

CONVEGNO SUL TRASPORTO AEREO

Mercoledì 2 dicembre 2009
Ore 15.00 - NH Vittorio Veneto
Corso d'Italia 1

"La crisi del Trasporto Aereo:
Ripresa o Declino?"

RELAZIONE DI MAURO ROSSI
SEGRETARIO NAZIONALE FILT/CGIL

“La crisi del trasporto aereo: Ripresa o declino”

Rivendichiamo una politica dei trasporti nel nostro Paese, scelte strutturali di programmazione e regolazione per dare risposte ai lavoratori e ai cittadini, in linea con le aspettative di sviluppo di un moderno Paese europeo

La gravissima crisi economica, tutt'altro che superata, non ha certo risparmiato il trasporto aereo. Una industria globale che ha risentito, addirittura più di altri segmenti dello shock. D'altra parte il trasporto aereo è da sempre caratterizzato da andamenti ciclici ed è direttamente legato all'andamento della curva economico/finanziaria che attraversa e sviluppa i continenti ma, è anche capace di sconvolgerli con crisi devastanti.

Circa due settimane fa il Segretario generale Aea, l'Associazione che riunisce i maggiori vettori europei, ha affermato che il trasporto aereo sta attraversando "la più lunga e profonda crisi della sua storia", ma soprattutto che non ci sono in vista segnali di reale ripresa. I dati diffusi relativi a settembre continuano ad essere negativi: quasi -5% relativamente al traffico passeggeri, peggio per il cargo, in flessione addirittura del 14%.

"il prezzo medio che i passeggeri hanno pagato per la stagione estiva è sceso più del 17% rispetto all'anno scorso. Con un impatto negativo enorme sui ricavi. Sempre secondo AEA "Intere parti della industria del T.A. sono vicine al collasso; e ricorda i fallimenti tra i maggiori vettori, tra quelli turistici, nei low cost e nei cargo. Decine di migliaia di persone stanno perdendo il lavoro".

Per questo il rappresentante dell'Aea si è rivolto all'Unione Europea con un allarme chiarissimo: "I vettori europei non sono riusciti a fare utili nella stagione estiva e sono impreparati a fronteggiare un inverno che potrebbe essere critico. I governi devono capire che un'importante risorsa europea è minacciata e devono essere fatti dei passi per creare le condizioni per sostenere il settore più velocemente possibile. L'AEA chiede alla Commissione Europea di seguire l'esempio degli Usa e di avviare un dialogo strutturato con gli stakeholders, per creare politiche che salvaguardino i vantaggi che l'aviazione porta ai cittadini, alle imprese alla economia europea".

Lo scenario fosco è confermato dall'associazione internazionale Iata, che non perde occasione per sottolineare come il settore sia particolarmente sensibile al deterioramento della situazione economica globale. Nel rapporto sul periodo settembre-ottobre la IATA rileva un miglioramento dei dati finanziari delle compagnie aeree nel terzo trimestre, un timido 0,5 aumento della domanda ad ottobre, resta però probabile – per la IATA - una perdita complessiva per il 2009 di circa 11 miliardi di dollari per le compagnie aeree.

La crisi quindi, è viva e presente. Nel mondo, in Europa e ancor di più nel nostro Paese. Non può purtroppo essere cancellata ricorrendo semplicemente ad una dose giornaliera di ottimismo indotto, ed oggi mostra la sua faccia peggiore.

La crisi si è innestata nel trasporto aereo, su un terreno scomposto, già in difficoltà per aver scontato la maturazione del processo di liberalizzazione senza vincoli.

Sono passati molti anni, da quando l'industria del Trasporto Aereo nel nostro Paese, ha sperimentato a proprie spese la liberalizzazione introdotta "allegrementemente" senza cioè la consapevolezza della necessità di un importante accompagnamento regolatorio del processo.

La Politica Italiana ha guardato alla faccia positiva della medaglia della liberalizzazione del settore e a differenza di ciò che è accaduto nel resto d'Europa, non ha introdotto né agevolato una rete di protezione formale o sostanziale, della propria industria. Questo naturalmente fino all'avvio della nuova Alitalia, per la quale si sono sospese tra le altre, anche le regole sulla libera competizione.

Ha vissuto con un certo fastidio la pressione e la richiesta di protezione sociale avanzata dal sindacato, che ha prodotto, tra l'altro grazie anche all'impegno unitario, le condizioni per giungere al decreto legislativo 18/99. Di certo non è stata aiutata, in quegli anni, dai vertici delle aziende pubbliche od ex pubbliche sia per la mediocre competenza disponibile, sia per quella fastidiosa anomalia italiana per cui il bene pubblico è percepito da alcuni, a dir la verità da troppi, come un'opportunità privata, un bene di nessuno, e non come un patrimonio di tutti!

Non si può però indicare il processo di liberalizzazione come l'origine di tutti i mali. Le crisi aziendali, la incapacità a competere, hanno molte radici. Alcune importanti nell'assenza di una politica generale dei trasporti al cui interno inserire quella del settore;

IL Sistema aeroportuale italiano non risponde ad una "logica-paese" e non deriva da un ordinato processo di programmazione di sviluppo economico del territorio. Piuttosto è figlio di una vera e propria patologia. la rincorsa da collegio elettorale. Insomma abbiamo molti aeroporti nel nostro Paese ma non abbiamo un "Sistema aeroportuale".

C'è la necessità di ordinare le infrastrutture esistenti, classificarle per importanza relativa a dimensioni; capacità di attrarre traffico originante; investimenti sostenuti. Fermiamo, almeno per il momento, la rincorsa all'apertura di nuovi aeroporti. La politica è consapevole di questa esigenza, ogni legislatura annuncia la riforma del settore, proprio partendo dalla ridefinizione ordinata del sistema aeroportuale italiano, ma non c'è campagna elettorale nel nostro Paese che non produca nuovi progetti, nuovi insediamenti aeroportuali ed aumento di spesa di risorse pubbliche spesso inutili e di sicuro non sostenute da una logica di sistema.

Si potrà condividere prima o poi una priorità nel finanziamento delle opere pubbliche nel nostro Paese ed ancor di più, si potrà richiamare i concessionari che gestiscono gli aeroporti a programmi di investimento che elevino la qualità del servizio almeno a livello europeo ?? Fino ad oggi registriamo ritardi spaventosi negli investimenti e strutture obsolete. I nostri aeroporti non sono certo paragonabili a quelli del resto d'Europa. Per non parlare di quanto sia assente la programmazione delle infrastrutture della viabilità, i collegamenti diretti tra aeroporti e trasporto ferroviario, magari ad alta velocità, a conferma di quanto sia sconosciuta nel nostro Paese una vera politica dei trasporti. Esattamente l'opposto di quanto accade nel resto d'Europa.

In un quadro di questo tipo è utile riflettere sul tasso di penetrazione delle low cost nel mercato domestico italiano, tra i più alti d'europa. L'esperienza dei vettori low cost ormai consolidata da anni, dimostra che c'è uno squilibrio notevole dei trattamenti che sono riservati a questi vettori nelle diverse regioni d'europa. Così come è fuori dubbio che una pratica di protezione dei vettori nazionali è più che affermata in ogni stato d'europa con buona pace delle regole formali relative al libero mercato e ai processi di liberalizzazione. Questi vettori con in testa Ryanair occupano nel nostro Paese una fetta di mercato consistente, circa il 35%. Ryanair mette in competizione le Soc. di gestione degli aeroporti italiani che sono alla ricerca di traffico e sono disposte a finanziare il vettore spesso con denaro pubblico. Lo stesso denaro pubblico che serve a ripianare i bilanci delle Soc. di gestione degli aeroporti, nei cui Consigli di Amministrazione trovano posto gli enti locali.

Siamo oggi addirittura al paradosso con Ryan air che mette in concorrenza aeroporti della stessa regione e non è solo il caso della Sardegna e di Alghero e Cagliari in particolare. Siamo in grado dopo tanti anni di penetrazione delle low cost di tentare un bilancio?

A quanto ammontano gli investimenti pubblici verso Ryan air ?? e siamo certi che siano investimenti utili per il paese ?? C'è un vantaggio occupazionale ?? Ma soprattutto qual è vero il vantaggio che ne deriva per l'industria italiana del trasporto aereo ??

Un approfondimento, e prima o poi un intervento deciso, meriterebbe anche il trattamento che vettori come Ryan air riservano a lavoratrici e lavoratori in Italia. A questa Compagnia è permesso di tutto, occupare alle proprie dipendenze e sul nostro territorio lavoratrici e lavoratori a cui vengono negati i più elementari diritti. Non parlo solo del diritto ad un contratto collettivo di lavoro, alle libertà sindacali, al trattamento di malattia. Siamo in presenza di una elusione ed evasione totale delle leggi italiane di assoluta gravità. Che si possa fare in altro modo e nel rispetto delle leggi è testimoniato dalle operazioni di un altro vettore low cost puro come Easyjet.

Sarebbe il caso di finirla di farci prendere in giro dal posticcio impiego formalmente costituito all'estero, attraverso uno scambio di fax tra un aeroporto italiano ed un ufficio fittizio di una società di intermediazione di lavoratori basata in Irlanda. Non è solo poco serio che un paese come il nostro e le nostre istituzioni si facciano prendere in giro, è semplicemente indecoroso. E' arrivato il momento in cui si deve affermare che a quelle lavoratrici e lavoratori che operano strutturalmente in Italia per un'azienda basata strutturalmente in Italia si applichino le leggi italiane. Sul lavoro, su fisco e contribuzione. Per cogliere questa ovvietà serve la volontà politica e l'avvio, con anni di ritardo, di un vero monitoraggio delle direzioni provinciali del lavoro e dell'inps, che renda concretizzabile un risolutorio intervento.

In Europa si studia una norma sulla compensazione dei passeggeri vittime, durante i loro viaggi, di fallimenti delle compagnie aeree. Sono quasi 100 in Europa i fallimenti negli ultimi 10 anni. Ma siamo sicuri che gli enti preposti in Italia, in prima fila l'enac, fanno, o sono in condizioni di fare, tutto ciò che si deve per prevenire fallimenti già scritti al momento dell'avvio delle operazioni ??

Un caso ad esempio? Ma come è possibile che il vertice di My air una delle ultime compagnie fallite in Italia fosse lo stesso del fallimento di Volare e che, guarda caso, fosse lo stesso ad aver avuto seri problemi con Enac, per un sistema non ortodosso di

segnalazione delle anomalie compatibili, ancora prima in Alpieagles. Siamo certi che i requisiti per dare vita ad una Compagnia aerea in Italia siano quelli giusti e puntuali per evitare disastri annunciati ??

La liberalizzazione ha generato, a fronte di scarsi, a volte inesistenti, miglioramenti nella qualità del servizio offerto, il peggioramento delle condizioni dei lavoratori, oltre che influito sulla precarietà degli addetti e delle stesse imprese.

Abbiamo vissuto gli effetti negativi a carico del lavoro e arriviamo a questo appuntamento, dopo anni nei quali abbiamo gestito crisi che hanno attraversato e continuano ad attraversare il settore. Anni, in cui ci siamo trovati spesso a rincorrere le imprese in fuga verso la giungla delle condizioni più diverse cui hanno sottoposto lavoratrici e lavoratori, che pur svolgono le stesse mansioni, come unica via, spesso illusoria, per sopravvivere nel mercato.

Lo spezzettamento della filiera produttiva, la mancanza di investimenti in infrastrutture e tecnologie che mettono per esempio a rischio la capacità per le imprese italiane di presidiare il settore della manutenzione aeronautica, la presenza anche di veri e propri pirati in subappalto, sono alcuni degli effetti e degli elementi che caratterizzano da molti anni la crisi del settore.

Tutte le imprese del settore, siano esse grandi o piccole, a partire dai vettori come Alitalia e finendo con le numerose, a volte micro, aziende di handling hanno bisogno, per rilanciarsi, oltre che di una spiccata managerialità, di un "sistema trasporti" e di regole che il nostro Paese, a differenza di ciò che accade altrove, non ha. Il trasporto aereo ha bisogno di un riequilibrio della catena del valore, di un riassetto dei rapporti economici e finanziari tra vettori gestori aeroportuali ed aziende di handling. C'è necessità di regole comuni che garantiscano certezze riguardo ai costi, produttività, qualità del servizio, accesso delle imprese alle attività, rapporto tra finanziamenti, tariffe ed investimenti, sicurezza, salari e diritti, va prevista una attività ispettiva degna di questo nome e quindi le relative risorse. Bisogna mettere fine al dumping sociale che ha caratterizzato gli anni di progressiva maturazione della liberalizzazione del settore.

Avevamo condiviso, nella scorsa legislatura ed ancor prima in quelle precedenti, l'esigenza di una "Riforma del trasporto aereo" presentataci e purtroppo solo annunciata dai vari governi. Ricordiamo solo gli ultimi confronti a riguardo: **il Tavolo di lavoro sulla crisi del Trasporto Aereo del vice ministro Tassone del Governo Berlusconi del 2003 ed il tavolo per la riforma del trasporto aereo del ministro Bianchi del Governo Prodi del 2006.**

Il trasporto aereo ed il Paese hanno bisogno che si passi dagli annunci ai fatti. Perché non aprire un tavolo di confronto con il Governo che si ponga però l'obiettivo di intervenire realmente ed in tempi ragionevoli sulle criticità del nostro sistema. All'interno di queste non può essere dimenticata l'esigibilità e l'applicazione di Contratti nazionali di lavoro per le diverse categorie del settore. L'applicazione agli addetti del CCNL, - la trattativa per il personale di terra è in atto in queste ore e auspichiamo possa procedere verso la sua definizione, malgrado l'inspiegabile accordo separato sul catering sul quale è necessario tornare per inserire a pieno titolo gli addetti del catering come titolari di diritti a loro oggi negati -, sia uno dei requisiti per le aziende che operano nel settore come previsto dal decreto 18/99. In questo senso ENAC dovrà vigilare in modo puntuale, sulle aziende di gestione concessionarie come su quelle in appalto o sub appalto.

E' urgente aggiornare i requisiti di accesso delle imprese alle attività aeroportuali. La liberalizzazione che riguarda le attività di handling è stata accompagnata da enormi problemi e disservizi ed il servizio offerto è spesso di pessima qualità. Micro aziende si confrontano esclusivamente sull'abbattimento delle tariffe e c'è una enorme fragilità e precarietà dei rapporti tra queste aziende fornitrici dei servizi a terra ed i vettori.

C'è una interpretazione tutta italiana anche della liberalizzazione dei servizi. Il concetto per cui il mercato dovrebbe generare competizione e l'affermazione di chi produce in modo più efficace e qualitativo, estromettendo chi eroga servizi peggiori ed inefficienti, evidentemente non fa per noi ! Ma non è anomalo vedere aziende di handling e perfino qualche società di gestione impegnate in un vorticoso continuo scambio di attività tramite appalti e subappalti con il risultato sicuro di diminuire il livello di qualità del servizio e aumentare il disorientamento. Gli effetti negativi si scaricano sui lavoratori che migrano più e più volte da un'azienda all'altra e sui passeggeri che subiscono spesso disservizi, senza parlare delle tensioni enormi che esplodono ciclicamente negli aeroporti italiani.

Il modello è giusto o va messo in discussione. Possibile che liberalizzato debba significare necessariamente precariato, impoverimento del mercato, perdite aziendali strutturali, micro aziende, caos, tensioni e disservizi. Non è forse il caso di ripensare il modello in Italia e dall'Italia con l'autorevolezza ed il consenso necessario, proporre una nuova via anche in Europa dove il dibattito è vivo ed attuale.

Vale la pena, sulla scorta dell'esperienza vissuta, pensare ad un modello alternativo magari - e continuo - a ragionare di attività di handling - prevedere a sistema, dei servizi comuni centralizzati negli aeroporti, penalizzando quelli inadeguati. Mettere fine a modelli di concorrenza da far west rintracciabili in alcuni nostri siti aeroportuali. Riunire le imprese in consorzi, ad esempio, misurare questi per il livello di servizio offerto, per il vero patrimonio finanziario, quindi sulla qualità e quantità delle strumentazioni ed infrastrutture disponibili, sulle condizioni di lavoro a cui sottopongono i propri dipendenti, su qualità e quantità degli organici. Su questo punto, perché è stato interrotto con il cambio di legislatura il confronto che era stato avviato in Enac che poteva, come avvenuto in Spagna, definire le regole della "squadra minima" sia per quantità di addetti che per le professionalità necessarie??

Tutto questo è impensabile se non si interviene anche su ENAC. Il superamento dell'attuale Ente privo di risorse è urgente, direi prioritario. L'autorità per essere tale non può essere condizionata dall'assenza di risorse o peggio dalle pressioni fortissime delle imprese. E' bene ricordare l'estrema importanza che hanno le imprese e i loro addetti che operano all'interno dei sedimi aeroportuali, per la catena della sicurezza intesa sia come safety che come security. L'Italia ha bisogno della nascita di una vera ed autorevole "Autorità nazionale" con tutte le risorse e le competenze necessarie per assolvere al delicato compito.

Sempre in termini di nuovi assetti e di nascita di un sistema italiano del trasporto aereo: perchè non verificare l'opportunità di sfruttare al meglio l'enorme potenziale rappresentato dall'Enav. L'azienda italiana riscuote risultati positivi sia nel nostro Paese che nel resto del mondo per l'attività svolta, riconosciuta oggettivamente di grande qualità. Ci domandiamo ma l'Enav può accrescere e sviluppare le proprie attività e competenze ? Può avere la capacità di portarsi al centro del sistema trasporto aereo del nostro Paese e supportarlo per capacità di investimenti, di competenze, infrastrutture, per la rete sviluppata e capillare dei suoi sistemi informatici ?

In tutti gli stati europei il sistema trasporto aereo si muove attorno alla Compagnia aerea di riferimento. Alitalia ha quindi delle responsabilità sulla tenuta del sistema trasporto aereo italiano del futuro. E' l'azienda più grande ed importante. La Compagnia sulla quale ruota la tenuta del sistema e il suo potenziale sviluppo.

Alitalia è stata per oltre 60 anni una macchina brucia risorse dalla voracità incontrollata. Una azienda di stato dove hanno avuto la meglio sprechi e mala gestione. A questo proposito sarebbe sorprendente, in senso positivo, che le indagini su chi ha amministrato questa grande azienda portassero alla luce le realtà, e le relative responsabilità che gli addetti ai lavori hanno per anni, diciamo, intuito. Alitalia ha subito una scorreria dietro l'altra, sotto gli occhi dei ministri del tesoro che si sono succeduti negli ultimi venti anni ed è arrivata al capolinea. Le responsabilità sono sotto gli occhi di tutti e non sarebbe corretto non riconoscere la quota parte sindacale, sia chiaro oggettivamente marginale, per l'affermarsi di un modello di rappresentanza sindacale anomalo guarda caso nato e vissuto, direi coccolato, proprio all'interno della Compagnia di bandiera.

Ma veniamo ad oggi. Ad un anno dall'avvio delle operazioni di Alitalia Cai si può, si deve, tracciare un primo bilancio. La ristrutturazione dell'azienda è stata costosissima per il Paese che ha speso risorse pubbliche enormi. Ancora una volta ha trionfato la regola italiana per cui le sofferenze economiche di privati o del sistema del credito possono trasformarsi in debito pubblico e confondersi dentro operazioni di privatizzazione.

7000 è il numero dei cassaintegrati, il doppio di quello annunciato dal governo. La strumentazione speciale di sostegno al reddito, prevista per gestire il fallimento di Alitalia è una positiva anomalia: sette anni di copertura e un reddito garantito che va oltre il 70 % della retribuzione prima percepita. A questo riguardo occorre ribadire con forza che è necessaria l'estensione degli ammortizzatori sociali e l'omogenizzazione sul modello nazionale dei trattamenti previsti dalla L.291/04 a tutte le aziende e a tutti i lavoratori del trasporto aereo. Tornando ai cassaintegrati Alitalia non possiamo dimenticare che una quota importantissima di quelle lavoratrici e lavoratori di ogni categoria non matureranno, nel periodo coperto dagli ammortizzatori sociali, il diritto alla pensione. Non può calare su di loro il silenzio, di sicuro è necessaria l'istituzione di una sorta di albo/graduatoria dei lavoratori precari e/o cassaintegrati delle attività del trasporto aereo, e non solo per i dipendenti della ex alitalia, strumenti per preservare la loro certificazione e professionalità, per l'importanza che ciò riveste per gli interessati e per l'industria, per il loro reale e corretto accompagnamento alla rioccupazione.

E' facile comprendere che ci sono professionalità specializzate di altissimo valore, in possesso di certificazioni, brevetti ed abilitazioni che rischiano di perderle, insieme all'allenamento che rimane una assoluta necessità per rimanere idonei. Esempio eclatante sono i piloti (circa 1000) ma lo stesso discorso vale, ad esempio, per i tecnici aeronautici. Queste professionalità necessitano di interventi straordinari per non vedere depauperato un patrimonio professionale di enorme valore per l'industria italiana del trasporto aereo. Serve garantire l'Attività Addestrativa Ciclica ed ancor di più la possibilità di rientrare nel processo produttivo magari attraverso l'utilizzo specifico di uno strumento come la CIGS a rotazione che aumenti la platea degli addetti di alta professionalità inseriti negli operativi aziendali. Ragioniamo consapevolmente di costi che riteniamo compatibili e a nostro avviso vanno suddivisi tra l'Azienda privata che ha per così dire "ereditato" il valore enorme della Compagnia di Bandiera e l'INPS. Costi, o meglio investimenti per supportare

una politica di vero riavvio all'occupazione perduta e che garantirebbe inoltre ad Alitalia la disponibilità di risorse umane e professionalità di enorme valore.

Tornando al primo consuntivo sulle operazioni di Alitalia CAI appare evidente la difficoltà che l'azienda ha per cercare di recuperare quote di mercato abbandonate in passato per miopia o per mancanza di capacità. Il livello di qualità dei servizi appare alla clientela come ai lavoratori ancora inadeguato, in presenza di una campagna mediatica tendente ad affermare il contrario. Cercare di coprire le cose che non funzionano non è il modo giusto di aiutare l'azienda, ma forse prevale la necessità del governo di salvaguardare la propria immagine piuttosto che quella aziendale.

I problemi sono numerosi, continuiamo a prendere atto di processi di esternalizzazione, che diminuiscono le dimensioni aziendali, non previsti dagli accordi di Palazzo Chigi, che fronteggiamo con confronti in procedure di legge con l'obiettivo di salvaguardare l'occupazione e garantire i diritti dei lavoratori coinvolti. Di sicuro tra i problemi importanti registriamo lo stato delle relazioni industriali che risulta inadeguato e improntato alla unilateralità. Questo indirizzo porta alla ripresa del conflitto. Una azienda di servizi come Alitalia non può permettersi di fare a meno dell'impegno e della condivisione del lavoro. Una azienda non è certo moderna se è tentata dallo scontro con il sindacato o dalla violazione delle intese sottoscritte. Ancor meno se coltiva l'obiettivo di surrogare il ruolo della mediazione sindacale. C'è ancora tempo per trovare una via negoziale alla lenta ma necessaria ricostruzione dell'equilibrio tra gli interessi dell'impresa e i diritti dei lavoratori. Per farlo però bisogna essere convinti del valore delle relazioni industriali, su questo attendiamo segnali concreti non annunci ma fatti inconfutabili. Un vero e drastico cambio di passo.

IL trasporto aereo, tornando al tema generale è dunque teatro anche di drammi sociali: posti di lavoro che si perdono, ristrutturazioni aziendali, tensioni sociali che hanno fatto emergere con chiarezza negli ultimi venti anni almeno altri due filoni importanti su cui far riflettere, così come per gli altri temi posti in precedenza, gli autorevoli partecipanti ai lavori di oggi.

La questione che riguarda la gestione del conflitto ed il tema della democrazia sindacale.

Nuove regole si possono mettere in atto e sostenere, considerata la complessità del settore e la grande articolazione aziendale, cui corrisponde una rappresentanza sindacale altrettanto articolata, solo a condizione che si trovi un modo condiviso di regole per rappresentanza e rappresentatività e per l'esercizio della democrazia sindacale.

Dalla promulgazione della L.146/90 sono passati venti anni. Il legislatore ha ritenuto di apportare un aggiornamento alla legge dieci anni dopo con la 83/00. L'attività della Commissione di Garanzia, prevista dalla 146, nel corso degli anni e attraverso la deliberazione di una regolamentazione provvisoria, e sappiamo tutti quanto possa essere strutturale qualcosa di provvisorio nel nostro paese, ha finito col produrre un effetto che si pone oltre la soglia di regolazione dell'istituto rischiando il cortocircuito del connotato "antisciopero" in contraddizione con lo spirito condiviso della necessaria temperazione di due diritti costituzionali.

Gli atti della Commissione e del Ministero dei Trasporti (segnaliamo preoccupati l'interventismo di quest'ultimo che nell'ultimo anno ha di fatto impedito ai lavoratori del

trasporto aereo di esplicitare il dissenso verso le iniziative unilaterali delle imprese del settore) aiutati in questo da un certo "fastidio" dell'opinione pubblica per gli scioperi nel settore, spesso più annunciati che svolti, magari da micro associazioni corporative che sono fiorite ed accudite nei grembi delle aziende monopoliste, hanno portato ad oggi alla reale impossibilità da parte dei lavoratori del settore di esercitare il diritto di sciopero.

Chiaramente non è condivisibile da noi una sorta di deriva verso la sostanziale cancellazione del diritto di sciopero. Chi ne trae beneficio sono le aziende che si nascondono dietro il diritto alla mobilità dei loro clienti. Ciò è sbagliato e quanto di più lontano dall'intendimento che la 146 si poneva: la moderna e civile temperazione dei diritti di sciopero e alla mobilità. Sarebbe servito in questi anni un maggiore equilibrio, sarebbe servito di sicuro più rispetto per gli orientamenti dei padri della L. 146 uno strumento di civiltà.

La legge, ma soprattutto la regolamentazione provvisoria, è oggi applicata come se fossimo ancora in un regime di monopolio ma l'industria è confusamente liberalizzata e quindi è una realtà fatta di micro contratti segmentati all'interno di ogni singola azienda. Questo da luogo inevitabilmente a vertenze ed occasioni plurime di conflitto che, finiscono con il determinare uno stillicidio di scioperi, alcuni di fondamentale importanza ed altri di cui a volte, anche per gli addetti ai lavori non è semplice comprenderne i motivi. Il processo di liberalizzazione intervenuto e la presenza di pluriazienze che incidono sullo stesso servizio hanno reso anacronistico l'impianto della Regolamentazione Provvisoria della Commissione di Garanzia.

L'esperienza vissuta riguardo ai calendari e ai criteri della rarefazione oggettiva e soggettiva ha dimostrato che vertenze di importanza rilevante rischiano di non trovare sbocco e visibilità, compromettendo il principio fondamentale del rispetto delle regole e negando nei fatti il diritto di sciopero. Dando vita, e questo deve essere tenuto debitamente nel conto, a fenomeni di esasperazione sempre crescenti con iniziative spontanee, fuori dalle regole e dalla mediazione sindacale.

La Regolamentazione Provvisoria va superata attraverso la definizione di un accordo negoziato tra **tutte** le parti sociali per l'intero comparto, magari dotato finalmente di un CCNL applicato. Restituendo al conflitto e alla sua gestione un ambito di esercizio del dissenso reale, che pur nella necessaria ed indispensabile tutela del diritto alla mobilità dei passeggeri e delle merci, prenda atto di un mondo del T.A. profondamente cambiato rispetto ai primi anni 90.

E' senza dubbio necessario prevedere una revisione del sistema sanzionatorio, con particolare riferimento al disequilibrio in atto tra OO.SS. e lavoratori da un lato e Imprese dall'altro. L'attuale situazione di favore di cui godono le imprese è il vero motivo del loro disinteresse in tutti questi anni a negoziare un accordo bilanciato moderno, mancando per altro la sede giusta il CCNL e una federazione di primo livello capace di far sintesi dei diversi segmenti produttivi del settore come avviene per tutte le imprese italiane.

Quanto alla democrazia sindacale, anni di monopolio e di aziende pubbliche hanno prodotto in questo settore associazioni di rappresentanza spesso di singole categorie o addirittura di parte di esse, magari circoscritte a micro realtà presenti solo in qualche azienda, con il risultato di determinare iniziative certo non adeguate a risolvere problemi

generali o a contemperare doveri e diritti del settore. Questa modalità autoreferenziale ha scatenato una dinamica senza controllo di effetti annuncio, relativamente agli scioperi, che hanno avuto alla base non altro che la necessità di visibilità di queste micro rappresentanze. Ancor peggio per quanto riguarda l'attività svolta o millantata nelle aziende, spesso in assenza di un vero rapporto e mandato dei lavoratori, di sicuro senza alcun passaggio di verifica democratica.

Questo però oggi non è un problema circoscritto esclusivamente alle piccole o piccolissime associazioni. E' evidente che oggi si pone con forza nel Paese un problema di democrazia sindacale. Il trasporto aereo non fa eccezione. Il tema meriterebbe una soluzione urgente. La legge sulla rappresentanza infatti non può continuare ad essere considerata un optional in una democrazia matura. La questione relativa ai mandati, su chi rappresenta cosa, sulla possibilità per tutti i lavoratori di esprimersi sugli accordi con la garanzia democratica per cui tutti possono partecipare e determinare un rapporto diretto tra delega e verifica degli accordi stessi, non può più attendere.

L'istituto del referendum e la validazione degli accordi è ben altro di quanto accaduto solo il mese scorso con l'accordo separato nel segmento delle attività di catering aereo. Non può essere calpestato od utilizzato in modi che fanno tornare alla mente tavolinetti improvvisati nelle stazioni ferroviarie con attore e compari che maneggiano le tre carte a danno del malcapitato di turno. C'è da chiedersi come si è potuto arrivare a questo punto.

Una nuova stagione di democrazia sindacale con i relativi effetti positivi sulle relazioni industriali del settore deve necessariamente poggiare su una rappresentanza certificata, sul modello delle rsu, su procedure per la validazione degli accordi da parte dei lavoratori. L'estensione della presenza delle RSU consente di realizzare, congiuntamente al dato relativo agli iscritti, una misura oggettiva e generalizzata della rappresentatività a livello di settore, di azienda o di aggregati produttivi.

Da questa misura discendono, sviluppando le esperienze già fatte, come quella del pubblico impiego, l'individuazione dei soggetti contrattuali e le titolarità derivanti da un dato certificato sulla rappresentatività. Una stabilizzazione del sistema di rappresentanza e delle relazioni sindacali, si può pienamente realizzare se per piattaforme contratti e accordi si stabilisce una norma certa ed esigibile di validazione da parte delle rappresentanze elette e dei lavoratori interessati. Nei trasporti la democrazia sindacale ha maturato molte esperienze positive, attraverso l'approvazione dei contratti con il referendum.

La messa in atto di un sistema di regole di questo tipo può consentire al sindacato confederale di avanzare una proposta alternativa al disegno di legge delega che il governo ha presentato in parlamento.

Non c'è dubbio alcuno che l'elezione delle RSU, la certificazione della rappresentatività e l'approvazione degli accordi fanno cadere i punti fondamentali che rendono particolarmente inaccettabile il disegno di legge delega.

Non avrebbe più ragione d'essere la dichiarazione preventiva di adesione da parte dei lavoratori perché sarebbe chiara la rappresentatività dei dichiaranti e la misura del mandato ricevuto.

Per tutte queste ragioni la questione delle regole e del confronto sulla loro definizione sono una parte essenziale da svolgere per trovare una risposta al nostro quesito di oggi.

I tempi sono maturi per una rinnovata via democratica alla rappresentanza degli interessi delle categorie del trasporto aereo. Da un lato una federazione di rappresentanza datoriale di livello capace di far sintesi e rappresentare l'intera industria. Dall'altro un sistema trasparente di rappresentanza degli interessi dei lavoratori che abbia la capacità di rappresentarli davvero tutti, tutelando gli interessi generali senza per questo impedire il riconoscimento delle specifiche professionalità e dei relativi specifici interessi. La valorizzazione delle relazioni industriali degli accordi inclusivi e unitari, il riconoscimento dei diritti ed il coinvolgimento e la condivisione dei lavoratori per le scelte ed i progetti delle imprese. Tutto ciò naturalmente ha bisogno di un clima diverso da quello che si respira nel Paese. Questa sorta di fastidio ed intolleranza verso la rappresentanza del lavoro e verso i diritti dei più deboli che fuoriesce da alcuni Palazzi Governativi rimbalza negli uffici aziendali generando danni e una cultura del sopruso e della violenza non in linea con la storia del nostro Paese.

Facciamo solo due esempi di queste ore. Sarebbe stato impensabile fino a qualche mese fa, che un gruppo importante come Meridiana-Eurofly – secondo vettore italiano – dopo aver distrutto in pochi mesi anni di costruzione positiva delle relazioni industriali, costringesse dei lavoratori che ha necessità di stabilizzare, dopo anni di precariato, ad un poco edificante giro d'Italia. Motivo ? La ricerca di un sindacalista capace di firmare a scatola chiusa un verbale di conciliazione che l'azienda impone ai lavoratori. Nessun sindacalista aziendale – e le OO.SS. presenti in azienda sono nove, non una ! - ha accettato di sottoscrivere la transazione per i contenuti che negando agli interessati i propri diritti rischia di essere decretata nulla da un giudice. Così dopo vari tentativi falliti ad Olbia, Roma e Milano, l'azienda trova un signore della UGL che non rappresenta nemmeno un lavoratore in tutto il gruppo che si presta ed incassa per circa otto ore la delega a rappresentare quei lavoratori. Naturalmente i diritti violati saranno ripristinati da un giudice ma non è questo il tema di oggi.

Altro esempio attualissimo : Alitalia assume dei lavoratori in CIGS, dopo mesi di proteste sindacali, e a distanza di molti mesi dall'accordo che lo prevedeva ma, lo fa senza tenere in considerazione i parametri previsti dagli accordi, così come in splendida e macha solitudine afferma l'integrazione non condivisa dei due vettori Alitalia ed Airone.

Ma siamo certi che un tale schema sia utile al futuro delle imprese. Lo domandiamo alla Politica che lo ha generato e alle imprese che si sentono in questo modo portatrici del "nuovo".

La FILT CGIL crede fermamente al processo opposto. Fatto di democrazia sindacale applicata, d'intese unitarie, di riconoscimento reciproco, di condivisione sia nei momenti negativi come questo che in quelli, auspicabilmente positivi, del futuro. Prima ancora che sindacale quello attuale è un problema culturale. Se i lavoratori finiscono sui tetti delle fabbriche o sono costretti ad assemblee esasperate che bloccano un aeroporto perchè da mesi non riescono a scioperare magari contro dei licenziamenti noi siamo preoccupati e vorremmo condividere questa preoccupazione con le istituzioni del Paese.

In sintonia con gli obiettivi che ci poniamo di una ritrovata via democratica alla rappresentanza delle istanze del lavoro del settore si pone il patto federativo con la nuova associazione Professionale dei Piloti Italiani la Italian Pilots Association. L'associazione nasce dalla unione e dalla condivisione di questa visione, mettendo a frutto le consolidate esperienze della FILT CGIL e dell'Associazione professionale ANPAC. L'IPA si rivolge a tutti i piloti italiani come strumento organizzativo moderno ed includente per il superamento di

un datato ed antistorico frazionamento e parcellizzazione delle rappresentanze. Se ad oggi ancor prima dell'elezione del vertice dell'Associazione che si terrà nelle prossime settimane e a cui parteciperanno tutti i piloti iscritti garantendo il massimo risultato di partecipazione democratica possibile, le iscrizioni pervenute si accingono a superare quota 1000, è chiaro che il messaggio è stato assolutamente recepito dalla categoria ed IPA è destinata ad assolvere il proprio compito di rappresentanza della categoria dalla professionalità riconosciuta ed indiscussa dei piloti delle Compagnie Aeree italiane e delle aziende di elicotteri. Nello stesso solco va interpretato il patto federativo con l'associazione degli assistenti di volo AVIA. Il personale navigante di cabina svolge un ruolo centrale nelle operazioni di volo facendo sintesi del contributo commerciale e di marketing e delle prerogative di sicurezza molto importanti assegnate loro per legge e norme internazionali.

La FILT CGIL insieme alle associazioni professionali federate è sicuro riferimento del trasporto aereo contando su una rappresentanza di gran lunga maggioritaria per ogni categoria dei lavoratori del settore. Questa responsabilità ci induce a porre con forza il tema di questo convegno: il trasporto aereo italiano è destinato al declino o può prepararsi ad una fase di ripresa e sviluppo adeguato ai bisogni e alle esigenze produttive di un paese europeo ??

E' chiaro quale sia il nostro auspicio ma, un obiettivo di questo tipo si coglie solo mettendo a fattor comune tutte le risorse disponibili. Quelle delle imprese, del lavoro, della politica e delle istituzioni nel loro complesso. Regole chiare, Relazioni industriali moderne, democrazia sindacale, formazione, ricerca, sviluppo di nuova tecnologia e nuove sfide imprenditoriali su segmenti industriali ridotti oggi alla marginalità, un esempio per tutti la manutenzione aeronautica che, nel nostro Paese è sempre più relativa a lavorazioni povere e a bassa tecnologia, al contrario di ciò che accade in altri stati europei dove si è capito da tempo che la sfida passa dall'aumento della capacità qualitativa dell'intervento, dall'innovazione tecnologica che, permette di non doversi confrontare su settori di mercato a basso valore aggiunto. Un Paese come il nostro che vanta tradizione e una scuola aeronautica di valore, che hanno prodotto reali eccellenze nel campo della manutenzione è fermo da anni, in un segmento di assoluto interesse in cui si può ancora invertire la rotta.

Il trasporto aereo italiano dunque può guardare ad una ripresa o rassegnarsi al definitivo declino ?

Sui temi, forse anche provocatori, proposti in questa nostra introduzione e su quant'altro potrà costituire elemento utile a trovare risposte al nostro interrogativo siamo felici di poterci avvalere del contributo degli autorevoli partecipanti alla tavola rotonda che ringraziamo per la loro partecipazione così come uno speciale ringraziamento è rivolto al giornalista de "Il Messaggero" Luciano Costantini per aver accettato l'invito e messo a nostra disposizione il suo professionale contributo di moderatore della Tavola rotonda di oggi.

Grazie .-