

NOTA DELLA CONFEDERAZIONE UNITARIA DI BASE
CONSIDERAZIONI E PROPOSTE SUL COMPARTO DEL
TRASPORTO AEREO ITALIANO

- ENAC E ENAV
- SOCIETÀ DI GESTIONE E DI SERVIZI AEROPORTUALI
- VETTORI E ALITALIA

Il settore del trasporto aereo italiano attraversa una crisi profonda le cui radici affondano negli effetti devastanti della deregolamentazione (deregulation) che ha investito il comparto fin dagli inizi degli anni '90.

I più recenti fattori internazionali di crisi si sono sovrapposti, quindi, a una situazione di criticità preesistente determinata dalla improvvisa scomparsa di punti di riferimento certi concretizzati negli anni '70 attraverso norme definite, rapporti di lavoro prevalentemente stabili, creazione di grandi aziende pubbliche sia nella gestione delle infrastrutture e dei servizi, sia nel campo dei vettori, con una grande compagnia di bandiera pubblica.

Considerazioni e proposte sull'assetto dell'Enac e dell'Enav.

La C.U.B. ritiene che l'intervento della pubblica amministrazione nel settore del trasporto aereo sia stato ridotto e disperso attraverso i successivi processi di privatizzazione:

- ✓ l'assistenza al volo, curata dall'ENAV SpA, è ormai sottratta ad ogni controllo effettivo, ad eccezione di quello finanziario dello Stato come azionista di maggioranza;
- ✓ l'ENAC ha assorbito, assieme a quelle dell'ex RAI (Registro Aeronautico Italiano) ed ENGA, la quasi totalità delle funzioni dell'ex Ministero dei Trasporti, senza essere dotato di un'adeguata autorità per sostituirsi ad esso nel controllo di ENAV, società aeroportuali, concessionarie e vettori.
- ✓ all'Agenzia per la Sicurezza del volo è affidata solo la funzione di investigazione, a posteriori, sulla sicurezza della navigazione, senza poteri per imporre e vigilare sul preventivo rispetto della sicurezza stessa;
- ✓ quello che resta del Ministero è privo di reali poteri ispettivi e di intervento diretto nel settore.

Le proposte parlamentari di riforma non soddisfano attualmente le necessità di intervento pubblico nel settore del trasporto aereo, essendo orientate verso una ulteriore riduzione del ruolo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: a giudizio della C.U.B. occorre, al contrario, un ripensamento del processo delle privatizzazioni, che hanno mostrato di non essere in grado di assicurare standard di sicurezza adeguati.

Occorre quindi, nella prospettiva di un auspicato e progressivo ritorno di tutte le funzioni di ENAV, ENAC ed Agenzia sicurezza volo all'interno del Ministero, dopo una ristrutturazione adeguatamente finanziata, che si realizzi il potenziamento immediato delle funzioni ispettive, di controllo e vigilanza tecnica (con efficaci e rapidi poteri sanzionatori, particolarmente in materia di sicurezza della navigazione) delle sue strutture (con adeguate modifiche anche del codice della Navigazione), lasciando separata la gestione dei vettori e delle società aeroportuali. Altrettanto immediata è l'esigenza di dotare a tal fine il Ministero di strutture periferiche, ripristinando la struttura della direzione di aeroporto come organo ministeriale, sovraordinato alla ormai ingovernabile realtà di polverizzazione delle responsabilità: per l'istituzione di una figura di coordinamento che sia in grado di disporre e decidere, in ultima istanza, sul comportamento di tutti i soggetti operanti nel settore all'interno del suo ambito di responsabilità.

Si sottolinea come la riforma del codice della navigazione approvata dal precedente governo abbia aggravato la condizione di impotenza del Ministero, trasferendo ad esempio anche le sue residue funzioni di polizia della navigazione aerea all'ENAC. In questa situazione, il processo di smantellamento delle funzioni del Ministero concernenti l'aviazione civile, che hanno visto prima la riduzione da dipartimento a direzione generale, poi l'espulsione dell'ufficio relazioni internazionali dalla direzione, troverebbero ulteriore e deteriore sviluppo (soprattutto in materia di sicurezza della navigazione aerea) nella separazione degli uffici (che dovrebbero transitare con relative funzioni e personale al nuovo Ministero Infrastrutture, con il quale non hanno mai avuto rapporti) con competenze in materia di infrastrutture aeroportuali e vigilanza sui contratti di programma e di servizio da quelli che si occupano esclusivamente del trasporto aereo.

La CUB si esprime nettamente contro questo ultimo atto distruttivo nei confronti di quello che resta del patrimonio funzionale e umano (ormai meno di cento unità, compresi i dirigenti) dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti (si ricorda che l'aviazione civile ha sempre fatto parte di questo Ministero) e chiede al contrario una decisa inversione di tendenza, che tenda a rimpossessarsi di tutte le funzioni cedute (e comunque di tutte quelle ispettive e di controllo) ed al potenziamento della struttura esistente, attraverso la vera e continua riqualificazione (attinente al settore, da perseguire attraverso appositi strumenti formativi, spesso disponibili solo a livello internazionale) del personale tecnico e amministrativo e l'emanazione di strumenti normativi che permettano il reale esercizio delle funzioni di vigilanza, controllo e indirizzo sugli enti citati, che al momento non si degnano neppure di rispondere a numerose richieste di documentazione ed hanno assunto di fatto le funzioni di governo nel settore.

Considerazioni e proposte sulle società di gestione delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali

La liberalizzazione del settore aereo, conseguenza di una deregulation generalizzata nell'economia europea sulle orme di quella statunitense, ha determinato la fine repentina di un sistema regolamentato e gestito da società a partecipazione statale o dalla pubblica amministrazione attraverso sue articolazioni.

E' da tenere presente, comunque, che la direttiva europea sulla liberalizzazione dei servizi aeroportuali emanata il 15 ottobre 1996 è stata recepita in Italia solo nel gennaio 1999 con il decreto legislativo n° 18.

Occorre far risalire invece a una legge dello Stato italiano, varata in piena autonomia, una delle principali cause della disgregazione del sistema del trasporto aereo italiano, cioè la privatizzazione delle imprese di gestione delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali, favorita dall'art.1bis legge n° 351 del 1995.

La legge che prevede l'abrogazione delle norme che prescrivono la partecipazione maggioritaria dello Stato, degli Enti pubblici, dell'IRI, delle regioni e degli enti locali nelle società aeroportuali è il prodotto di una scelta politica del governo italiano e non di direttive comunitarie, come comunemente si pensa.

La legge infatti è stata emanata un anno prima della adozione della direttiva europea relativa all'accesso del mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della comunità.

Pertanto la privatizzazione delle società di gestione aeroportuale non è prevista né nella direttiva europea né nel decreto legislativo di recepimento n° 18 del 1999.

Quale membro della Comunità, lo Stato italiano, non è stato, pertanto, obbligato a privatizzare la società di gestione aeroportuale.

Né la legge stessa obbliga alla privatizzazione.

La scelta, meramente economica, di privatizzare in tempi rapidi le società di gestione aeroportuale e dei servizi e poi addirittura gli enti della sicurezza quali l'ENAV, ha favorito la

creazione di cordate di soggetti privati interessati principalmente a investimenti di carattere speculativo e finanziario.

Ciò ovviamente non ha prodotto nessun miglioramento nel funzionamento dei servizi, nelle condizioni di lavoro e nella sicurezza, ma addirittura il loro peggioramento.

Pertanto la gestione delle infrastrutture oltre che lo svolgimento dei servizi aeroportuali deve rimanere saldamente sotto il controllo pubblico, sia esso costituito da Stato, regioni o enti locali.

Non ci sono delibere comunitarie ad impedirlo.

Molti Stati europei ancora affidano la gestione e lo sviluppo delle infrastrutture ad enti pubblici proprio per la strategicità del settore che espleta un servizio di pubblico interesse e per le enormi implicazioni in materia di sicurezza.

Una concausa della crisi del settore è rappresentata dalla trasformazione dello svolgimento dei servizi aeroportuali in un mercato dei servizi di assistenza a terra prevista dalla delibera della comunità europea del 15 ottobre 1996.

Nel trasporto aereo italiano la concorrenza tra gli handler si attua quasi esclusivamente attraverso la riduzione dei costi, primo fra tutti quello del lavoro.

Il lavoro prevalentemente precario (circa l'80% della forza lavoro negli aeroporti è precaria) sta determinando uno scadimento oggettivo di qualità e livelli di servizio.

D'altra parte l'ente di gestione che secondo l'art.2 comma 3 del decreto legislativo 1999 n° 18, dovrebbe coordinare l'attività dei soggetti che forniscono i servizi a favore di terzi o in autoproduzione, è diventato un'impresa che opera in un'ottica di profitto e ha quindi abdicato al ruolo di garante che, invece, un ente pubblico avrebbe conservato nei confronti degli operatori.

La progressiva frammentazione delle grandi aziende del settore, Alitalia e società di gestione aeroportuali (AdR, SEA, AdF, ecc.), pilastri su cui si era fondata la struttura del sistema aeroportuale dagli anni 70, sta producendo gravi danni al servizio e alla qualità.

A questo proposito occorre ricordare che la società di gestione aeroportuale non è obbligata ad alienare l'assistenza; è tenuta esclusivamente ad una separazione contabile delle attività sia ai sensi dell'art.4 della direttiva comunitaria sia per il decreto legislativo n° 18 che ha recepito la direttiva all'art.7.

Anche in questo caso la scelta è stata quella di frammentare le aziende. Un processo che non abbiamo mai condiviso a differenza delle altre OO.SS. del settore.

Anche istituzioni come la Banca d'Italia hanno dichiarato che la frammentazione industriale da anni praticata in Italia sia tra le cause del declino dell'economia del Paese: una tesi che ci appare essere sostenuta dall'attuale Governo.

La competitività e la concorrenza basate soltanto sull'abbattimento del costo del lavoro hanno innescato un pericoloso processo di dumping, ancora una volta a scapito di livelli e qualità dei servizi.

Considerazioni e proposte sui vettori e principalmente su ALITALIA

Per quanto attiene alla crisi dei vettori italiani, estremamente grave è la situazione sia dell'Alitalia che delle altre aviolinee italiane con ricadute pesantissime sull'occupazione e le condizioni di lavoro.

Tra le cause di questa situazione particolarmente aberrante è risultata la facoltà concessa, a chiunque lo volesse, di costituire piccole e piccolissime aviolinee dagli inizi degli anni '90. Queste hanno eroso progressivamente quote di traffico alla compagnia di bandiera, basando la loro competitività sui bassi costi di gestione e soprattutto sull'abbattimento del costo del lavoro, generando ulteriore peggioramento delle condizioni di lavoro e riducendo le tutele esistenti per migliaia di lavoratori.

D'altra parte è evidente il mancato sostegno dei governi italiani alla compagnia di bandiera nelle sedi della Comunità Europea dove, sempre agli inizi degli anni '90, si decise il nuovo assetto del trasporto aereo europeo e si lasciò che il ruolo di vettori guida venisse affidato alle compagnie di bandiera inglese, francese e tedesca.

Negli ultimi dieci anni è stato inevitabile quindi il progressivo declino della compagnia nonostante le alleanze commerciali, il nuovo hub, la vendita del patrimonio, le cessioni di pezzi di azienda, il precariato, i tagli al personale e alle retribuzioni dei dipendenti.

La stessa società di gestione aeroportuale di Alitalia, uno degli Handler presenti negli aeroporti italiani, AZ Airport, sta per essere ceduta a società estere.

Tutti i piani di risanamento sono stati fallimentari per la mancanza di volontà politica di rilanciare la compagnia di bandiera e perché finalizzati solo a fare cassa.

Anche l'attuale piano Cimoli si è inserito in questo filone.

Con la creazione di una Best Company=Alitalia e di una Bad Company=Alitalia Servizi si è avviata la frammentazione di ciò che era rimasto delle attività della Compagnia.

Al momento il piano Cimoli, dopo aver ridimensionato la Compagnia, trasformandola da vettore a vocazione globale a vettore regionale-nazionale, intende proseguire con la societizzazione e l'esternalizzazione delle attività di terra della ex Compagnia di Bandiera (handling aeroportuale, manutenzioni, informatica, amministrazione, call-center, ecc.), confluite in Alitalia Servizi prima della privatizzazione dell'Alitalia stessa.

Tutto ciò, peraltro, accade dopo che sono stati espulsi migliaia di lavoratori dall'azienda e dopo che la categoria dei lavoratori ha fatto enormi sacrifici ma quando ancora non si intravede l'auspicata ripresa nonostante l'incremento generalizzato degli indici di traffico aereo mondiali ed europei (sia passeggeri che merci).

Una amara realtà che non ha colto di sorpresa la scrivente O.S., tant'è che fin dall'inizio non ha condiviso la strategia del precedente Governo e non ha avallato un piano che non è mai stato un progetto di vero rilancio della Compagnia, basato sull'incremento dei proventi piuttosto che sul drastico ridimensionamento del network e sull'espulsione del personale. In altre parole, un piano di liquidazione della compagnia di bandiera.

Se non si interviene con urgenza e non si abbandona il piano Cimoli prevedendo per l'Alitalia un serio piano di rilancio, si assesta un definitivo colpo mortale all'unico settore strategico rimasto in Italia, disgregandolo completamente e distruggendo quello che, invece, potrebbe rappresentare un volano per l'economia italiana.

E' necessario ricontrattare le condizioni di alleanza della nostra Compagnia, che in dote porta il ricco mercato del Trasporto Aereo italiano, con AF-KLM, imponendo il ritiro del dictat franco-olandese all'Alitalia di disfarsarsi dei doppioni di attività: proprio quelle confluite in Alitalia Servizi.

E' opportuno che l'attuale Governo italiano tenti di rimettere in discussione il ruolo della *Cenerentola*, assegnato alla nostra Compagnia nell'Alleanza con Af-Klm, imponendo la tutela e la difesa del nostro patrimonio industriale, di cui i settori dell'handling, delle manutenzioni, dell'informatica, del call-center e dall'amministrazione, sono parte integrante e strategica dell'Alitalia e del Trasporto Aereo nazionale: una condizione essenziale sia per tutelare il futuro industriale del Paese che per evitare pesanti ripercussioni sociali.

Non è e non è mai stato il costo del lavoro il problema dell'Alitalia che addirittura prima dei tagli operati da Cimoli era il più basso tra le compagnie europee: il 22% dei costi complessivi rispetto al 30% Air France e il 27% della KLM probabili future alleate di Alitalia.

Né l'assetto societario di Alitalia è mai stato il problema, anche prima dell'avvio dello smembramento: sia in Air France che in KLM tutte le attività sono svolte all'interno delle aziende.

Occorre pertanto, un sostegno adeguato da parte dello Stato alla nostra compagnia che riteniamo indispensabile che torni ad essere unica nel suo assetto societario e sotto il saldo controllo pubblico..

L'ipotesi un tempo ventilata dal Governo della creazione di un Polo unico dei vettori italiani, proposto per il superamento della segmentazione delle quote di mercato, potrebbe essere un obiettivo da riprendere in seria considerazione.

Quanto meno, però, nel frattempo Alitalia non deve essere polverizzata e ridimensionata ipotecando un possibile rilancio futuro, che non potrà realizzarsi se non si evita la imminente perdita del controllo anche delle leve gestionali e commerciali .

A riguardo assume ancora più importanza l'urgenza di affrontare la questione salariale dei lavoratori del comparto, soprattutto della categoria di terra: la percentuale di perdita di potere d'acquisto delle retribuzioni ha raggiunto livelli inaccettabili ed insostenibili così come il dilagante utilizzo del lavoro precario.

In attesa di proseguire il confronto avviato, porgiamo

Distinti Saluti

C.U.B. TRASPORTI

Roma: Via dell'Aeroporto 129- tel. 0676968412 fax 0676983007 / 0665029161

Milano: V.le Lombardia 20 – tel 0270631804 – fax 0270602409

www.cub.it - e mail cub.nazionale@tiscalinet.it