



Roma, 23 Luglio 2012

- ASSAEROPORTI
- ASSAEREO
- ASSOHANDLERS
- ASSOCATERING
- FAIRO
- IBAR
- AISE
- FISE
- AZIENDE TRASPORTO AEREO

e, p.c.

- MINISTERO SVILUPPO ECONOMICO
- MINISTERO DEL LAVORO E POLITICHE SOCIALI
- MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
- ENAC

Oggetto: CCNL Tasporto Aereo

Le Federazioni Nazionali del Sindacato dei Trasporti hanno completato il percorso unitario di elaborazione delle Linee Guida della Piattaforma per la stipula del CCNL del Trasporto Aereo, e licenziato la sua versione definitiva che viene inoltrata in allegato.

Il CCNL del Trasporto Aereo è, assieme ad un complessivo riordino del sistema regolatorio del settore, un elemento indispensabile per questo comparto industriale, in grave difficoltà anche per l'assenza di regole e della capacità di fare "sistema", fattori che hanno contraddistinto la via italiana alle liberalizzazioni.

Proprio sulla necessità di fare "sistema" sarà incentrato il confronto al tavolo della "vertenza nazionale sul Trasporto Aereo" che si aprirà il prossimo 24 Luglio presso l'ENAC.

Le Segreterie nazionali di FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI e UGL TRASPORTI richiedono l'insediamento del tavolo nazionale affinché si dia inizio al confronto per giungere alla stipula del CCNL del Trasporto Aereo.

SEGRETERIE NAZIONALI			
FILT/CGIL	FIT/CISL	UILTRASPORTI	UGL TRASPORTI
(M. Rossi)	(F. Persi)	(M. Veneziani)	(F. Alfonsi)



FEDERAZIONI NAZIONALI

Linee Guida di piattaforma  
per la stipula del

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

2012 - 2014

Il 31/12/2011 sono scaduti:

1. il "**CCNL per il Personale di Terra del Trasporto Aereo e delle Attività Aeroportuali**", che è formato da:

<b>PARTE GENERALE</b>	Comune
<b>PARTE SPECIFICA 1</b>	Sezione Gestioni Aeroportuali
<b>PARTE SPECIFICA 2</b>	Sezione Handlers
<b>PARTE SPECIFICA 3</b>	Sezione Catering

Le Associazioni Datoriali firmatarie sono:

**ASSAEROPORTI - ASSOHANDLERS - ASSOCATERING/FIPE**

2. Contratto Collettivo per il Personale della ALITALIA "Compagnia Aerea Italiana", composto da:

<b>PARTE GENERALE</b>	Disciplina Comune
<b>PARTE SPECIFICA</b>	Piloti
<b>PARTE SPECIFICA</b>	Assistenti di Volo
<b>PARTE SPECIFICA</b>	Personale di Terra

3. Contratto Collettivo Aziendale di Lavoro per il Personale dipendente di ALITALIA MAINTENANCE SYSTEMS (AMS)
4. Contratto Collettivo Aziendale di Lavoro per il Personale dipendente di ATITECH
5. CCNL Elicotteri

INOLTRE:

**FAIRO/COMPAGNIE STRANIERE – MERIDIANAFLY – MERIDIANA MAINTENANCE**

Queste realtà del Trasporto Aereo hanno scadenze diverse dalle altre, sia per dinamiche storiche sia per processi di ristrutturazione intervenuti.

Infatti, il CCNL FAIRO scade il 31/12/2012, Meridiana Maintenance scade il 31/12/2013 e Meridianafly scade il 31/12/2012.

Resta inteso che, a prescindere dalle scadenze previste dagli accordi, è volontà comune avviare i necessari processi di armonizzazione e confluenza nel **Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Trasporto Aereo**.

# PREMESSA

La concorrenza del libero mercato e la conseguente e graduale fine dei monopoli in ogni campo, unita alla devastante crisi economica, sta determinando una ulteriore profonda trasformazione dell'industria del trasporto aereo.

In tale ambito il riordino del settore e, nello specifico la riqualificazione del comparto, assumono nel suo insieme una particolare rilevanza tale da dover essere considerata una leva strategica per lo sviluppo economico del Paese.

In Italia il processo di liberalizzazione si è sviluppato in modo disordinato, determinando una proliferazione di operatori, un eccesso di offerta ed uno squilibrio nella filiera delle attività con una accentuazione al "ribasso", con conseguenti riflessi negativi sul conto economico delle aziende e sul fattore lavoro.

Servono quindi maggiore cultura aeronautica ed interventi di regolamentazione, da recepirsi anche a livello normativo, per realizzare il Piano Nazionale degli Aeroporti e per ridefinire i requisiti di sistema, elementi indispensabili per conciliare lo sviluppo armonico del mercato con la redditività delle imprese, con la tutela sociale e salariale dei lavoratori e con la necessità di garantire contestualmente alla qualità dei servizi anche i massimi livelli di sicurezza delle operazioni sia di terra che di volo.

E' necessario definire un sistema di regole più stringente con riferimento alle normative di accesso e svolgimento dei servizi, ai vincoli di sicurezza, alle clausole sociali e contrattuali, al fine di eliminare i fenomeni attuali di dumping sociale e di concorrenza sleale.

Il CCNL per il Personale di Terra del Trasporto Aereo e delle Attività Aeroportuali, ha costituito un punto di partenza importante nella progressiva necessaria architettura di regole di cui il sistema ha bisogno.

L'Ente Nazionale di Assistenza al volo indubbiamente centrale in un sistema industriale del trasporto aereo come quello che le OO.SS rivendicano, ha sempre avuto un proprio contratto collettivo di lavoro "aziendale/nazionale". Nella trattativa che ha portato al protocollo di intesa del 22 marzo u.s. si è registrata la condivisione delle parti circa l'affermazione della centralità del CCNL, in vista dell'evoluzione del "Piano Nazionale degli Aeroporti" e dei processi di liberalizzazione che coinvolgono anche l'Assistenza al volo.

Costruire il Contratto Nazionale di Settore da estendere a tutti i componenti della filiera delle attività del complesso scenario del trasporto aereo è una esigenza non più rinviabile. Essa è condizione necessaria per superare squilibri, definire regole uguali per tutti e al tempo stesso, valorizzare le specificità aziendali e professionali attraverso l'introduzione di specifiche sezioni. Inoltre rappresenta una delle risposte alla domanda più complessa posta dalla vertenza nazionale Trasporto Aereo **(ALL.1)**.

Nel ribadire la validità di una struttura contrattuale articolata su una Parte Generale, da applicarsi a tutti gli operatori del settore e da apposite parti specifiche dedicate alle varie Sezioni (Gestioni Aeroportuali - Handlers - Catering - Vettori Aerei - Aziende di Manutenzione Aeronautica - Elicotteri) riassumono di seguito le linee guida principali per l'avvio della negoziazione e la stipula del CCNL del settore del Trasporto Aereo.

# UNA PARTE GENERALE COMUNE



**SEZIONE GESTIONI AEROPORTUALI**

**SEZIONE HANDLERS**

**SEZIONE CATERING AEREO**

**SEZIONE VETTORI AEREI**

**SEZIONE MANUTENZIONE AEREA**

**SEZIONE ELICOTTERI**

# PARTE GENERALE

- **Ambito contrattuale di applicazione:**

- ricomprende l'intera filiera dell'industria del trasporto aereo e delle attività svolte negli aeroporti che concorrono ad una medesima catena del valore.
- L'obiettivo è quello di includere in un unico contratto nazionale tutte le realtà che oggi regolano il rapporto di lavoro con contratti aziendali.

- **Relazioni industriali e regolamenti dei conflitti**

- Rappresentanza e rappresentatività
- Informazione e consultazione
- Regolazione della materia della rappresentanza sindacale, e più in generale il consolidamento del modello delle Relazioni Industriali, in linea con quanto definito nell'accordo interconfederale del 28/06/2011
- Agibilità sindacali nazionali

- **Articolazione della contrattazione collettiva**

- Contratto Nazionale (01/01/2012 – 31/12/2014)
- Contratto Aziendale o di 2° livello (Durata triennale)

Il modello contrattuale è basato sulla centralità del Contratto Nazionale e sulla contrattazione di 2° livello, da definire le materie negoziabili a livello aziendale ed i limiti alla derogabilità in coerenza con l'Accordo interconfederale del 28/06/2011).

- **Responsabilità sociale e sostenibile**

Appalti – Ambiente – Tutela della salute e sicurezza – RIs – Lavori Usuranti -.

- **Clausola sociale**

- Tutela occupazionale – Modalità applicative e adeguamenti
- coinvolgimento Enti istituzionali (Enac – Ministero dei Trasporti)

La Clausola sociale va resa esigibile e vincolante per tutti i soggetti che operano nell'ambito del trasporto aereo. Il suo recepimento ed esigibilità deve rappresentare un reale vincolo all'accesso in Aeroporto a tutela dei livelli occupazionali e della concorrenza tra imprese.

- **Tutela della maternità e paternità**
  - Compiuta definizione delle materie per la reale e maggiore tutela della maternità e paternità
  - Applicazione con modalità condivisa del testo unico maternità.
  
- **Politiche di genere e per la famiglia**
  - Ricercare comunemente modi e forme per incentivare la costruzione e/o la convenzione con **Asili nido** nelle vicinanze degli Aeroporti (meglio se nell'area aeroportuale) al fine di agevolare lavoratrici e lavoratori con figli a carico. Si richiede anche il coinvolgimento delle Istituzioni governative centrali e locali
  - Adeguamento alle norme legislative.
  
- **Tutele sociali**  
Tossicodipendenza / Etilismo – Comportamenti violenti; Violenze da e contro terzi – Mobbing – Pari Opportunità – Lavoratori disabili – Lavoratori studenti – Congedo matrimoniale
  
- **Mercato del Lavoro**  
Criteri e procedure per la stabilizzazione dei rapporti di lavoro - Contratti a tempo determinato – Part-time – Apprendistato – inserimento e reinserimento. Rivisitazione, razionalizzazione e la semplificazione di alcune normative in materia di contratto a termine, con particolare riferimento all'uso improprio dell'art. 2 della L. 368 che genera una eccessiva precarietà.
  
- **Formazione - sostegno - aggiornamento e riqualificazione professionale - Osservatorio naz.le lavoratori in CIGS**
  - Utilizzo degli strumenti atti a favorire il riassorbimento del personale di tutte le categorie (terra e volo) all'interno di un bacino nazionale **CIGS** del Trasporto Aereo.
  - Istituzione di un Ente bilaterale per la rioccupazione dei lavoratori in CIGS e dei precari del T.A.
  
- **Previdenza Complementare**
  - Obiettivo prioritario estenderla a tutti i lavoratori del comparto aereo (inclusi i contratti a tempo determinato)
  - Integrazione dei Fondi esistenti in un unico **Fondo Pensione del Trasporto Aereo** con l'obiettivo di massimizzare le dimensioni e minimizzare i costi.
  
- **Assistenza Sanitaria Integrativa**
  - Fatte salve le tutele assicurative professionali e sanitarie esistenti, istituzione per l'intero comparto della polizza sanitaria integrativa.
  
- **Fondo Bilaterale sostegno al reddito**
  - Definizione dell'ente bilaterale secondo le previsioni della disciplina intervenuta con la riforma degli ammortizzatori sociali



# PARTI SPECIFICHE

# - PARTE SPECIFICA 1 -

## GESTIONI AEROPORTUALI

Il ruolo del gestore assume sempre più rilevanza per concretizzare un ammodernamento ed uno sviluppo del sistema infrastrutturale aeroportuale, elemento propulsivo della ripresa economica del Paese.

La funzione di concessionario gli attribuisce prerogative e doveri finalizzati a garantire qualità ed efficienza, confermando il ruolo di interlocutore prioritario in materia di politiche e strategie del comparto aeroportuale.

E' necessario un ruolo maggiormente attivo nella determinazione del numero di operatori di Handlers che operano all'interno dell'aeroporto anche in ragione degli aspetti legati alla sicurezza aeroportuale ed alla qualità dei servizi.

Per la parte contrattuale specifica, si ritiene indispensabile una rilettura dell'impianto normativo.

A titolo esemplificativo e non esaustivo, si ritiene necessario un intervento sui seguenti punti:

### Inquadramento

- Rivisitazione/attualizzazione dell'inquadramento con riferimento alle attuali principali figure professionali presenti nell'organizzazione del lavoro.
- Si richiede l'inserimento di figure professionali mancanti e/o non ben specificate, che si sono affermate nell'evoluzione del settore, quale ad esempio le attività di Security e Safety.
- Rivisitazione tempi di attestazione.

### Incrementi Retributivi

- Si richiede per il triennio 2012-2014 l'adeguamento del potere d'acquisto dei salari.
- Al fine di equiparare i trattamenti tra lavoratori a tempo indeterminato e a tempo determinato, si richiede la estensione, anche ai T.D., di eventuali forme retroattive o di una tantum, in proporzione ai periodi lavorati.
- istituzione dell' Indennità per "lavoro a tempo determinato"

# - PARTE SPECIFICA 2 -

## HANDLERS

Le Società di handling offrono i servizi di assistenza a terra e rappresentano la cartina tornasole della qualità percepita dai passeggeri in un sito aeroportuale.

E' perciò necessario che l'operatività di queste società, che operano in regime di liberalizzazione, si espliciti in un sistema regolato e controllato, idoneo ad assicurare:

- qualità,
- sicurezza,
- efficienza economica
- tutele sociali

Per la parte contrattuale specifica si ritiene necessaria una rilettura dell'impianto normativo.

A titolo esemplificativo e non esaustivo:, si ritiene necessario un intervento sui seguenti punti:

### • Inquadramento

- Rivisitazione/attualizzazione dell'inquadramento con riferimento alle principali figure professionali presenti nell'organizzazione del lavoro.
- Rivisitazione tempi di attestazione

### • Incrementi Retributivi

- Si richiede per il triennio 2012-2014 l'adeguamento del potere d'acquisto dei salari.
- Al fine di equiparare i trattamenti tra lavoratori a tempo indeterminato e a tempo determinato, si richiede la estensione, anche ai T.D., di eventuali forme retroattive o di una tantum, in proporzione ai periodi lavorati.
- istituzione dell' Indennità per "lavoro a tempo determinato"

# - PARTE SPECIFICA 3 -

## CATERING AEREO

La ristorazione a bordo degli aeromobili, influisce direttamente sulla qualità dei servizi che le Compagnie offrono alla propria clientela, specialmente quella di fascia medio-alta, in particolare nei voli di lungo raggio.

Negli ultimi tempi il settore è stato investito da una forte crisi derivante dalla riduzione dei servizi a bordo sui voli di corto e medio raggio e sulle attività sensibili al costo del biglietto, come i voli charter e low-cost.

Per la parte contrattuale specifica si ritiene necessaria una rilettura dell'impianto normativo.

A titolo esemplificativo, e non esaustivo, si ritiene necessario un intervento sui seguenti punti:

➤ **Trattamento economico malattia**

- Rivisitazione

➤ **Inquadramento**

- Rivisitazione/attualizzazione dell'inquadramento con riferimento alle principali figure professionali presenti nell'organizzazione del lavoro.
- Rivisitazione tempi di attestazione

➤ **Ammortizzatori sociali**

- Rivisitazione ed omogeneizzazione delle tutele e degli ammortizzatori sociali alla pari dell'intero comparto.

➤ **Incrementi Retributivi**

- Si richiede per il triennio 2012-2014 l'adeguamento del potere d'acquisto dei salari.
- Al fine di equiparare, i trattamenti tra lavoratori a tempo indeterminato e a tempo determinato, si richiede la estensione, anche ai T.D., di eventuali forme retroattive o di una tantum, in proporzione ai periodi lavorati.
- istituzione dell' Indennità per "lavoro a tempo determinato"

➤ **Orario di lavoro**

- Rivisitazione della normativa su orario e articolazione dello stesso.

# - PARTE SPECIFICA 4 -

## VETTORI AEREI

Lo scenario competitivo nel quale le Compagnie aeree si trovano ad operare, è particolarmente turbolento.

I Vettori italiani attraversano una fase di crisi le cui cause sono molteplici. Oltre alla crisi economica generale, si evidenziano: l'assenza di regole omogenee, la disallineata competitività delle Low-cost, ingresso nel mercato dell'Alta Velocità ecc.

Con il fallimento di diversi vettori aerei, il fattore lavoro è stato al centro di un processo di destrutturazione senza precedenti. Le lavoratrici e i lavoratori sono stati investiti da pesanti sacrifici, sia sul piano occupazionale sia sul piano normativo ed economico.

Il sistema di alleanze Nazionali ed Internazionali non riesce, da solo, a rappresentare un elemento di salvaguardia del sistema, in quanto la mancanza di una normativa minima comune, specialmente in materia di Contratti di Lavoro, altera le regole della normale competizione industriale, producendo dumping sociale e avvantaggiando l'agguerrita concorrenza internazionale.

Il Personale delle Compagnie aeree che opera nel nostro Paese è privo di un Contratto Nazionale. I rapporti di lavoro sono regolati da Contratti, Accordi Aziendali e Regolamenti unilaterali estremamente eterogenei tra loro, e rivelatisi ormai largamente insufficienti ad assicurare i diritti e le tutele fondamentali di tutti i lavoratori.

È pertanto indifferibile la definizione di un articolato di norme che forniscano il più alto livello possibile di tutele a tutto il Personale delle Compagnie aeree basate sul territorio nazionale, eliminando distorsioni e fratture che indeboliscono il valore e l'apporto professionale delle varie categorie, danneggiando il consolidamento e lo sviluppo dell'intero Trasporto Aereo Italiano.

È interesse comune delle Parti realizzare le opportune condizioni affinché tutti i Vettori presenti sul territorio nazionale, o i cui aeromobili sono di fatto posizionati sugli aeroporti italiani, siano tenuti ad applicare le tutele minime previste dal CCNL del Trasporto Aereo. A tal fine le Parti si attiveranno presso le competenti Istituzioni, allo scopo di promuovere l'emanazione di norme atte a garantire il rispetto della nuova disciplina.

La contrattazione di secondo livello, in questa fase, dovrà essere utilizzata per operare interventi di armonizzazione e perequazione.

La struttura della parte specifica vettori sarà costituita a sua volta da una parte dedicata al **personale di terra, una dedicata al PNC ed una dedicata al PNT.**

L'obiettivo è di omogeneizzare, le varie normative oggi esistenti tra il Personale dei vettori, con la doverosa considerazione e riferimento alle normative oggi applicate nelle aziende con maggior personale. Occorre quindi avviare un percorso di allineamento e di aggiornamento dei vari istituti, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- Orario di lavoro, normative internazionali, minimi tabellari, paga oraria, paga giornaliera, ferie/festività, trattamento economico maternità, scatti di anzianità, indennità, tempi di attestazione, figure professionali, qualifiche, carriere.
- Si richiede per il triennio 2012-2014 l'adeguamento del potere d'acquisto dei salari.
- Istituzione dell' Indennità per "lavoro a tempo determinato".
- Definizione polizza sanitaria integrativa e assicurazioni professionali.
- Istituzione di un ufficio, in coerenza con quanto previsto in parte generale e dalla clausola sociale, per il "ricollocaimento del personale navigante del Trasporto Aereo" deputato a gestire il reimpiego e le richieste da parte dei vettori con base italiana di naviganti in cigs o mobilità che non maturano requisito pensionistico al termine del sostegno degli ammortizzatori sociali.

# - PARTE SPECIFICA 5 -

## AZIENDE DI MANUTENZIONE AERONAUTICA

### AMS – ATITECH – MERIDIANA MAINTENANCE

Le aziende di Manutenzione Aeronautica sono da considerare a tutti gli effetti parte integrante del complesso sistema dell'industria del Trasporto Aereo.

Nate dalle dismissioni di attività operate dai Vettori aerei, esse sono sussidiarie e di supporto all'attività del Trasporto Aereo e, in quanto tali, devono seguire le dinamiche contrattuali dei vettori all'interno del Contratto Nazionale di settore.

La tutela della professionalità degli addetti alla manutenzione aeronautica assume particolare rilevanza nell'ambito della struttura del CCNL del Trasporto Aereo, quale elemento essenziale del mantenimento di adeguati livelli di sicurezza delle operazioni di volo.

Solo così potremmo evitare una progressiva deriva di questa specificità lavorativa, che la vorrebbe ai margini del perimetro contrattuale di riferimento.

Oltre alla necessità di armonizzazione delle diverse normative oggi esistenti, processo che presenta una marcata dose di complessità, vi è anche l'esigenza di un percorso di riallineamento con il restante Personale di Terra del comparto, salvaguardando nel contempo le specificità tipiche dell'attività manutentiva.

A titolo esemplificativo, e non esaustivo, si ritiene necessario un intervento sui seguenti punti:

- Orario di lavoro, minimi tabellari, paga oraria, paga giornaliera, ferie/festività soppresse, scatti di anzianità, figure professionali, indennità.
- Si richiede per il triennio 2012-2014 l'adeguamento del potere d'acquisto dei salari.
- istituzione dell' Indennità per "lavoro a tempo determinato"

# - PARTE SPECIFICA 6 -

## SEZIONE ELICOTTERI

### **Scuola – Lavoro aereo - Corporate**

Si richiede la confluenza nel CCNL del Trasporto Aereo del CCNL elicotteri.

Acquisizione parte generale e definizione in parte specifica a titolo esemplificativo e non esaustivo di :

➤ **Incrementi Retributivi**

- Si richiede per il triennio 2012-2014 l'adeguamento del potere d'acquisto dei salari.
- Il recupero economico del periodo pregresso di vacanza contrattuale
- Adeguamento indennità retributive

➤ **Nuova Disciplina orario di lavoro e norme di impiego “Lavoro aereo”**

- **HEMS:** Linee guida dell'attività di elisoccorso , procedure e protocolli attuativi sanitari, disciplina dei capitolati di appalto
- **AIB:** Servizi antincendio (Ala fissa , Ala rotante)
- **OFFSHORE:** Lavoro su piattaforme

➤ **Regolamentazione per l'esercizio del diritto di Sciopero per i Servizi di Emergenza**

Nuova regolamentazione pattizia per l'esercizio del diritto di sciopero nei servizi di emergenza e conseguente proponimento comune alla *Commissione di Garanzia per l'esercizio del diritto di sciopero*.



# ACCORDI DI CONFLUENZA

In coerenza ed applicazione dell'Accordo interconfederale del 28 giugno e 21 settembre 2011, definizione degli accordi di confluenza ed armonizzazione nel CCNL del trasporto Aereo di tutta la filiera.

(A titolo esemplificativo)

- **Aviazione Generale**
- **Fairo**
- **Rifornimento carburante**

(per le aziende che già oggi applicano il CCNL pers. terra dell' 8 luglio 2010)

# ALL. 1



Roma, 30 Maggio 2012

- Dott. Corrado PASSERA  
Ministro dello Sviluppo Economico e Infrastrutture e Trasporti
- Dott. Mario CIACCIA  
Vice Ministro Infrastrutture e Trasporti
- Dott. Giampietro CASTANO  
Responsabile dell'Unità. Gestione Vertenze  
Ministero Sviluppo Economico
- Prof.ssa Elsa FORNERO  
Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali
- Dott. Giuseppe MASTROPIETRO  
Direttore Generale Politiche dei Servizi per il Lavoro  
Ministero del lavoro e delle Politiche Sociali
- Dott. Francesco CIPRIANI  
Divisione VII Ministero Lavoro e Politiche Sociali
- Dott. Vito RIGGIO  
Presidente Enac
- Dott. Alessio QUARANTA  
Direttore Generale Enac
- Dott. Massimo GARBINI  
Amministratore Unico Enav
- Dott. Umberto MUSETTI  
Direttore Risorse Umane Enav
- Dott. Cico AMOROSI  
Direttore Relazioni Industriali Enav
- Dott. Fabrizio PALENZONA  
Presidente Assaeroporti
- Dott. Alberto ORLANDINI  
Relazioni Industriali Assaeroporti
- Dott. Lupo RATTAZZI  
Presidente Assaereo
- Dott. Aldo Francesco BEVILACQUA  
Segretario Generale Assaereo
- Dott. Luigi DE MONTIS  
Presidente Assocatering
- Dott. Simone MARINI  
Presidente Assohandres

**Oggetto: Vertenza Trasporto aereo.**

Le Scriventi Segreterie Nazionali si rivolgono a quanti in indirizzo per formalizzare la richiesta di avvio urgente di un tavolo di confronto sulla emergenza che investe l'industria del trasporto aereo nazionale, alla presenza delle istituzioni in indirizzo e di tutti gli attori in grado di fornire un fattivo

contributo alla discussione alla ricerca di una iniziativa di sistema in grado di gestire quella che si profila come una vera e propria emergenza industriale, economica e sociale.

L'industria liberalizzata del trasporto aereo italiano vive un livello di sofferenza economica rilevante ed in evidente fase di peggioramento. La crisi strutturale ha le radici nell'assenza di "sistema" e di regole. L'Italia ha infatti conteso sull'autoregolamentazione del mercato a differenza di quanto accaduto in tutto il resto d'Europa. Gli altri paesi infatti hanno sentito il bisogno di seguire ed accompagnare il processo di liberalizzazione con un contesto di regolazione, filtro e clausole sociali che segnano la reale differenza in atto tra la nostra industria del trasporto aereo e quella di qualsiasi altro paese occidentale.

Gli ultimi venti anni sono contrassegnati da ricorrenti episodi di disagio sociale, disservizi verso i consumatori nazionali ed internazionali, dumping, frodi e fallimenti aziendali, espulsione dal mondo del lavoro di migliaia di addetti, elusione ed evasione della legge italiana da parte di aziende straniere (unico caso in Europa).

Da ultimo le iniziative unilaterali di alcune aziende ed associazioni datoriali del settore non rappresentano certo una soluzione ma anzi peggiorano la situazione e rinviando un appuntamento ineludibile per il sindacato, quale la necessaria stipula e definizione del CCNL per l'industria del Trasporto Aereo.

L'ulteriore inasprimento della crisi riguarda tutte le aziende del settore. La competizione tra aziende è basata sul sotto costo delle tariffe, sul peggioramento della qualità del servizio offerto e delle condizioni di lavoro, sulla esternalizzazione ed appalto di segmenti produttivi della filiera. L'espulsione massiccia di lavoratori, le modifiche legislative intervenute (pensioni) e di prossima attuazione (ddl Fornero) scompongono ulteriormente il quadro di tutele faticosamente raggiunto e definito dagli accordi di gestione delle crisi aziendali del trasporto aereo. Le dinamiche di forte disagio sociale stanno ora per giungere ad un punto di non ritorno ed impongono l'immediata apertura di un tavolo di confronto sul sistema trasporto aereo italiano alla ricerca di un equilibrio come già avvenuto in tutta Europa.

Per quanto sopra le scriventi segreterie richiedono alle istituzioni in indirizzo il coordinamento e la convocazione delle parti interessate ad un tavolo di confronto sulla vertenza trasporto aereo nazionale. Preannunciano l'intenzione delle scriventi di sostenere la vertenza attraverso la mobilitazione di tutti i lavoratori del trasporto aereo italiano.

Distinti saluti

SEGRETERIE NAZIONALI

FILT/CGIL  
(M. Rossi)

FIT/CISL  
(F. Persi)

UILTRASPORTI  
(M. Veneziani)

UGL TRASPORTI  
(F. Alfonsi)