

Il commento

Crisi del trasporto aereo È il momento di agire



Mauro Rossi
Segretario nazionale
Filt Cgil



DA MOLTI ANNI IL SINDACATO RIVENDICA UNA POLITICA DEI TRASPORTI NEL RISPETTO DI LAVORATORI E CITTADINI, CONTRO GLI EFFETTI DISTORSIVI delle liberalizzazioni all'italiana. Oggi siamo arrivati al punto che il 50% delle aziende del trasporto aereo nel nostro Paese registrano perdite notevoli nei loro bilanci e molte di queste sono prossime al fallimento. A cominciare dalla «nuova» Alitalia Cai dove il piano di privatizzazione ha determinato più cenere che nuovi voli. La cordata voluta e imposta dal governo Berlusconi è alle prese con perdite difficilmente sostenibili e con l'incapacità a ricapitalizzare un'azienda che perde oggi più o meno quello che perdeva prima, quando impiegava quasi il doppio del personale. Il piano di rilancio ha schiacciato la compagnia sulla concorrenza di medio raggio dove, l'assenza di regole e la tolleranza verso pratiche illegali ha consegnato quote di mercato enormi alle low cost. Il programma di consegnare tutto ad Air France nel 2013 si è scontrato con la crisi ed i problemi dell'avio-linea francese che non si può più permettere l'acquisizione.

Le altre compagnie italiane, dopo che negli ultimi anni si è registrato un lungo elenco di fallimenti, sono alle prese con tentativi di sopravvivenza probabilmente impossibili. Meridianafly, dopo l'ennesimo cambio di guida aziendale, annuncia l'ennesima grave perdita. Windjet rappresenta un disastro annunciato da tempo che il governo ha scoperto ad agosto. Livingston appena fallita è oggi una

...
**Compagnie in difficoltà
Lavoratori a rischio**
...

Subito la riforma del settore

operando sottocosto, mettendo in ginocchio un segmento produttivo, lasciando debiti e fabbricando precarietà e disoccupazione. In nessun aeroporto europeo operano 7 diverse aziende di handling come accade a Roma Fiumicino. Le stesse difficoltà si registrano nella realtà del catering aereo strozzato dalla revisione dei servizi di bordo. Oggi anche i gestori aeroportuali, concessionari in monopoli naturali, registrano difficoltà. Molti piccoli aeroporti hanno ogni anno bisogno di ripianare perdite, spesso determinate dai finanziamenti illegali a Ryanair e lo fanno con denaro pubblico, facendo il gioco del vettore irlandese

se che opera nell'assoluta evasione delle leggi italiane, mettendoli in competizione tra loro. In nessun altro Paese europeo sono operativi così tanti aeroporti come in Italia. Oggi il governo tecnico annuncia il piano nazionale aeroporti, di fatto lo stesso studio presentato nel corso delle precedenti legislature. I grandi gestori aeroportuali su cui è necessario aprire un focus, sono invece spasmodicamente alla ricerca dell'aumento delle tariffe e vivono spesso situazioni difficili con il sistema del credito a causa delle privatizzazioni a debito. Anche la manutenzione aeronautica langue e soffre la disastrosa fine di Alitalia che ha determinato l'impovertimento del segmento e la perdita verso l'estero di lavorazioni fondamentali e di conseguenza di prospettiva per l'industria aeronautica.

Di fronte a questa situazione drammatica bisogna agire, assumendosi responsabilità oppure essere complici del fallimento dell'industria italiana del trasporto aereo ormai davvero prossima. Nella direzione dell'agire va la vertenza nazionale trasporto aereo rilanciata nel maggio scorso e la richiesta di istituzione del tavolo permanente sulla crisi del settore presso il ministero dello Sviluppo economico trasporti e infrastrutture, in quanto è urgente e indispensabile un intervento governativo. Va assunto un approccio industriale, definendo e coordinando iniziative idonee a costruire un sistema trasporto aereo italiano, regole esigibili, anche attraverso l'introduzione di eventuali interventi legislativi, finalizzati al riordino ed al riequilibrio della catena del valore, guardando a ciò che funziona nel resto d'Europa. L'altro cardine della necessaria riforma è rappresentato dalla piattaforma unitaria che rivendica la stipula del Contratto di settore, per la tutela del reddito dell'occupazione, della sicurezza sul lavoro, per affermare il principio della clausola sociale e contrapporsi al dumping salariale. In nessun altro Paese europeo vige una normativa così restrittiva sull'esercizio del diritto di sciopero e sussistono oggi condizioni di lavoro e retribuzioni inferiori a quelle italiane. Nei prossimi mesi è indispensabile costruire, con il coinvolgimento e contributo delle istituzioni e delle associazioni delle imprese del settore, una riforma del trasporto aereo rivendicata da tempo ma da cogliere prima che sia troppo tardi.

Newco che opera con la speranza di farcela nel mercato charter in forte contrazione. Blu Panorama si dibatte, forse nelle sue ultime giornate, tra difficoltà enormi e conclamate da tempo. Oltre alle compagnie, tutte le aziende di assistenza aeroportuale, l'handling italiano, registrano perdite e non coprono i costi. Ciò accade solo in Italia dove si è assistito ad una proliferazione di soggetti autorizzati ad operare dall'Enac-Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, che infestano gli aeroporti italiani, ope-

