perché una compagnia aerea possa e voglia competere al livello mondiale. Nella regione Campania l'Atitech altra azienda costola di Alitalia staccata nel 2002, nonostante sia passata attraverso molteplici difficoltà ha mantenuto la sua capacità di offrire servizi di manutenzione leggera e pesante alle

compagnie aeree ed ai loro aeromobili grazie soprattutto alla alta professionalità dei suoi tecnici ed alla loro preparazione. Attualmente dopo l'ennesima crisi di Alitalia e la decisione di riportare in house alcuni servizi manutentivi l'azienda ha dimostrato di essere competitiva e di poter stare sul mercato anche senza aiuti esterni.

La manutenzione e la revisione dei motori è una di queste attività che ha sempre prodotto e produce un valore aggiunto sia in termini economici che industriali tale da offrire vantaggi, non solo al mercato domestico e globale, ma soprattutto benefici diretti al vettore Alitalia. Dalla formazione dei lavoratori di Atitech ed Alitalia Maintenance Systems, maturata all'interno dell'aerea manutentiva Alitalia, crediamo possa arrivare una interessante opportunità per Alitalia Sai e rappresentare uno strumento utile alla realizzazione di quei progetti presentati alle OO.SS sulla re-internalizzazione di diverse attività manutentive.

Pertanto, in base a quanto espresso riteniamo improcrastinabile ed ineludibile la realizzazione di un vero Polo Manutentivo Nazionale - Full Maintenance - che parta dalle attività di manutenzione Light passando per l'Heavy Maintenance sino alla manutenzione dei motori e non escludendo tutte quelle attività industriali quali ad esempi le attività di manutenzione delle turbine etc. etc. e che garantisca occupazione e crescita per il paese.

## **RLS**

Preso atto della continua disgregazione delle aziende e del lavoro all'interno degli aeroporti Italiani è doveroso in considerazione di quanto previsto dall'art.49 del DL n 81/2008 e smi con riferimento al rappresentante dei lavoratori per la sicurezza di sito produttivo, eletto tra gli RLS delle aziende presenti, nel quadro di un sempre più efficace sistema di relazioni industriali e nell'ambito delle specifiche tematiche relative alla salute e sicurezza sul lavoro, la figura dell'RLS di sito avrà, ove sono presenti più società anche con meno di 15 dipendenti, il compito specifico di coordinamento e rappresentanza in caso di assenza di RLS nella singola azienda.

## **ENAC**

Anche il ruolo di ENAC, a 21 anni di distanza dalla sua istituzione, va definito più chiaramente. Lo si deve fare partendo dalle sue attribuzioni del Codice della navigazione, quale unica autorità di regolamentazione tecnica, certificativa, di vigilanza e controllo per il settore dell'Aviazione Civile. Tutto ciò fa dell'Ente un soggetto di fondamentale importanza per gli aspetti legati alle operazioni di volo, le licenze, lo spazio aereo e le infrastrutture aeroportuali, nonché per la verifica dei livelli di qualità dei servizi forniti dai soggetti che operano nell'ambito del mercato del trasporto aereo e il rispetto dei diritti degli utenti. La continua crescita ed evoluzione dell'Aviazione Civile ha bisogno di regole e di controlli continui che richiedono competenza. In tal senso c'è bisogno di rafforzare ENAC, superando in modo strutturale le limitazioni vigenti nell'ambito della Pubblica Amministrazione in tema di assunzioni, per non disperdere il suo patrimonio basato sull'alta professionalità del personale.

L'ingresso nel comparto delle funzioni centrali ha creato dei problemi di ordine classificatorio anche in altri importanti enti di rango nazionale. Si ricordi infatti, che le norme istitutive dell'Agenzia Nazionale Sicurezza al Volo (ANSV) e dell'Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria (ANSF), prescrivono che ai dipendenti delle due agenzie si applica il CCNL dell'ENAC, rafforzando – se mai ve ne fosse necessità - ancora di più la peculiarità dell'ENAC. Ebbene, al fine di rispettare la specificità dell'ENAC, così come riconosciuta dalla normativa nazionale (Codice della navigazione) e dalla normativa Europea/Internazionale ICAO (EASA, Regolamenti, Direttive ecc.) che identificano l'ENAC come Autorità unica dell'Aviazione Civile Italiana, si rende indispensabile che ritorni ad avere una propria contrattazione autonoma del CCNL. In questo scenario le attribuzioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti, in materia tariffaria, hanno determinato se non una sovrapposizione di competenze una frammentazione che va superata al più presto tra gli ambiti di intervento degli organi di governo del settore e un indebolimento di Enac, in una fase dove i processi di liberalizzazione richiedono regole precise per preservare la qualità dei servizi, la tutela dei lavoratori, le norme del nostro ordinamento e il livelli di sicurezza, sia per la safety che per la security.

## Politica dei Trasporti

In generale ed in conclusione quanto descritto unitamente alla vicenda Alitalia e alle difficoltà di tutti gli altri vettori nazionali e gli operatori del settore, richiama l'attenzione sulla necessità che nel nostro Paese si acceleri nella ricerca di una politica sui trasporti complessiva programmata e organica che favorisca interazione funzionale fra domanda ed offerta di mobilità di persone e di trasporto merci, fatta di regole necessarie a garantire l'equilibrio e i diritti in un mercato globale e competitivo realizzando modelli di trasporto intermodale, che non escluda come successo finora, il Trasporto Aereo considerato (*di fatto*) corpo indipendente dal resto.

È necessario integrare questo settore così strategico con collegamenti ferroviari diretti soprattutto per i due aeroporti HUB intercontinentali che ancora oggi scontano ritardi inaccettabili. A tratto generale deve essere colmato il gap infrastrutturale e di connettività tra i vari nodi logistici condizione ineludibile per lo sviluppo armonico del Paese e per valorizzare opportunamente i nostri punti di forza, attraverso una rete di collegamenti materiali ed immateriali, che rendano accessibili al mercato le varie imprese del nostro tessuto produttivo.

Con queste considerazioni non possiamo non richiamare l'attenzione ad un sistema di regole più accorte ed all'ineludibile necessità di dover tutelare tutti i lavoratori dell'indotto anch'esso in forte difficoltà. È necessario altresì avviare una profonda riflessione nonché le conseguenti iniziative sulla problematica delle liberalizzazioni selvagge che hanno creato sacche di dumping sociale inaccettabili. Vi è quindi la necessità di un aggiornato Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, per dotare il Paese di uno strumento di programmazione operativa con cui realizzare il sistema della mobilità e del trasporto, adeguato ed equamente distribuito, senza sprechi e senza diseconomie dei duplicati, che valorizzi il nostro paese anche sotto l'aspetto dell'offerta turistica.

Per quanto riportato in analisi nella presente relazione le scriventi organizzazioni sindacali auspicano la costituzione di una Cabina di Regia che consenta con un tavolo di confronto costante, la predisposizione dell'articolato complessivo di norme profondamente innovative, snelle e funzionali, in grado di intercettare le opportunità insite in quest'industria che il Paese, sinora, non è riuscito a cogliere.

Le scriventi Federazioni Nazionali ritengono di dover partecipare fattivamente e con contributi di merito alla stesura di un "libro bianco" del Trasporto Aereo che raccolga ed indirizzi il Trasporto Aereo nell'industria 4.0.

**Si ritiene pertanto che gli ambiti di intervento che debbono essere oggetto di una profonda rivisitazione debbano ricomprendere le seguenti tematiche:**

- **Definizione di nuovi criteri per il riordino dell'ENAC con particolare riferimento alla distribuzione delle competenze tra ENAC e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti.**
- **Riordino delle disposizioni contenute nel Codice della Navigazione in relazione al Personale Navigante ed alle sue coperture assicurative.**
- **Ridefinire il sistema sanzionatorio verso coloro che non rispettano le norme della regolazione del conflitto, nella sua completezza, con principi di gradualità, proporzionalità ed adeguatezza anche con estrema attenzione nei confronti degli operatori trans nazionali.**
- **Ridefinire il sistema delle concessioni aeroportuali e ridisegnare il piano nazionale degli aeroporti.**

- Prevedere la costituzione di un polo manutentivo nazionale che integri le principali aziende nazionali, che operano nel settore, aumentando così la capacità di attrarre sul mercato mondiale contratti di manutenzione con le compagnie aeree facendo crescere il business di questo importante settore.
- Definire requisiti e standard minimi di tutela sulla base del contratto nazionale di Settore al fine di produrre effetti ulteriori rispetto a quelli previsti dal diritto comune dei contratti, relativamente ai Vettori italiani e stranieri operanti sul territorio nazionale italiano.
- Prevedere strumenti di controllo e gestione per evitare l'uso indiscriminato ed incontrollato di forme diffuse di precariato ed anche per disincentivare l'applicazione da parte dei vettori di contratti di lavoro non conformi alla normativa italiana nonché l'utilizzo di forme contrattuali a termine o forme diverse dal contratto a tempo indeterminato/determinato.
- Prevedere l'inserimento di misure volte a riconoscere e garantire ai lavoratori del Trasporto Aereo i benefici e le prerogative collegate al lavoro usurante per la tutela e della salute e sicurezza.
- Prevedere un sistema sanzionatorio relativi alle violazioni delle normative europee sul Flight Time Limitations.
- Prevedere una semplificazione ed un'armonizzazione normativa alla giurisprudenza costituzionale e dell'unione europea.
- Prevedere la predisposizione di un articolato normativo completo ed esaustivo in riferimento dei vettori transnazionali da e per il nostro territorio.
- Prevedere una normativa pensionistica ed assicurativa in linea ed equità per le esigenze del personale dipendente del trasporto aereo.
- Prevedere la costituzione di un bacino unico nazionale per i lavoratori a tempo determinato per consentirne la progressiva stabilizzazione.
- Prevedere una certificazione degli addetti che operano sottobordo con mansioni specifiche ed un numero minimo ben definito per garantire la sicurezza e la qualità dei servizi effettuati.
- Favorire la predisposizione di modelli partecipati nell'ambito della gestione delle imprese del Trasporto Aereo.
- Prevedere un sistema di valutazione preliminare dei piani di investimento delle aziende partecipate da soggetti pubblici e di verifica periodica in corso di attuazione.
- Definire un sistema di procedure efficaci e trasparenti, basate su criteri di valutazione tecnica ed economica delle realtà industriali presenti nel mercato per l'individuazione dei Partners utili all'implementazione dei Piani di investimento delle società partecipate da soggetti pubblici.

In conclusione, nel ringraziare per l'opportunità concessa con il presente si ribadisce la disponibilità delle scriventi Organizzazioni Sindacali a partecipare con immediatezza ai lavori che verranno auspicabilmente avviati su quanto rappresentato.

Distinti saluti

Segreterie Nazionali

Filt CGIL

Fit CISL

UILTrasporti