



FILT-CGIL

FEDERAZIONE ITALIANA LAVORATORI TRASPORTI

Segreteria Regionale

VENETO

Il sistema aeroportuale nordest tra diritti e opportunità

Care compagne e cari compagni, gentili ospiti invitati, abbiamo voluto questa iniziativa per favorire un proficuo confronto tra i vari attori del sistema finalizzato a conseguire un approccio positivo alle tante questioni aperte che ruotano dentro e intorno agli aeroporti del nord est.

Volutamente trattandosi di confronto tra addetti ai lavori, anche per economia di tempo e spazio, ci scusiamo per alcune semplificazioni che la relazione porta con sé.

Il veneto si è lungamente presentato nel panorama nazionale, non dissimile del resto dell'intero paese, come la regione dei mille campanili ognuno geloso della propria autonomia identitaria. Questa situazione valida per fiere, università, servizi pubblici locali, ospedali, non presenta tratti diversi per la rete dei trasporti e della logistica.

Questo ha prodotto sul versante aeroportuale la creazione sul territorio nazionale di 106 aeroporti vocati a drenare contributi e risorse pubbliche per alimentare modelli di sviluppo frammentati e divisi e non tutti economicamente sostenibili senza lautissimi contributi pubblici del sistema delle autonomie locali e dello Stato.

La pianificazione degli aeroporti

Siamo convinti che questa stagione debba essere cambiata con la pianificazione nazionale degli aeroporti che preveda scelte chiare e trasparenti sulla effettiva tenuta del sistema secondo logiche territoriali e di mercato dalle quali non è più possibile per nessuno prescindere.

Per queste ragioni abbiamo sempre insistito sulle polarità e sull'interesse pubblico di saturare le strutture esistenti evitando dumping sociale e contrattuale tra i singoli scali.

Riteniamo che si debba porre una concreta moratoria nazionale alla creazione di nuove strutture aeroportuali concentrandoci invece sul miglioramento degli indici di attività e qualità dei servizi del sistema.

Il contratto di programma dell'aeroporto di Venezia approvato lo scorso anno avvia finalmente uno scambio atto a permettere da un lato la fine di una guerra nemmeno troppo sotterranea fatta sulla pelle degli utenti del servizio, dall'altro garantire la remunerazione del capitale investito dalla società di gestione. Ci aspettiamo che il Governo definisca in fretta l'assetto degli aeroporti risparmiandoci sprechi e sperperi, concentrando su alcuni aeroporti a valenza strategica i limitati investimenti pubblici. Siamo convinti che la definizione di un sistema regionale favorisca la definizione del piano perché indica con nettezza i vantaggi di un riordino funzionale dell'attuale offerta frammentata, divisa, ma soprattutto di scarsa qualità. Invece nella competizione globale è importante offrire un servizio integrato di buona qualità a condizioni economiche adeguate e convenienti per lo sviluppo dei traffici turistici e commerciali.

L'intervento dell'Unione Europea e dello Stato

La vicenda di Cai Alitalia, la situazione inaccettabile in cui versa il trasporto aereo europeo, denunciano con chiarezza che è indispensabile una riflessione politica dopo il decennio delle complete liberalizzazioni. L'assenza di regole ha generato l'attuale situazione di mercato selvaggio. Siamo determinati ad ottenere un intervento legislativo europeo e nazionale che ponga fine all'attuale dumping sociale tra Stati, Compagnie, Società. Riteniamo che "lasciare fare al mercato" ha generato la situazione attuale che è pagata pesantemente dalle imprese leali verso il sistema paese, dal fisco, dal lavoro.

Così non vogliamo tacere le grandi responsabilità dei tanti liberisti che hanno ripetutamente chiesto a gran voce spazio al mercato, fatto salvo che in molte occasioni di fronte ai fallimenti privati hanno sollecitato l'intervento dello Stato in economia.

Non si tratta di abolire il principio della competizione e della concorrenza, tutt'altro ma questa deve essere fatta con regole, costi e vantaggi uguali per tutti.

Guardiamo infine con molta preoccupazione a società che stanno accumulando irresponsabilmente debiti da scaricare al pubblico (Stato o soci) e che separano lautissimi compensi ad amministratori anche quando i risultati aziendali richiederebbero ben altri trattamenti.

Risanare la filiera, evitare la proliferazione di società false o fittizie, concentrare lavoro e reddito prodotto in buone mani è possibile con una legislazione che selezioni in modo oggettivo le caratteristiche necessarie per operare nell'attività del trasporto aereo.

La situazione attuale

Fatte queste considerazioni riteniamo che esista oggi una straordinaria occasione di creare un'area forte al servizio del nord est. Sinergie, economie di scala, copertura mirata delle esigenze di trasporto merci e passeggeri, rilancio e sviluppo delle opportunità dell'area, sono tutti elementi di un possibile integrazione atta a migliorare l'offerta.

La saturazione e specializzazione degli scali del nord est può costituire la condizione di rafforzamento e sviluppo delle piccole e medie imprese venete che competono sui mercati internazionali; la necessaria attenzione all'offerta della prima Regione turistica italiana per il mantenimento del primato e lo sviluppo del traffico passeggeri.

Sistema forte basato su polarità capaci di rispondere alle tante richieste territoriali dell'offerta economica e turistica.

Riteniamo che il piano programma dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, la attesa concessione quarantennale dell'aeroporto Canova di Treviso; il rilancio dell'attività del Catullo a Verona; la specializzazione cargo e non solo dell'aeroporto di Montichiari (Bs) stanno dentro il perimetro di capacità orientata allo sviluppo del traffico.

Save Spa si è assunta l'impegno nei confronti del territorio di guida del processo di integrazione tra gli scali succitati.

Rimaniamo prudenti sulle possibilità di sviluppo e sul gigantismo aeroportuale in quanto oggi c'è una situazione di grande sofferenza dei bilanci e dei traffici al Catullo; l'aeroporto di Montichiari è lontanissimo da movimenti ottimali per il pareggio del bilancio; lo scalo di Treviso si dibatte

sulla limitazione dei voli indicata dal Ministero Ambiente; infine lo stesso Marco Polo è lontano da ipotesi saturazione dell'esistente.

Per questo ribadiamo che nel breve, medio, periodo ventennale non servono né nuove piste, né previsioni di nuove strutture. Di gran lunga più conveniente programmare l'effettivo miglioramento della qualità dell'esistente, una particolare attenzione alla sicurezza del sistema e all'accoglienza dei passeggeri, alla velocizzazione delle operazioni, ai costi dei servizi.

Siamo convinti che la Pianificazione territoriale sia una competenza esclusiva dei Comuni che sono chiamati a valorizzare gli assetti strategici del territorio. Per questa ragione riteniamo necessario non pregiudicare la prospettiva di sviluppo nel lungo periodo e abbiamo invitato i portatori di interessi a lavorare congiuntamente alla pianificazione e alle indispensabili economie di scala.

La capitalizzazione del sistema

Diamo un giudizio positivo sul fatto che il territorio abbia reagito con celerità e capacità per mantenere la proprietà della Save Spa. Non era affatto semplice né scontato, anche perché erano interessanti le ipotesi di realizzare buoni profitti con la vendita dei pacchetti azionari. Questo risultato permette di mantenere il disegno strategico delle integrazioni e delle acquisizioni nella disponibilità territoriale. Ma la partita industriale più complicata è davanti ed è una sfida tutta ancora da giocare. Da un lato si tratta di rendere più forte il sistema attraverso un piano industriale credibile e allettante per la compagine societaria, la quale per una parte non piccola è fatta da soci finanziari che sono unicamente interessati alla valorizzazione del loro capitale. Tutti i tre aeroporti maggiori hanno urgente bisogno di investimenti che solo parzialmente possono essere ripagati nel breve periodo dall'incremento dei diritti aeroportuali per cui è indispensabile la ricerca di nuovi soci industriali e finanziari che ne garantiscano una maggiore capacità, non fosse altro per la ritirata strategica degli Enti locali a causa del patto di stabilità interno. Inoltre è del tutto evidente che sia utile per il completamento del disegno Nord est valutare l'integrazione degli scali di Ronchi dei Legionari e Lubiana. La cedola Save Spa da 100 milioni di euro in pagamento ai soci il mese prossimo deve essere considerata come un prestito a termine per ridurre il debito dei soci pubblici e riprendere la rincorsa per rendere più conveniente l'attrazione di capitali di cui il sistema ha bisogno per consolidare la crescita e il possibile sviluppo.

Su questi temi siamo certi che avremo un importante contributo dai qualificati relatori presenti ma vogliamo ripetere che bisogna godere di una condizione stabile e forte di capitalizzazione del sistema.

Insistiamo sul sistema, che ancora non c'è, ma di cui intravediamo le grandi potenzialità e opportunità, perché il Nord est può davvero fare il salto di qualità richiesto che aiuta l'intera economia italiana.

Vogliamo un sistema in cui sia possibile garantire benessere economico e sociale per tutti gli operatori. Come ci apprestiamo a descrivere spetta ai gestori assumere un ruolo decisivo di pianificazione dello sviluppo, dei fattori di crescita equilibrata tra attività avio e non avio, delle condizioni di benessere per tutte le società che operano nel sedime e i lavoratori che sono le colonne portanti di un sistema che eroga servizi ai passeggeri.

Se il gestore chiude i bilanci con utili importanti e nello stesso sistema convivono condizioni totalmente diverse tra le società e gli stessi lavoratori questo è un problema che va affrontato e risolto. Siamo convinti che la ricchezza prodotta deve essere distribuita in modo più corretto per evitare uno squilibrio insostenibile tra i vari attori del sistema. Per questo motivo abbiamo negoziato con SAVE Spa che nella lista delle priorità di investimenti ci fossero gli spazi per il personale (mensa, spogliatoi) e che una quota dei diritti aeroportuali incrementati dal Contratto di programma sia destinato a migliorare la condizione oggettiva economica degli handler a vantaggio dei lavoratori dipendenti per ridurre gli squilibri oggi esistenti.

Inoltre siamo convinti che assumere l'impegno di riordino della rete degli aeroporti del nord est per "vendere" all'interno e all'esterno un sistema sinergico e coeso sia utile integrare tutta la notevole rete degli aeroporti minori precisando missione e competenze per variare e allargare l'offerta. Il contratto di programma sottoscritto tra Save ed Enac dovrebbe trattare l'economia dell'intera rete: Verona Boscomantico, Legnago, Thiene, Asiago, Padova, Lido, Belluno (non tralasciando in un'analisi del piano aeroporti Trento e Bolzano, Udine e Gorizia che gravitano in questa area del nordest). Molti aeroporti sono molte opportunità se ben diretti e guidati nell'interesse generale.

Si dovrebbe pensare agli aeroporti esistenti come un ponte di opportunità con tutta l'Europa specializzando gli scali e facendo in modo di utilizzare tutta la rete esistente, che per questa via elimina alla radice desideri di nuove strutture, nel rispetto delle vocazioni commerciali e delle caratteristiche della stessa.

Infine con il contratto di programma, che è un buon compromesso che premia le buone gestioni, dovresti farti carico di tutto il sistema aeroportuale nord est e interno e dei relativi costi dei servizi: sicurezza, antincendio, torre di controllo tanto per citare i casi più noti.

Il titolo del Convegno offrire opportunità pone anche la condizione, come diremo in seguito, dei diritti.

Gli attori del sistema trasporto aereo a nord est

La crisi del trasporto aereo è drammatica ed è il risultato di politiche neoliberiste che hanno consentito ogni azione individuale o privata a svantaggio dell'equilibrio dei conti, della tenuta ordinata dei bilanci, della necessaria pianificazione, e non certo ultimo dell'occupazione. Siamo convinti che bisogna ricreare condizioni accettabili per tutto il sistema attraverso regole della competizione e della concorrenza che poggino su leggi e contratti che eliminino alla radice dumping sociale e contrattuale e avventurieri d'ogni sorta, profittatori pronti a cogliere l'occasione di fare l'affare lasciando di lì a poco grandi macerie sociali ed economiche.

Difficile per la FILT CGIL dimenticare le innumerevoli crisi di compagnie aeree di questi anni (Volare, Alpi Eagles, My Air.com, Prima ora Wikifly) che hanno operato a Venezia ed hanno lasciato alla collettività fallimenti sociali ed economici giganteschi.

Le compagnie aeree

La crisi ha colpito duro anche a nord est con la condizione in cui versa Cai Alitalia alle prese con l'ennesimo salvataggio da conseguire di fronte al fallimento dell'esperienza dei "patrioti" avviata nel 2008. Tra l'altro il buco miliardario è di gran lunga maggiore della gestione pubblica, a riprova che

non bastava affidarsi ai privati, e ci consegna una compagnia aerea più piccola e squilibrata sia sul perimetro attività (completamente sbagliato l'investimento sul corto raggio Milano Roma) sia sulla pianificazione industriale.

Meridiana il secondo vettore italiano, con base a Verona, soffre uno sbilancio strutturale e taglia voli e lavoro con la conseguenza di inguaiare anche il Catullo.

Air Dolomiti e il gruppo Lufthansa hanno deciso un ridimensionamento del piano del collegamento nord sud (Verona) per ridurre le perdite.

Il posizionamento sui voli charter e la crisi del nord Africa per l'aeroporto Catullo hanno ulteriormente pesato per una parte non piccola della continua perdita economica di questi anni.

La diversificazione, l'equilibrato bilanciamento tra corto, medio e lungo raggio fatta a Venezia ha permesso di parare i colpi della crisi mantenendo e consolidando una piccola crescita anche negli anni di crisi. Siamo preoccupati delle previsioni negative di questi mesi a Venezia cui bisogna reagire con maggiore aggressività sui mercati globali.

Il fenomeno nuovo sono senz'altro le compagnie aeree low cost che sono ben radicate e presenti pure nel nord est. Per brevità trattiamo le due principali che operano a nord est per dimostrare che è diventata una condizione insostenibile da ogni punto di vista della competizione selvaggia e priva di regole che anima il settore del trasporto aereo.

Ryanair è la più nota e grande tra le compagnie low cost che operano nel mercato del nord est e nazionale (tariffe basse e sfruttamento mirato di tutti i fattori competitivi: tasse, lavoro, contratti con gli scali). Base dedicata a Treviso con condizioni pattuite che prevedono il pagamento dei servizi aeroportuali, in entità appena inferiore a Roma. Purtroppo non è così il quadro generale in quanto questa società incamera quasi 300 milioni di euro all'anno da Enti pubblici italiani (contributo che raggiunge in taluni aeroporti 27 euro per passeggero), non paga i diritti aeroportuali, paga tasse e contributi in Irlanda dove il vantaggio fiscale è notevole, retribuisce i lavoratori poche centinaia di euro al mese con l'applicazione di regolamento interno aziendale (definirlo contratto è troppo), cresce a ritmi elevati nel fatturato a danno degli altri competitor.

Volotea con base a Venezia è l'altro esempio importante dei comportamenti delle società low cost. La società di Carlo Munoz ha continuato a crescere ed ha dimostrato nell'anno di osservazione sindacale di operare con buona capacità di gestione. Peccato che anche in questo caso una delle chiavi di successo, per non dire la principale, riguarda il costo del lavoro che è assai modesto (poco più di mille euro lordi al mese per assistente) per più scali giornalieri e ritmi e orari di lavoro quotidiani elevati del personale di volo.

In queste condizioni stanno tutte le compagnie low cost, fatte le solite eccezioni che confermano la regola, nessun rapporto e relazione sindacale, sfruttamento della liberalizzazione dei cieli voluta dall'Unione Europea, massima intensità dello sfruttamento della condizione lavorativa, assunzioni a termine tramite agenzie estere, stipendi competitivi in quanto il salario fondamentale è di poche centinaia di euro e il resto il lavoratore se lo deve guadagnare attraverso le vendite di oggettistica o di servizi a bordo dell'aeromobile.

In definitiva la competizione alle compagnie più tradizionali è giocata non tanto sulla flessibilità e qualità dell'offerta, ma sullo sfruttamento delle condizioni di chi lavora e viaggia con questi vettori, pagando le tasse in

paradisi fiscali europei nonostante le basi siano stabili in Italia, applicando contratti aziendali che hanno salari minimi intollerabili, lucrando sulla eccessiva offerta italiana ed europea di scali lontani dalla saturazione (competizione degli aeroporti giocata in negativo).

Siamo convinti che bisogna cambiare questa situazione con un buon regime di regole che impedisca lo scivolamento verso il basso delle condizioni contrattuali a tutti i livelli e che includa nel contratto di settore anche gli addetti delle low cost. Siamo per la crescita di buona e stabile occupazione.

Le società di handling

Il mercato liberalizzato ha prodotto tra le tante cose la terziarizzazione dei servizi manuali tra cui i più noti riguardano biglietterie, carico e scarico bagagli, assistenza aerea a terra.

Un misto di specializzazione a riduzione dei costi operativi per rendere più efficiente, efficace, economico il servizio di assistenza a terra.

Purtroppo sono sorte, anche per responsabilità colpevole del legislatore e dell'Ente di controllo, svariate e troppe società poco capitalizzate e incapaci di garantire il servizio. Competizione del settore voluta per le logiche liberiste con tariffe stracciate a danno degli ignari utenti, degli aeroporti, dei lavoratori del settore, dell'immagine complessiva del nostro paese.

Siamo alla dimostrazione pratica che bisogna cambiare registro ponendo limiti alle offerte anomale, pretendendo che le società che operano nel settore siano adeguatamente capitalizzate e in grado di disporre in maniera adeguata di mezzi di proprietà per i volumi di produzione assunti. Bisogna mettere ordine e fare argine all'eccesso di offerta a basso costo e di soggetti accreditati senza i necessari requisiti di solidità patrimoniale.

Non si possono fare cartelli sulle tariffe, ma è innegabile che bisogna porsi, come fatto nel settore dell'autotrasporto, il problema della tariffa minima per evitare alterazioni inaccettabili della competizione. La continua e frenetica corsa al ribasso alla fine incide oltre che sulla qualità del servizio sulla stessa sicurezza che è vissuta come un costo da ridurre.

Verona ha fatto nascere Avio handling, alcuni anni fa, traslando il problema senza affrontarlo e risolverlo, dalla proprietà Catullo all'operatore dedicato. Le rilevanti perdite, dovute ad uno strutturale squilibrio costi/ricavi voluto anche a causa di un'eccessiva commistione politica e bene comune, con un sovradimensionamento degli occupati rispetto alla reale attività dello scalo in regressione da anni con la perdita di peso e valore dei voli charter. Tutto ciò ha determinato nel 2012 il ricorso alla Cassa integrazione straordinaria per oltre 120 lavoratori (tra Avio e Catullo), 50 lavoratori disoccupati della cooperativa Coop.Lat addetti al movimento bagagli, e l'intervento emergenziale (accordo sindacale 14 dicembre 2012) per garantire la continuità del servizio con un nuovo soggetto (GH Italia Spa). Il lavoro ha pagato salato il conto con la riduzione dei salari per chi ha avuto la continuità occupazionale, l'ammortizzatore sociale per quasi metà degli occupati, 50 lavoratori licenziati.

Siamo convinti e consapevoli che bisogna creare occasioni di lavoro per favorire il recupero occupazionale a Verona e rendere stabile la condizione lavorativa a Venezia.

Serve questo impegno, con salari più dignitosi, per rispondere nel migliore dei modi alla sfida globale della qualità.

Ente nazionale di controllo Aviazione Civile ENAC

L'autorità di controllo si è trovata fortemente impegnata in questo decennio in un'importante opera di prevenzione conflitti e disastri tra gestori, società di handler, compagnie aeree.

Abbiamo apprezzato l'impegno profuso nel prevenire i conflitti anche se siamo convinti che servirebbero strumenti, regole, sanzioni più autorevoli per "costringere" i soggetti a non assumere atteggiamenti contrari all'interesse comune, ad applicare i contratti e le leggi.

Ci siamo resi perfettamente conto, gestendo le tre grandi crisi di compagnie aeree con sedi locali (Alpi Eagles, My Ar.com, Eagles poi Prima ora Wikifly) che ci sono situazioni che devono imporre lo stop molto prima di acclarare fenomeni di overbooking, inaffidabilità del servizio, danni rilevanti allo Stato e ai lavoratori con fallimenti da centinaia di milioni di euro e migliaia di lavoratori licenziati.

Regole più forti servirebbe a tenere lontano da questo settore molti pescecani senza scrupoli che ritengono questo il modo più facile di fare affari scaricando i rischi imprenditoriali sui gestori aeroportuali, sullo Stato, sui lavoratori, sui creditori in generale.

Ente nazionale assistenza volo ENAV

La situazione dell'ente di assistenza volo è indissolubilmente legata alla quantità di movimenti per quanto attiene il proprio bilancio. La posizione strategica dell'Italia (portaerei naturale in mezzo al Mediterraneo) permette di godere di una condizione vantaggiosa nella competizione globale a patto di saperla utilizzare. La crisi del trasporto aereo nazionale è condizionata pesantemente dallo sbocco dalla situazione Cai Alitalia (calo dell'attività) che oggi è diventata il terzo cliente di ENAV. La soluzione della crisi Alitalia e il piano industriale hanno una ricaduta diretta sul bilancio ENAV. Il mondo che vola registra che Ryanair è diventata strutturalmente il primo cliente dell'ente.

L'ente inoltre è interessato ad offrire servizi a clienti solidi e solvibili. La scomparsa della compagnia di bandiera e l'attestazione su un numero molto più limitato di voli, le difficoltà patite da molte altre, i fallimenti pesanti delle compagnie locali, pesano ed hanno inevitabilmente pesato sui conti. Enav per altro è stata di recente coinvolta nella pianificazione di riduzione del costo dei servizi e di perseguire maggiore efficienza ed economicità della struttura. Siamo certi che la qualificata presenza del direttore generale ci darà l'aggiornamento di questo impegno dell'Ente.

Le difficoltà del Catullo, ma dello stesso aeroporto di Treviso con la limitazione dei voli, sono un tutt'uno della crisi del trasporto aereo. Solo Venezia ha mantenuto crescita e sostenibilità in questo ultimo quinquennio. Tutto l'interesse e la convenienza a sostenere il piano di riorganizzazione dello spazio aereo con bacini adeguati che consolidano movimenti e conto economico. Il superamento della gestione militare di Treviso dovrebbe consentire un incremento dell'attività per avvicinare i movimenti ai due bacini più grandi (Roma, Milano).

Siamo convinti che sia importante la crescita del trasporto aereo equilibrata e sostenibile per mantenere e consolidare l'occupazione e la redditività generale, compresa la ricaduta diretta per Enav Spa. Infine riteniamo decisivo il contratto del trasporto aereo unico e inclusivo di tutti i soggetti che operano nel settore.

Le direttrici dello sviluppo

Il sistema aeroportuale del nord est deve operare per un equilibrio generale dell'offerta avendo la capacità di valorizzare tutta la domanda potenziale da/per il nostro territorio.

Abbiamo sostenuto con forza che il sistema è stabile e sano se è in condizione di avanzare un'adeguata offerta bilanciata sia sul corto, medio e lungo raggio, e sulle varie tipologie di merci e passeggeri.

Il lavoro da fare è molto ma godiamo di un brand formidabile che è Venezia per l'offerta turistica che deve vedere coinvolto l'intera area del perimetro di riferimento. Per l'offerta d'affari è indubbio che rotte internazionali alimentano l'export e la capacità di offrire i prodotti di eccellenza del territorio ad un pubblico vasto.

Con la stessa franchezza con cui abbiamo avversato, perché sbagliato, il piano Fenice di Cai Alitalia a nord est ci sentiamo di ribadire che ci sono potenzialità in tutti i segmenti di attività che possono crescere se si evitano eccessive concentrazioni e posizioni monopolistiche dominanti. Lo sviluppo di nuove offerte e rotte richiede tempo e notevole impegno avendo la dovuta attenzione alla competizione tra sistemi regionali.

La stessa valutazione riguarda le attività avio e non avio. Siamo consapevoli che l'attività economica non avio è un valore formidabile al servizio dei bilanci e della capacità di generare investimenti. Si tratta di pilotare uno sviluppo equilibrato e graduale che non si rivolga unicamente alla rendita speculativa e fondiaria.

Bisogna che i piani di sviluppo siano predisposti con attenzione e cura, illustrati con trasparenza, condivisi dal territorio, bilanciati sulle reali possibilità, equilibrati nella generazione di interessi pubblici e privati. Questo è un lavoro severo di pianificazione ma non ha alternative se si desidera raggiungere un forte consenso intorno allo sviluppo aeroportuale.

I servizi pubblici e gli aeroporti del territorio

Abbiamo lungamente insistito in questi anni perché è indispensabile una saldatura della rete dei servizi pubblici locali di trasporto tra gli aeroporti e il centro città di riferimento.

Siamo per sostenere collegamenti ferroviari dedicati al servizio degli aeroporti di Venezia e Verona dentro il reticolo del Sistema Ferroviario Metropolitano regionale con l'alta frequenza dell'area metropolitana centrale del Veneto. Qui il ritardo della Regione è noto e ormai rasenta persino il ridicolo, come la vicenda, speriamo chiusa, del tracciato basso del collegamento Venezia-Trieste. Condividiamo la dichiarazione dell'AD di FS Spa Moretti che responsabilmente pone il problema del servizio di connessioni con gli aeroporti che sia il frutto di una bilanciata pianificazione che tiene conto della competizione con altre modalità di trasporto, ma anche della sostenibilità economica di quelle scelte. E ribadisce la centralità del nodo e stazione di Mestre per l'alta capacità e alta velocità ferroviaria.

Vista la tipologia dei voli a Treviso si deve integrare un'offerta di servizio di trasporto pubblico locale adeguata negli orari 20-06. Appare inqualificabile che dopo le ore 20 e sino alle ore 6 non ci sia servizio pubblico da /per aeroporto.

Il piano dei trasporti deve puntare in modo deciso al potenziamento e alla integrazione offrendo servizi pubblici adeguati ai bisogni, con una forte attenzione alla frequenza, alla velocizzazione commerciale, al reticolo dei collegamenti che metta in rete il sistema aeroportuale del nord est.

Abbiamo tutti il dovere di chiedere e ottenere le infrastrutture che servono dove sia fondato il principio di farle in tempi certi e costi sostenibili e con particolare riguardo pure all'equilibrio tra costi di gestione e ricavi da tariffe.

Ambiente e territorio

Gli aeroporti italiani hanno una cattiva relazione con la cittadinanza che vive nel perimetro di sorvolo degli aeromobili. Gli aeroporti del nord est non sfuggono a questa difficile convivenza. Ci sono casi come l'aeroporto di Treviso che è stato progressivamente, a causa della speculazione immobiliare, circondato da quartieri cittadini.

Premesso che non è possibile la chiusura degli attuali scali per dare soddisfazione ai comitati che chiedono la riduzione o lo stop dell'attività aeroportuale ci sono altre azioni che invece sono indispensabili e necessarie per dare i giusti segnali di attenzione alla condizione di salute e benessere.

Rumori e inquinanti sono i principali problemi e sono entrambi affrontabili dalle gestioni aeroportuali. Si possono mitigare gli effetti attraverso zonizzazione e barriere fonoassorbenti e verdi che quantomeno indicano un impegno effettivo per la riduzione del danno. Non servono e non pagano atteggiamenti arroganti o di fastidio, ma è preferibile la ricerca e applicazione delle soluzioni più ottimali caso per caso. Siamo convinti che serve un buon rapporto con la popolazione che metta in conto nei piani investimenti anche eventuali compensazioni (per tegole e vetri rotti) e misure per liberare l'edificato residenziale di prossimità. Questo atteggiamento responsabile paga anche in termini di rapporto con i Comuni interessati allo sviluppo degli aeroporti e rende più semplice il percorso sulle autorizzazioni attese.

La crescita dell'attenzione alla sostenibilità ambientale deve favorire ricerca e innovazione atte a ridurre l'impatto delle attività aeroportuali, a compensazioni mirate al territorio, alla ricerca di soluzioni praticabili e adeguate, al dialogo come motore centrale di responsabilità sociale d'impresa. Bisogna infine considerare la spesa per soluzioni e mitigazioni ambientali, passando a fatti concreti, alla stregua dell'investimento sul benessere del passeggero che è fatto di strutture e condizioni ma pure di emozioni e benessere complessivo.

I diritti dei lavoratori

I lavoratori che operano in Italia in maniera stabile hanno diritto ad avere un contratto unico chiaro e inclusivo del trasporto aereo che eviti il dumping contrattuale. Il ritardo della chiusura del contratto avvantaggia le società che stanno riducendo il costo del lavoro e dei diritti come fattore competitivo. Abbiamo chiesto alle controparti di favorire la celere chiusura del contratto per dare regole e costi comuni delle attività e unificare il settore.

In parallelo esiste il problema del mercato del lavoro e delle troppe tipologie di ingaggio e impiego. Di recente ci siamo imbattuti in una compagnia aerea che vola a Verona che assume tutto il personale con contratti a tempo determinato da 4 a 6 mesi, con orari giornalieri sulle 12 ore di volo (in qualche caso a causa delle ristrettezze delle risorse umane nastri di impegno sino a 16 ore). Vi lasciamo liberi di valutare i rischi per i trasportati da un equipaggio stanco e stressato. Ai pochi lavoratori che hanno rotto il muro di omertà e denunciato alla FILT CGIL la condizione non è stato

rinnovato il contratto. Purtroppo non si tratta di pochi casi isolati, ma della difficile condizione in cui si opera nel settore con pochi diritti e rispetto delle risorse umane.

Abbiamo bisogno di fare una scommessa su buona, forte, stabile, qualificata, motivata occupazione. Valorizzare il lavoro attraverso il pieno rispetto delle condizioni di orari, salari e utilizzo delle persone. Solo così il sistema aeroportuale del nord est potrà essere migliorato.

Ai nostri interlocutori che ringraziamo per l'occasione di confronto, chiediamo di darci un prezioso contributo di idee e proposte per rendere più forte e competitivo il sistema regionale che con capacità e lungimiranza si potrebbe realizzare.

Ilario Simonaggio

Mestre, 5 novembre 2013

Doc. Relazione apertura Convegno Filt Cgil Veneto