



[sulta@sulta.org](mailto:sulta@sulta.org)

- A:**
- **Presidente del Consiglio dei Ministri**
  - **Ministro dei Trasporti**
  - **Ministro dell'Economia**
  - **Ministro del Lavoro**
  - **Ministro delle Attività Produttive**
  - **Ministro della Funzione Pubblica**
  - **Ministro della Sanità**
  - **Ministro degli Esteri**
  - **Ministero degli Interni**
  - **Ministero della Difesa**
  - **Ministero per i rapporti con l'Europa**
  - **Presidenti Commissioni Trasporti Camera e Senato**
  - **Componenti Commissioni Trasporti Camera e Senato**
  - **Presidenti Commissioni Lavoro Camera e Senato**
  - **Componenti Commissioni Lavoro Camera e Senato**
  - **Presidenti e Assessori ai Trasporti ed al Lavoro delle Regioni  
dove sono presenti siti aeroportuali significativi**
  - **Presidenti e Assessori ai Trasporti ed al Lavoro delle Province  
dove sono presenti siti aeroportuali significativi**
  - **Sindaci e Assessori ai Trasporti ed al Lavoro dei Comuni  
dove sono presenti siti aeroportuali significativi**
  - **Segretari Nazionali dei Partiti Politici**
  - **Responsabili Trasporti e Lavoro dei Partiti Politici**
  - **ENAC**
  - **ENAV**
  - **Agenzia Sicurezza Trasporto Aereo**
  - **Commissione Di Garanzia Legge 146**
  - **Vettori Aerei**
  - **Aziende di Gestione e Servizi Aeroportuali**
  - **Organizzazioni Sindacali Nazionali-**
  - **Organizzazioni Sindacali del Settore Trasporti**
  - **Organizzazioni degli Utenti**
  - **A.S.TRA**
  - **Organi di Informazione e Stampa**

**Oggetto: documento SULTA sul Trasporto Aereo**

**Con il documento allegato alla presente siamo ad illustrare, anche se schematicamente, il nostro punto di vista sulla grave e delicata situazione del Trasporto Aereo in Italia.**

**Il SULTA, Organizzazione Sindacale fortemente rappresentativa e radicata nel settore, ritiene non più procrastinabile un intervento da parte delle istituzioni, delle forze politiche, delle parti sociali ed imprenditoriali e delle associazioni degli utenti, finalizzato alla costruzione delle condizioni minime indispensabili per il superamento dell'attuale crisi.**

**Il SULTA preannuncia lo svolgimento di un CONVEGNO PUBBLICO sul Trasporto Aereo in Italia da tenersi entro il mese di Marzo 2003, un'iniziativa aperta a tutte le realtà ed i soggetti interessati.**

**Distinti Saluti**

**Segreteria                      Nazionale  
S.U.L.T.A.**

**Fiumicino, 17 Dicembre 2002**

**S. U. L. T. A.**

**Sindacato Unitario Lavoratori Trasporto Aereo**



**LA CRISI DELL'ALITALIA E DELLE GRANDI  
SOCIETA' DI GESTIONE AEROPORTUALE  
COME CRISI DELLA POLITICA NAZIONALE  
DEL TRASPORTO AEREO**

**ANALISI E PROPOSTE DI SOLUZIONE**

**Dicembre 2002**

## **1. CONDIZIONI DI PARTENZA**

**I tragici fatti dell'11 settembre 2001** rappresentano una delle cause dell'attuale grave crisi del Trasporto Aereo in Italia e sicuramente non quella principale. E' evidente che l'origine di tale crisi risiede in una forma di liberalizzazione del mercato che nel nostro Paese si è innestata all'interno di una situazione strutturale di carenza di controllo/verifica nei confronti degli operatori.

Insieme a pochi altri settori strategici, il trasporto aereo ha rappresentato per certi versi una "sperimentazione" del più vasto e complesso processo di globalizzazione neoliberalista.

Non intendiamo qui dibattere sulla globalizzazione. Ma è indubbio che la deregolamentazione del Trasporto Aereo in Italia si colloca nella scia del medesimo processo sviluppato negli Stati Uniti, anche se con modalità e tempi diversi. Non possiamo non constatare che, a distanza di 20 anni non riusciamo a fare di meglio che copiare gli errori del passato fatti da altri.

Più specificatamente è così possibile riassumere alcune delle condizioni nelle quali si è sviluppata la liberalizzazione del Trasporto Aereo in Italia.

1. **Le principali aziende del settore, Alitalia, Aeroporti di Roma e SEA,** hanno operato in una situazione di monopolio e in presenza di una quasi totale proprietà pubblica. Invece di utilizzare questa posizione privilegiata per sviluppare una spinta virtuosa nella direzione dell'efficienza del servizio pubblico e della tutela del trasporto in una visione sociale, le varie dirigenze che si sono succedute negli ultimi decenni hanno privilegiato il rapporto stretto e vincolante con i partiti politici e soprattutto con quello che viene comunemente descritto come il "sottobosco" del potere. Una gestione che ha prodotto un sistema disorganizzato, destrutturato, costruito su bilanci aziendali a dir poco "allegri", sprechi, mancanza assoluta di programmazione, assunzioni clientelari e costruzione di un sistema di relazioni industriali basato sulla commistione di ruoli con il sindacalismo confederale ed autonomo.
2. **Le istituzioni preposte al controllo dei vari processi connessi al trasporto aereo** (la sicurezza del volo e degli aeroporti, il controllo e le certificazioni degli aeromobili, la tutela della salute e dell'ambiente, le certificazioni degli equipaggi e del personale tecnico, ecc.) non erano e ancor meno sono oggi in grado di assicurare livelli adeguati in termini qualitativi/quantitativi. Ciò, oltre a produrre spesso reali incongruenze tra servizio richiesto e prestazione erogata, ha di fatto influito sulla concorrenza tra aziende. Chi responsabilmente rispetta le regole è penalizzato: il risultato è la rincorsa ad operare sempre al limite della legalità e spesso al di fuori delle norme.

3. **I lavoratori**, abituati ad operare in una situazione nella quale i contratti aziendali (o quelli di riferimento per più aziende) rappresentavano di fatto il corrispettivo dei contratti nazionali applicati negli altri settori, non sono mai stati stimolati dalle Organizzazioni Sindacali a richiedere e lottare per la costruzione di veri Contratti Nazionali di settore. Al sopraggiungere del processo di liberalizzazione si era forse ancora in tempo per perseguire positivamente tale obiettivo, ma così non è stato per la volontà di sindacati che vedevano nei Contratti Nazionali un ostacolo alla gestione del potere nelle singole aziende. Oggi l'obiettivo dei Contratti Nazionali è ancor più indispensabile. Ma le mutate condizioni e la rinnovata mancanza di volontà della maggioranza dei sindacati rendono il percorso più difficile.
4. **Lo sviluppo incontrollato della liberalizzazione** sta producendo, sia tra i vettori, sia tra le società aeroportuali, la proliferazione di aziende a basso costo, di piccole società che si contendono il mercato soprattutto comprimendo il costo del lavoro, di aziende più o meno legate a competitori stranieri. Societarizzazioni, esternalizzazioni, sviluppo incontrollato dell'indotto, privatizzazioni spesso senza senso stanno rendendo questo settore una vera giungla dove la concorrenza, invece di svilupparsi sulla ricerca della qualità e dell'efficienza, si sta accanendo sui livelli di sicurezza e sulle condizioni dei lavoratori. Crisi dopo crisi, ristrutturazione dopo ristrutturazione, le aziende che operano nel Trasporto Aereo stanno progressivamente impoverendo il settore, i lavoratori e, conseguentemente, la qualità del servizio all'utenza.
5. **Il sistema delle relazioni aziende/sindacati**, da sempre "molto particolare" nel Trasporto Aereo, ha prodotto storture che oggi sono più che mai evidenti. Spesso i lavoratori non distinguono l'azienda dal sindacato. Una commistione di ruoli, continua e oppressiva in tutti i comparti che non ha mai prodotto benefici ai lavoratori. Insomma ha preso vita un "club di soci" che frequentemente parla la stessa lingua, partecipa a scelte quasi sempre sbagliate, colpisce e tenta di isolare, insieme a vasti settori delle stesse aziende chi, come il SULTA, opera sindacalmente in modo corretto nella distinzione dei ruoli e per questo motivo non è ritenuto "compatibile" (in effetti non lo è) con la gestione del sottopotere e del clientelismo.

## **2. GLI ULTIMI ANNI**

In questi ultimi due-tre anni la situazione descritta ha assunto connotati drammatici. La concorrenza si è rivelata gradualmente più accesa e incontrollata, le crisi sono una costante e le ristrutturazioni sempre più pesanti per i lavoratori.

La crisi continua di **Alitalia**, il progressivo ridimensionamento di **AdR e SEA** e il proliferare di vettori e aziende low cost hanno prodotto un effetto a catena per il quale le società a basso costo che nascono oggi dopo pochi mesi sono "superate" da un competitore che può vantare personale più giovane, minori costi di commercializzazione e livelli di sicurezza sempre più bassi. Si tratta di "Competitori" che spesso non hanno mai avuto nulla a che vedere con questo settore e che ancor più spesso hanno breve vita provocando al sistema del trasporto aereo danni che saranno difficilmente recuperabili nel breve-medio periodo. Sembra non esserci limite a un processo che più che esercizio di libera concorrenza sembra diventato una battaglia senza esclusione di colpi, tutti contro tutti, una sorta di "mordi e fuggi" per ottenere profitti immediati, di breve durata, per poi uscire dal settore lasciando i lavoratori in una condizione drammatica sul piano occupazionale.

Nonostante lo scenario sia caotico, apparentemente privo di schemi di riferimento e manchi l'indicazione di una univoca chiave di lettura, siamo convinti che tali fenomeni siano riconducibili ad un comune disegno. In poche parole: esiste un "progetto" di ridisegno della realtà di questo settore nel nostro Paese e in Europa. Un progetto che prevede sicuramente una prima fase, quella attuale, nella quale la concorrenza si fa senza regole ed un successivo momento di ricollocazione dei soggetti produttivi, di concentrazione, di diversa suddivisione dei ruoli e del potere.

Al di là di ulteriori considerazioni i pericoli maggiori provocati da questo processo di ristrutturazione sono:

- **l'irreversibile impoverimento dell'imprenditorialità italiana del settore;**
- **la creazione di una situazione di assoluto asservimento ad operatori stranieri;**
- **la riduzione del mercato italiano ad una colonia da conquistare, sfruttare e poi abbandonare;**
- **la complessiva perdita di ricchezza per il Paese;**
- **l'impoverimento delle professionalità, della tecnologia e delle conoscenze in un settore strategico.**

Tutto ciò passa anche attraverso due meccanismi:

- **la destrutturazione assoluta del rapporto di lavoro di migliaia di lavoratori;**
- **una precarietà sempre più spinta.**

L'11 settembre 2001 si è quindi abbattuto su una situazione già critica e caotica. Ha accelerato fenomeni degenerativi che sarebbero comunque venuti alla luce ma forse con dimensioni

relativamente inferiori. Soprattutto, l'attentato alle Torri Gemelle è stato "utilizzato" come alibi per accelerare processi già in atto. Lo dimostra la situazione Alitalia e la liberalizzazione di alcuni fondamentali vincoli legislativi nell'ambito delle gestioni aeroportuali.

La vertenza che tutti i sindacati del settore hanno impostato nell'inverno scorso è stato uno dei momenti di mobilitazione più alti mai verificatisi nel Trasporto Aereo. Uno dei presupposti è stato quello dell'unificazione degli obiettivi: lavoratori delle compagnie aeree, delle gestioni aeroportuali, dell'indotto, coalizzati intorno a due momenti-chiave:

- **la necessità di trovare soluzioni alla crisi contingente;**
- **dare risposte alla debolezza strutturale del trasporto aereo italiano.**

Quella che sino a fine gennaio sembrava una vertenza unitaria, chiara e condivisa dai lavoratori, si è trasformata in pochi giorni in una sconfitta pesantissima che sta producendo effetti devastanti in tutte le aziende e per tutti i lavoratori.

Le responsabilità principali sono del Governo e del management Alitalia. Minori, ma non per questo meno dannose, quelle dei maggiori gestori aeroportuali che non sono intervenuti in modo radicale e decisivo.

Enormi sono le responsabilità sindacali, non attribuibili ad errori di valutazione. A nostro avviso esistono Organizzazioni che hanno scelto un percorso sapendo molto bene quali fossero finalità e conseguenze ma hanno deciso di "schierarsi", dimenticando il loro ruolo di rappresentanti dei lavoratori.

### **3. LA VICENDA ALITALIA**

La crisi dell'Alitalia sembra sia stata nuovamente "risolta" con una immissione di capitali, gran parte dei quali provenienti dal Ministero del Tesoro. **Il forte taglio dell'attività di volo**, da noi immediatamente denunciato e che non ha pari tra i competitori europei ed internazionali, **sta però producendo un ridimensionamento senza precedenti.**

A questo punto e prima di ulteriori e decise considerazioni, è bene sottolineare che Alitalia rappresenta nel trasporto aereo ciò che la Fiat è per il mercato dell'auto: ogni crisi di Alitalia ha pesanti ripercussioni sull'intero sistema del trasporto aereo.

**Che cosa ha rappresentato l'Accordo del 23 Gennaio scorso? Soltanto il salvataggio di Alitalia o il ridisegno complessivo del Trasporto Aereo in Italia ? E' fondamentale comprendere bene questo passaggio, il ruolo del Governo, dei partiti e delle varie Organizzazioni Sindacali.**

A noi risulta che il disegno emerso nei giorni che hanno preceduto e seguito il 23 gennaio è quello di un'Alitalia che da una parte riceve capitali dallo Stato e dall'altra aiuta un suo diretto concorrente (Gruppo Volare).

Questo aiuto, che sarebbe stato previsto in una ipotesi concordata tra le due Compagnie quest'inverno (subito dopo la firma dell'accordo del 23 Gennaio a Palazzo Chigi e comunque prima della conclusione della procedura relativa alla legge 223 in Alitalia), si sta sviluppando attraverso passi successivi che possiamo iniziare a ricostruire dagli eventi accaduti sino ad oggi: la forte cessione di attività di volo da Alitalia a Volare; la progettazione di una stretta collaborazione tra le due aziende nell'ambito delle manutenzioni; l'affare Eurofly.

**Per quanto riguarda il primo aspetto** è doveroso sottolineare che, nell'ambito della discussione del Piano Industriale e nella fase successiva di attuazione, Alitalia ha sempre affermato la necessità di riacquisire gran parte delle direttrici e delle frequenze abbandonate nell'ultimo anno a seguito della crisi in atto. E' accaduto invece che, dal luglio scorso, gran parte di tali voli sono stati riprogrammati dal Gruppo Volare.

**Rispetto al settore delle manutenzioni** la collaborazione prevista si riferisce attualmente all'ambito delle manutenzioni leggere a Milano e contempla la costituzione di una Società specifica.

**L'eventuale cessione di Eurofly al Gruppo Volare**, che sta assumendo i connotati di un vero "giallo", riguarda chiaramente la residua attività charter di Alitalia. Oltre alle problematiche relative al personale ed alle diverse condizioni contrattuali che produrrebbero problemi sociali equivalenti a quelli verificatisi durante e dopo l'acquisizione di Air Europe da parte di Volare (licenziamenti in corso) è importante rilevare la gravità dell'abbandono del settore charter da parte di Alitalia.

Da ciò che risulta alla nostra Organizzazione Sindacale tali aspetti, già per se stessi rilevanti, sono però soltanto una piccola porzione di come potrebbe svilupparsi l'accordo complessivo tra le due società. Ulteriori cessioni di attività di volo da parte di Alitalia potrebbero verificarsi in tempi brevi e riguardare soprattutto i voli di medio raggio, ma in parte anche quelli intercontinentali, con un ridisegno complessivo ed integrato del network.

E' di questi giorni l'annuncio da parte di Volare del lancio di voli "low cost" e la "disponibilità" ad operare in questo ambito congiuntamente ad Alitalia. Singolare è il fatto che una compagnia low cost come Volare annunci la decisione di costituire al suo interno un "settore ancora più low cost". A tali dichiarazioni sono seguite quelle del vertice Alitalia che, pur avendo sospeso l'affare Eurofly, ha manifestato la chiara volontà di perseguire la "collaborazione" con Volare.

Ma altre intese tra Alitalia-Volare potrebbero svilupparsi nei prossimi mesi: dall'handling alla commercializzazione dei prodotti, dall'addestramento al catering e al cargo.

Tutto ciò non può essere interpretato come una semplice collaborazione commerciale. **A nostro avviso presuppone un accordo di più ampia portata che può prevedere l'acquisizione da parte di Alitalia di una quota del capitale del Gruppo Volare.**



Come risulta anche da alcuni articoli apparsi in questi giorni, assisteremmo quindi ad un'operazione alquanto singolare e discutibile che prevederebbe la cessione di ulteriore attività Alitalia e forse anche l'acquisto di Eurofly, da parte di Volare "in cambio" di parte del capitale di questa compagnia che verrebbe a sua volta acquisito da Alitalia.

Ma come si deve leggere l'intera operazione Alitalia-Volare ?

E' bene sottolineare che sino a quando non è iniziata la "collaborazione" con Alitalia, il Gruppo Volare non sembra si trovasse in condizioni economiche buone e che il rapporto preferenziale con Alitalia potrebbe aver creato nuove e più positive prospettive, sia rispetto agli aspetti produttivi interessati, sia in termini di immagine complessiva.

E' possibile quindi ipotizzare che, negli stessi giorni in cui è maturata la decisione da parte del Governo e del Ministro dell'Economia di approvare e partecipare direttamente alla ricapitalizzazione di Alitalia, potrebbe essere stato previsto il parallelo avvio di una trattativa tra le due Compagnie finalizzato a definire una partnership complessiva.

Una domanda sorge spontanea: direttamente o indirettamente, volutamente o meno, **la ricapitalizzazione di Alitalia è stata utilizzata anche per salvare e sviluppare il Gruppo Volare ?**

La forte preoccupazione rispetto alla filosofia "low cost" non si limita comunque al solo rapporto con il Gruppo Volare. Qualsiasi ipotesi che preveda per Alitalia un assetto industriale di questo tipo non potrà assolutamente vederci favorevoli: sia che si tratti di ipotesi interne, sia di alternative esterne al Gruppo Alitalia. Siamo molto allarmati rispetto ad ipotesi ventilate e sostenute da più parti, anche sindacali, che prevedono la costruzione di **una low cost interna ad Alitalia**, magari con la livrea Eurofly. Tutto ciò non cambierebbe la sostanza del problema: la struttura degli assurdi costi dell'Alitalia non si risolve sul piano del lavoro, ma su quello sicuramente più impegnativo del disegno del network, della commercializzazione del prodotto, dell'efficacia del sistema vendite, degli investimenti, della lotta agli sprechi, della razionalizzazione dell'organizzazione aziendale, della ricerca dell'efficienza attraverso l'utilizzo di capacità e professionalità verificabili.

E' utile ribadire che le prospettive del Trasporto Aereo in Italia sono legate intimamente a quelle di Alitalia. E' per questo motivo che crediamo fondamentale continuare ad analizzare quanto sta avvenendo nella Compagnia di Bandiera.

Il Piano Industriale approvato nel Gennaio scorso dall'azionista Ministero dell'Economia, dal Governo e dalle Organizzazioni Sindacali, con il dissenso del solo SULTA, è apparso fin dalla sua presentazione incardinato sui seguenti fattori:

- **forte ridimensionamento dell'attività di volo;**

- **sproporzionato bilancio tra il generico e blando contenimento dei costi generali e degli "sprechi" a fronte della pesantissima riduzione del costo del lavoro;**
- **marginalizzazione e/o dismissione di alcune attività produttive che nelle fasi di crisi del trasporto aereo hanno sempre assunto una rilevanza strategica per ammortizzare le perdite del core business.**

### **3.1. ALITALIA: L'ATTIVITA' DI VOLO**

Uno dei punti più critici e controversi del Piano è la **riduzione dei posti offerti** operata attraverso la contrazione del numero degli aerei di Lungo Raggio (dai precedenti 26 ai "probabili" 22 previsti a fine Piano) e di quelli di medio raggio nel 2002 con una riduzione nello anno e un successivo riallineamento ai valori del 2001, a partire dal 2003.

Per gli aerei che operano sul medio raggio **diminuisce la capacità media** di circa il 2%; per il lungo raggio la riduzione è molto più forte, da 269 a 230 posti medi per aeromobile, pari ad un -14.5%.

L'entità e soprattutto la qualità della contrazione dell'offerta indica un approdo che non è quello di un vettore globale. Ma di una compagnia poco più che regionale, che finalizza la sua attività esclusivamente per integrare i maggiori vettori dell'Alleanza.

**Il piano industriale specifica chiaramente l'abbandono della "filosofia HUB" della rete e la sua sostituzione con un orientamento verso un sistema "point to point".**

Di fatto il ruolo di Roma e Milano non è e non sarà più quello di Hub sui quali concentrare partenze e arrivi di voli nazionali, europei e mediorientali per alimentare le direttrici intercontinentali. I due maggiori aeroporti italiani si stanno progressivamente trasformando in aeroporti europei di medie dimensioni che alimenteranno soprattutto Parigi e vivranno quali connessioni minori di un network disegnato dall'alleanza, cioè da Delta e Air France.

Sono facilmente comprensibili le ripercussioni di tale scelta per i due scali italiani e i primi effetti fanno già parte del recente passato:

- **riduzione netta dell'attività complessiva dei due aeroporti;**
- **problemi per l'utenza costretta a "coincidenze" e transiti sicuramente non piacevoli;**
- **crisi delle aziende di gestione e di assistenza aeroportuale;**
- **situazione ancor più critica in tutto l'indotto;**
- **gravi problemi occupazionali e forte tensione sociale.**

Una comparazione tra l'andamento dei POSTI OFFERTI e di quelli TRASPORTATI dai maggiori competitori europei è forse più esplicativo di ogni commento.

I dati **A.E.A.** ( Association of European Airlines) che riguardano il raffronto dei primi 9 mesi del 2002 con l'anno precedente per i voli internazionali ed intercontinentali, mostrano una situazione Alitalia del tutto "disallineata" rispetto alla media europea e soprattutto ai migliori competitori continentali.

	POSTI OFFERTI	PAX TRASPORTATI	LOAD FACTOR
Media europea	- 11.9	- 9.0	+ 2.3
AIR FRANCE	- 0.3	- 0.3	0.0
SAS	- 4.6	+ 3.2	+ 5.4
IBERIA	- 5.9	- 3.1	+ 2.1
KLM	- 6.6	- 4.0	+ 2.2
LUFTHANSA	- 7.8	- 2.0	+ 4.6
BRITISH	- 10.8	- 7.3	+ 2.7
<b>ALITALIA</b>	<b>-22.4</b>	<b>-24.6</b>	<b>- 2.0</b>

Dai dati emerge con forza che, mentre i maggiori competitori europei hanno operato diminuendo l'offerta di una percentuale che varia dallo 0.3 di AIR France al 10.8 di British, riducendo il trasportato meno dell'offerta e quindi aumentando il Load Factor, cioè il riempimento degli aerei e conseguentemente l'incremento del provento, ALITALIA ha ridotto il trasportato più dell'offerta e ridotto quindi il Load Factor.

Gli stessi dati, comparati con quelli relativi al traffico negli aeroporti italiani negli stessi mesi (gennaio-settembre – fonte: ASSO AEROPORTI), rende ancor più stridente e critica la situazione Alitalia.

Il trend del traffico in questo periodo negli aeroporti italiani segna un -3.7% (-6% Roma Fiumicino; -11.6 Milano Malpensa; +1.9 Milano Linate).

Tutto ciò significa che l'attività di volo abbandonata da Alitalia è stata quasi totalmente acquisita ed operata da altre Compagnie producendo:

- **una drastica riduzione della quota di mercato di Alitalia;**
- **un incremento dei competitori stranieri;**
- **un aumento dei vettori regionali italiani e stranieri;**
- **un incremento dell'attività e del fatturato delle compagnie low cost straniere ed italiane.**

Questo scenario, che coinvolge il cosiddetto core-business del Gruppo, cioè l'attività di volo vera e propria, produrrà inevitabilmente una situazione grave per i lavoratori e per il futuro stesso di Alitalia. E' infatti evidente che l'integrità e l'equilibrio del network verrebbero violati in modo irreversibile e insostenibile.

Lo scenario più probabile è che si procederà ad una rapida ricollocazione di attività nella/e aziende a più basso costo, creando vere e proprie gabbie salariali/normative, e precludendo così qualsiasi sviluppo all'attuale flotta Alitalia con conseguenze pesantissime per migliaia di lavoratori.

Ciò comporterà sicuramente un livello di conflittualità altissimo sia tra le categorie del personale navigante (Piloti ed Assistenti di Volo di Alitalia ed Alitalia Express), sia tra quella moltitudine di altri lavoratori che sono direttamente e proporzionalmente legati all'attività di volo.

### **3.2. ALITALIA: LE MANUTENZIONI**

Dopo le attività di linea, il secondo segmento produttivo del gruppo Alitalia, sia per impegni economici sia per il personale impiegato, è quello delle manutenzioni.

Tale posizione dovrebbe imporre un maggiore impegno, atto alla valorizzazione dell'intera area tecnica del Gruppo, volta a far assumere a questo settore sempre più carattere strategico. Invece le notizie che trapelano sono di un piano particolareggiato che, al di là delle dichiarazioni di voler procedere ad una opportuna ristrutturazione complessiva, nei contenuti reali va in tutt'altra direzione. La "lettura" delle finalità che emergono, collocano la questione delle manutenzioni in una logica più generale, fortemente voluta anche per le altre attività di Alitalia.

**L'obiettivo è quello di "spezzettare" ulteriormente l'area tecnica attraverso la creazione di società "monofunzione".** A nostro avviso ciò determinerà:

- **l'abbandono di lavorazioni significative e l'esternalizzazione di alcune di esse;**
- **la cessione del controllo di ampi settori nelle mani di altre aziende, anche e soprattutto estere.**

All'interno di questo processo, oltre i rischi "fisiologici" prodotti dal frazionamento di un complesso produttivo ampio, vi sono elementi che spostano negativamente il tipo di assetto industriale di tutto il settore tecnico/manutentivo esistente.

Emblematico è in questo senso il progetto che coinvolge il reparto motori (nuova società con Lufthansa) dove, invece di porsi l'obiettivo di avviare concretamente una strategia industriale tesa a effettuare una revisione completa, anche delle parti minori, si punta ad "industrializzare" tale lavorazione prevalentemente su motori FC6, facendo di fatto diventare Fiumicino una sorta di filiale di sostegno di Lufthansa, impegnata su lavorazioni che hanno invece prospettive a lungo termine.

Analogo ragionamento, sia pur riferito alla missione strategica, può valere sia per le lavorazioni carrelli, sia per l'annunciato **"polo manutentivo su Malpensa"** che prevede anche in questo caso una nuova Società con Volare.

Per la questione Malpensa, invece di valutare l'ipotesi di effettuare determinate operazioni manutentive, strettamente legate al cosiddetto "giro macchina" (che potrebbero comunque essere tranquillamente affrontate da Alitalia), anche in questo caso si propone la nascita di un nuovo soggetto industriale. Operazione che conferma ulteriormente la nostra tesi:

- **il piano dell'azienda punta esclusivamente alla frantumazione dell'area tecnica per scopi facilmente intuibili.**

### **3.2.1. ALITALIA: UNA PROPOSTA PER IL COMPARTO MANUTENZIONI**

La motivazione "ufficiale" che sta alla base del piano Alitalia, per quanto concerne le manutenzioni (struttura tecnico\manutentiva sovradimensionata per le esigenze), produce profonde perplessità sulla scelta di questo progetto industriale strategico avanzato dall'azienda. Le condizioni citate nel piano, secondo le quali nei prossimi anni il numero degli aeromobili delle compagnie resterà stabile ma muterà per tipi di aerei ed aumenterà progressivamente il numero dei competitori, comporteranno un calo della domanda di manutenzione. Tali condizioni dovrebbero suggerire un indirizzo industriale che vada nella direzione esattamente contraria a quella del piano aziendale. Non è possibile ipotizzare una condizione di sviluppo se non si applica, a breve/medio termine, una seria riorganizzazione dell'attuale struttura per renderla pienamente funzionale e competitiva non solo rispetto alle esigenze della flotta Alitalia ma anche a quelle di Compagnie terze.

Questo sarebbe un progetto atto innanzitutto ad incamerare commesse a lungo termine. L'unico progetto che può rappresentare il vero valore aggiunto per l'intero gruppo.

Il solo indirizzo condivisibile deve prevedere:

- **la valorizzazione dell'intera area tecnica (Dot-Atitech-Grottaglie);**
- **lo sfruttamento di tutte le potenzialità esistenti con ogni strategia possibile;**
- **le specializzazioni su specifici segmenti;**
- **la redistribuzione del lavoro** (quale elemento necessario per superare condizioni di lavorazioni "monomacchina" che mettono attualmente a repentaglio parte dell'area tecnica oltre che rischiare di vanificare investimenti già fatti, come la realtà di Napoli).

Una tale strategia consente di:

- **evitare continue esternalizzazioni di lavorazioni** che, anche grazie all'elevata professionalità dei lavoratori, potrebbero essere rese "economiche" e svolte tranquillamente all'interno;

- **puntare soprattutto sulla qualità, quale parametro fondamentale anche e soprattutto in termini di sicurezza;**
- **abbandonare la politica di mercificazione per la quale tutto è lecito in funzione dell'abbattimento dei costi.**

Paradossalmente invece, si punta a "frantumare" (non cogliendo le potenzialità attuali) e nello stesso tempo ad ipotizzare un inaccettabile svuotamento dell'area tecnica di Roma attraverso la creazione di nuove Società per poi procedere a possibili dismissioni di strutture già esistenti (come nel caso di Grottaglie).

Misure che se attuate disarticolerebbero definitivamente il polo manutentivo dell'Alitalia. E' evidente la mancanza di progettualità. Ma è altrettanto evidente che un simile processo influirebbe negativamente sull'occupazione, sulle condizioni salariali e contrattuali dei lavoratori. Se questo rappresenta per noi un'analisi sufficiente per dimostrare la massima contrarietà e preoccupazione al progetto, o meglio alla progressiva polverizzazione dell'area tecnica, siamo ancora più allarmati dall'assoluta carenza di confronto su questi temi e soprattutto dal disegno complessivo del quale le singole misure sul settore manutenzione rappresentano soltanto una parte del mosaico che si sta progressivamente componendo nell'ambito del Gruppo.

### **3.3 AZ AIRPORT**

Quando Alitalia costituì Alitalia Airport gli intendimenti della dirigenza erano: a) l'autoproduzione nel settore dell'handling su tutto il territorio nazionale e in alcuni grandi aeroporti all'estero; b) l'assistenza ai vettori con cui si avevano accordi commerciali e l'offerta sul mercato dei propri servizi a terra.

**A due anni dalla costituzione della nuova azienda, non sono stati mantenuti i programmi iniziali.** Anzi, sono stati molto ridimensionati. Non solo: AZ Airport a fatica riesce a mantenere la sua presenza negli scali dove già operava come Alitalia.

Per i propri servizi a terra nell'aeroporto di Malpensa ha preferito un accordo al ribasso con la SEA a discapito dello sviluppo previsto anche nel proprio piano industriale.

Nei progetti di Alitalia Airport c'era anche l'intendimento di occupare quote di mercato nell'handling, altrimenti appetibili per altre aziende collegate con vettori concorrenti.

A giudizio della dirigenza Alitalia la costituzione di AZ Airport avrebbe avuto un effetto calmierante e stabilizzatore del mercato e quindi, sempre a giudizio dell'azienda, i sindacati, di fronte al pericolo dello scatenarsi di una concorrenza selvaggia nel settore dell'handling, con conseguenti effetti devastanti sul mercato del lavoro e sulle condizioni di vita dei lavoratori, avrebbero avuto tutto l'interesse a sostenere questo progetto.

**Non avendo avuto quella fase di sviluppo previsto, AZ Airport vive da tempo in una profonda incertezza rispetto alla propria missione industriale.**

Incertezza che potrebbe degenerare nell'abbandono della cosiddetta area di business dell'handling, andando così incontro ad un completo fallimento. Infatti, oggi, l'attuale dirigenza di Alitalia, tra sogni di gloria, non supportati da dati e fatti concreti e la dura realtà di un mercato come quello dell'handling, dove non esistono grandi margini di guadagno, vagheggia ancora un ruolo da grande azienda in grado di sbaragliare la concorrenza.

Una prospettiva che dovrebbe essere attuata attraverso accordi con handler concorrenti, più o meno piccoli, che si affacciano oggi sul mercato, e con il mancato rispetto della clausola sociale della legge 18/99, vista come un orpello che non permette ad AZ Airport di espandersi.

Ma una società come AZ Airport, che vive una crisi strutturale, organizzativa, con una incertezza finanziaria alle spalle e con costi maggiori della nuova concorrenza non può pensare di allargare le proprie quote di mercato perseguendo una guerra tariffaria al ribasso. La prima a rimetterci da un mercato senza regole sarebbe proprio AZ Airport. E non è difficile prevedere una nuova crisi con la conseguente vendita di ulteriori settori dell'azienda a competitori privati italiani o esteri.

**AZ Airport dovrebbe invece, insieme a AdR, SEA, Gesac, pretendere il rispetto delle norme e delle leggi che tutelano il mercato, anche perché ciò si rivelerebbe a suo vantaggio:** partirebbe infatti da una posizione più che favorevole, potendo contare su Alitalia, che sviluppa quasi il 50% del traffico aereo nel nostro Paese, quota questa che, da sola, garantirebbe il buon andamento di qualunque azienda di handling.

### **3.4 ALITALIA: GLI ALTRI SETTORI E IL RITORNO DEL PIANO SCHISANO**

E' evidente che anche gli altri comparti Alitalia risentirebbero in modo pesante della crisi dei principali motori produttivi del Gruppo.

Per il settore **Merci** è possibile un percorso di esternalizzazione di alcuni processi e/o di societizzazione complessiva dell'attività.

Stessa sorte potrebbe toccare al **Centro Elaborazione Dati** che più volte nel passato è stato interessato ad operazioni di questo tipo, fortunatamente sventate dalla mobilitazione dei lavoratori e talvolta anche da valutazioni completamente errate della dirigenza.

Infine, **i lavoratori interessati all'apparato aziendale** che non svolgono esclusivamente mansioni tipiche dell'amministrazione, ma anche altre funzioni tecnico-impiegatizie relative alle attività svolte dal Gruppo, subirebbero un ulteriore e drastico ridimensionamento.

Da quanto sin qui esposto emerge l'indispensabilità di un intervento che parta dalla consapevolezza del ruolo che il Gruppo Alitalia svolge ancora nel nostro Paese, prosegua

attraverso l'individuazione di elementi che possano armonizzare e rendere compatibili le normative europee e le esigenze produttive e strategiche del Paese e stabilisca le misure da adottare per preservare quel patrimonio inestimabile di professionalità, di conoscenze ed esperienze costituito dalla Compagnia di Bandiera.

**In mancanza della valorizzazione del personale nei prossimi mesi assisteremo al vero e proprio smantellamento del Gruppo Alitalia che avrà poi la sua "consacrazione" ed il suo punto di snodo nella prevista privatizzazione.** Abbiamo volutamente parlato non di punto di arrivo ma "di snodo" perché, se proseguirà l'attuale "processo industriale", probabilmente **la privatizzazione sarà preceduta da una rilevante e determinante ristrutturazione dell'assetto societario.**

Cosa verrebbe quindi privatizzato ? L'intero Gruppo contemporaneamente o "pezzo per pezzo"? Si sta forse preparando al nuovo acquirente una situazione "più favorevole" dell'attuale ?

E' infatti evidente che si sta sostanzialmente ripercorrendo la strada delineata dal "vecchio Piano Schisano" di alcuni anni fa.

1. **Attività di Volo suddivisa tra più settori**, apparentemente con missioni industriali diverse ma che, all'occorrenza, possano diventare facilmente interscambiabili
  - a. Linea Lungo Raggio Alitalia - Charter e low cost Lungo Raggio
  - b. Linea Medio Raggio Alitalia - Low Cost Medio Raggio principalmente operante sulle direttrici nazionali
  - c. Regional Alitalia Express - Regional altri vettori collegati al Gruppo.
2. **Attività legate alla manutenzione suddivisa in più aziende** diverse con partecipazioni forti (e/o di controllo) di società specializzate nel settore od altri vettori italiani o esteri.
3. Stessa sorte potrebbe toccare a settori significativi come **Alitalia Airport, Merci, Centro Elettronico.**
4. **Dismissioni di attività consistenti considerate però marginali** ( dove operano pero centinaia e centinaia di lavoratori).
5. Obiettivi e conseguenze principali:
  - a. **Ridimensionamento irreversibile del Gruppo**
  - b. **Collocazione nell'Alleanza con un ruolo del tutto marginale**
  - c. **Riduzione e divisione della cosiddetta "massa critica" dei lavoratori.**

A chi giova un'operazione che produce riduzione della ricchezza e ridimensionamento dell'Alitalia? A chi se non a coloro che domani potrebbero essere interessati alla privatizzazione della Compagnia di bandiera o all'acquisto di "pezzi" produttivi del Gruppo, o, peggio ancora, semplicemente al fallimento di interi settori dell'attuale Alitalia per poter poi sostituirsi senza la



sua pericolosa concorrenza? E chi può pensare che operazioni di queste dimensioni sarebbero realizzabili senza condizioni politiche/istituzionali favorevoli ?

Qualcuno potrebbe accusarci di eccessivo pessimismo, di volare con la fantasia. Noi siamo convinti di fornire una lettura seria della realtà e agiremo affinché il mondo politico, economico, istituzionale e sociale del Paese sia informato su questi più che plausibili "scenari".

#### **4. LE GESTIONI AEROPORTUALI E L'INDOTTO**

In Italia le Direttive Europee in materia di liberalizzazione delle Gestioni Aeroportuali hanno avuto un'interpretazione da parte dei soggetti interessati a dir poco singolare. La principale Direttiva Europea prevedeva la separazione contabile tra Gestore e società di assistenza agli aeromobili. Attuando una forzatura interpretativa le società di Gestione (SEA, AdR, ecc.) hanno creato società ad hoc per gestire l'handling ma, nonostante questa operazione, non riescono a reggere l'urto della deregolamentazione del mercato e lamentano il non rispetto della **clausola sociale** (articoli 13 e 14 della Legge 18/99) da parte delle nuove società entranti.

Questa situazione sta generando il caos negli aeroporti perché, nonostante nei contratti di lavoro siano state inserite tutte le flessibilità possibili, compreso l'utilizzo dei contratti interinali, il peso del costo del lavoro per le "vecchie" aziende è comunque superiore rispetto alla concorrenza delle "nuove" società che utilizzano personale giovane e con contratti diversi.

In questi anni abbiamo assistito ad uno smembramento del mercato delle Gestioni e dell'handling che non ha nulla a che vedere con la libera concorrenza e con l'abbattimento del monopolio che le direttive europee volevano imporre.

Non era scritto in nessuna direttiva che le grandi aziende del settore dovessero smembrarsi e spezzettarsi per far entrare la concorrenza. Invece le politiche che hanno attuato Aeroporti di Roma, Gesac, SEA, come hanno fatto parallelamente Alitalia e gli altri vettori, sono state quelle di puntare al così detto core-business, abbandonando tutto ciò che apparentemente non era considerato redditizio.

**Ciò ha avuto effetti negativi per i lavoratori e per gli utenti, con l'abbassamento della qualità del servizio, il pericolo per il mantenimento di adeguati livelli di sicurezza, l'abbattimento dei salari e delle normative e l'utilizzo di un'occupazione instabile e insicura.**

Siamo passati da una gestione totale (vedi AdR a Roma) di tutto ciò che ruotava intorno all'Aeroporto, ad una situazione in cui il Gestore che ha ottenuto la concessione dallo Stato per decine e decine di anni si limiterà ad incassare gli affitti e le royalties dalle aziende che operano nel settore.

Assistiamo quindi ad una commedia dell'assurdo: **le stesse aziende di gestione, operanti anche come handler, che lamentano il non rispetto dell'art. 13 e 14 da parte degli**

**handler entranti, a loro volta non rispettano e non fanno rispettare nessuna clausola sociale quando subappaltano e concedono spazi commerciali negli aeroporti.**

Questa situazione già oggi sta creando una condizione ingestibile negli Aeroporti Italiani, ma si rischia il caos se non si interverrà in tempo con regole chiare e determinate.

Cosa accadrà se la **proposta di legge dell'On. Romani** sulle modifiche al Codice della Navigazione e sulla riforma dell'Aviazione Civile sarà approvata dal Parlamento?

Questa proposta, tra le altre modifiche, prevede l'abolizione dell'art. 13 (applicazione degli stessi contratti per i lavoratori, da parte delle aziende che entrano nel mercato dell'handling) e dell'art. 14 (clausola sociale, cioè salvaguardia dell'occupazione e dei diritti acquisiti per i lavoratori della società cedente a quella subentrante) della Legge 18/99.

Il quadro dell'accesa criticità di tutto il sistema aeroportuale italiano è completato **dal disimpegno della più grande compagnia aerea italiana, l'Alitalia**, sulle rotte intercontinentali e dalla riduzione da essa operata dei voli internazionali, facendo così crollare non solo le capacità di sviluppo come HUB di Malpensa e Fiumicino, ma mettendo a serio rischio l'intero comparto, esponendolo ad una colonizzazione certa da parte dei competitori Europei ed Americani.

Non avremo più grandi aziende italiane nelle gestioni aeroportuali e tra le compagnie aeree, con conseguente diminuzione del traffico, che in Europa avrà così come assi preferenziali, gli HUB di Parigi, Amsterdam e Francoforte per il centro – sud, e Londra per l'estremo nord.

Già oggi Aeroporti di Roma Handling e SEA Handling vivono una crisi economica e finanziaria che potrebbe portarle alla chiusura e alla svendita. Tale ipotesi non andrebbe a vantaggio di Alitalia Airport come qualche suo dirigente auspicerebbe, ma renderebbe ancor di più incerto ed articolato il mercato, che al contrario avrebbe bisogno di una stabilizzazione ampia e duratura.

Forse le tre più grandi aziende del settore avrebbero fatto bene a costruire una grande azienda delle gestioni aeroportuali, per tutti gli aeroporti italiani, come qualcuno aveva proposto nel recente passato.

In un mercato destabilizzato come quello italiano solo le società che hanno una struttura dei costi leggera possono accrescere la propria quota d'affari, e queste non saranno né Aeroporti di Roma, né SEA, né tantomeno Alitalia Airport. Non saranno certo le piccole aziende italiane entrate da poco nel settore dell'handling, che avranno la capacità di competere con società straniere collegate e partecipate con i grandi vettori Lufthansa, Air France e British.

**Come la FIAT, il trasporto aereo in Italia non sarà italiano se non ci sarà una svolta politica sugli interventi economici e legislativi nel settore.**

#### **4.1. L'INDOTTO**

La miriade di aziende operanti negli aeroporti italiani, oltre a scontare le difficoltà dovute ad una concorrenza selvaggia fra di loro, devono anche convivere con un sistema di subappalti e di concessioni che non lasciano sufficienti margini di guadagno, anche per l'imprenditore più avveduto.

Il SULTA da molti anni denuncia l'impossibilità per qualunque imprenditore di investire nell'attività all'interno degli aeroporti. **I subappalti vengono continuamente ribassati senza alcun rispetto di criteri che prevedano la qualità, l'efficienza e la fattibilità nelle gare d'asta.** E, cosa ancor più grave, i tempi per cui si concedono i servizi in appalto sono, nella generalità dei casi, di un anno o due: chi mai investirà sul futuro con tempi così ristretti?

Per evitare che le aziende mettano in atto la tattica del "mordi e fuggi", **gli appalti devono essere concessi per una durata minima di almeno 5 anni.** Ogni volta che si rinnova un appalto ci troviamo con i lavoratori esasperati, in sciopero, a difendere l'occupazione e i diritti preesistenti. E ogni volta si perdono posti di lavoro e quote di salario, l'unica variabile sulla quale possono attingere gli imprenditori per vincere l'appalto. Ma, anche così, dopo l'assegnazione le aziende, per riuscire a sostenere le offerte per l'aggiudicazione dell'appalto, ricorrono ai licenziamenti per non arrivare a dichiarare fallimento e conseguente chiusura. Cosa ancor più scandalosa è che i licenziamenti avvengono anche quando le aziende sono in attivo e vorrebbero investire. Nel settore commerciale, ad esempio, dove le società di gestione non tengono in alcuna considerazione la priorità del mantenimento dei posti di lavoro, ma solo quella dell'innalzamento dei propri profitti, si mette a rischio l'occupazione, solo perché nelle nuove assegnazioni degli spazi commerciali **non vengono definiti tempi, modi e clausola di salvaguardia per l'occupazione e per il mantenimento dei diritti acquisiti dei lavoratori.** Così, ogni due anni, si assiste all'apertura delle procedure di messa in mobilità da parte delle aziende del settore commerciale, e quindi a continui scioperi e manifestazioni da parte dei lavoratori.

Se applichiamo questo schema alla miriade di società commerciali e di servizio esistenti negli aeroporti, si comprende perché nei nostri documenti parliamo di caos negli aeroporti italiani.

Oltre l'allungamento della durata degli appalti e delle concessioni degli spazi negli aeroporti, il SULTA propone che debbano essere stabilite clausole, tempi e modalità per le assegnazioni.

Riteniamo che queste siano le misure minime da adottare per un futuro sviluppo armonioso di tutto il comparto delle Gestioni Aeroportuali e dell'Indotto ed evitare così una rincorsa assurda e senza fine al ribasso dei costi e dei salari.

## **4.2 I CASI AEROPORTI DI ROMA E SEA**

Il meccanismo economico/societario che è alla base dell'attuale situazione negli aeroporti italiani funziona grosso modo così: lo Stato concede a società private la gestione degli Aeroporti; queste tendono a mantenere le concessioni con società create ad hoc (Corporate e/o Holding) e a disfarsi dei settori poco remunerativi. Scenario che probabilmente si ripeterà per AdR Handling, SEA Handling, Gesac ed altri. Per comprendere il meccanismo è bene affrontare rapidamente alcuni specifici aspetti legati alle due maggiori aziende delle gestioni aeroportuali: Aeroporti di Roma e SEA.

### **4.2.1. AEROPORTI DI ROMA**

AdR nel 2000 è stata privatizzata. Per aggiudicarsi la gara, Romiti presentò un piano di investimenti pari a 1.097 miliardi di cui 980 miliardi per infrastrutture aeroportuali e 117,6 miliardi di lire per il settore immobiliare.

Per assicurare un adeguato sviluppo al più importante aeroporto italiano la proposta venne ritenuta congrua e questo fu uno dei presupposti per l'aggiudicazione della gara per la privatizzazione.

Nel 2001 AdR ha stipulato un mutuo di 3.000 miliardi con un pool di banche, ed ha distribuito i dividendi ai propri azionisti. Questa operazione ha fortemente indebitato Aeroporti di Roma e oggi l'azienda fatica non poco per coprire gli interessi annuali del debito contratto con le banche. L'attivo di bilancio dell'ultimo anno è stato infatti di 70 miliardi, mentre gli interessi da pagare annualmente ammontano a 200 miliardi.

**Come farà AdR che, non dimentichiamolo, è stata acquistata priva di oneri, a perseguire oggi piani finanziari di mantenimento e sviluppo dell'aeroporto?**

AdR deve dare avvio al programma di investimenti per 1.097 miliardi, presentato in sede di gara, altrimenti a nostro avviso potrebbe e dovrebbe essere messa in discussione la stessa aggiudicazione della gara per la privatizzazione.

Non sono stati utilizzati nemmeno i 150 miliardi finanziati da AdR prima della privatizzazione per i lavori sulle piste di atterraggio, con gravi penalizzazioni operative allo scalo di Fiumicino e con riflessi negativi anche sul mantenimento degli standard di sicurezza dei voli.

Il SULTA ritiene che, rispetto a questo scenario e per non arrivare al fallimento, le operazioni più probabili che i "nuovi privati" avvieranno, sarà **la vendita a pezzi della holding**, a cominciare da AdR Handling che opera nel mercato più difficile e meno remunerativo.

AdR Handling sta vivendo una fase di estrema difficoltà, oggi detiene poco più del 30% del traffico all'aeroporto di Fiumicino, e deve concorrere con nuovi handler che non vogliono rispettare gli art. 13 e 14 della legge 18/99 (clausola sociale) e che applicano forti sconti tariffari

alle compagnie aeree, potendo utilizzare personale a basso costo. AdR handling non potrà assolutamente reggere il confronto se non si fermerà questa concorrenza sleale.

Se poi la proposta di legge Romani n° 2918 sulle riforma dell'aviazione civile e sulle modifiche al Codice della Navigazione sarà approvata, AdR handling avrà il destino segnato. Già oggi il partner inglese, che detiene il 49% di AdR handling, sta pensando di ritirare il suo pacchetto azionario, e questo la dice lunga sulle prospettive future di questa azienda. Il futuro nell'Aeroporto di Fiumicino, vedrà quindi l'ulteriore smembramento delle grandi società e quindi nuove tensioni e conflittualità che non gioveranno né ai lavoratori né allo sviluppo economico del settore.

#### **4.2.2 S.E.A.**

Il Comune di Milano (proprietario dell'85% di SEA) e la Provincia di Milano (14% di SEA), intendono privatizzare il 30% del Gruppo per recuperare liquidità. Le soluzioni sono orientate verso una trattativa privata, forse con un pool di banche o con gruppi finanziari privati, piuttosto che con una gara aperta ed internazionale. Però il valore reale dell'eventuale recupero di liquidità sarà sicuramente lontano dall'introito auspicato, perché la valutazione fissata due anni fa come valore dell'intero Gruppo (4.500 miliardi di vecchie lire ) oggi non è più la stessa. **L'investimento sarà considerato sicuramente interessante dai possibili acquirenti, soprattutto se gli sarà concessa la gestione dell'intero Gruppo SEA, compresa la possibilità di tagliare i settori in perdita, in primis quelli di SEA Handling**, che sin dalla sua costituzione ha avuto problemi di sostenibilità economica. Le previsioni danno un traffico a fine anno in calo dell'8,3% sull'intero sistema aeroportuale lombardo.

Tale criticità è determinata principalmente dal disimpegno di Alitalia e dagli effetti della sua alleanza con Air France, che prevede di fatto l'abbandono di Malpensa come Hub a favore di Parigi.

Con tale scenario, con la possibile autoproduzione di alcune compagnie e con l'entrata di nuovi competitors, l'attuale SEA Handling, che oggi assiste circa il 95% dei vettori, potrebbe scendere sotto la soglia minima dell'80%, **necessaria per il mantenimento della società**. Come per Aeroporti di Roma a Fiumicino, ma anche come per altre società operanti in altri scali italiani, quello che risulterà appetibile ai grossi gruppi finanziari sarà solo il controllo delle Società di Gestione Aeroportuale, in questo caso la SEA Holding. Una delle conseguenze sarà che, **anche negli altri aeroporti lombardi, è più che prevedibile un ulteriore "spezzettamento" delle società che vi operano, con gravi danni per i lavoratori e per lo sviluppo del sistema aeroportuale della regione.**

## **5. LA SICUREZZA DEL TRASPORTO E LA NASCITA DI "A.S.TRA"**

Per il SULTA la sicurezza è la stella polare che deve guidare l'attività dell'intero settore. Nel quadro sopra descritto, caratterizzato da una deregulation sempre più spinta in un mercato dove mancano disposizioni contrattuali e le norme legislative risultano sempre più spesso inefficienti, emerge con preoccupante frequenza uno scardinamento della sicurezza dell'Aviazione Civile, che si manifesta sostanzialmente in tre aspetti che, uniti, formano un cocktail micidiale:

- 1. mancata applicazione dei principi internazionali in materia di sicurezza da parte degli enti preposti (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Enac);**
- 2. molte compagnie utilizzano il personale applicando in modo estensivo i limiti di impiego ministeriale, ignorando sistematicamente uno dei criteri fondamentali per la sicurezza: la fatica operativa;**
- 3. la deregulation in atto, la guerra delle tariffe, la mancanza di contratti nazionali di lavoro e di regole certe ed applicabili a tutti gli operatori del settore, rendono il fattore sicurezza una variabile di mercato e non, come necessariamente dovrebbe essere, un presupposto, un valore assoluto ed invariabile.**

L'Italia è Stato contraente della Convenzione di Chicago la quale, all'art. 12 e in altri articoli affini prevede, senza lasciare dubbio, la responsabilità dello Stato in merito alla sorveglianza ed al controllo sulla sicurezza di tutte le operazioni della propria aviazione civile.

La tendenza in atto, supportata dall'attuale "proposta Romani" sulla riforma dell'aviazione civile, si traduce in una delega per i compiti di sicurezza nelle operazioni di volo affidata a soggetti quali i gestori aeroportuali: una posizione del tutto inaccettabile.

Se passasse la proposta Romani, che il SULTA sta tentando in tutte le sedi di contestare, saremmo quindi di fronte ad un passaggio di responsabilità, estremamente preoccupante, da un soggetto pubblico, lo Stato, ad un soggetto privato, il Gestore, che ha naturalmente nel profitto la sua missione. Tutto ciò con l'aggravante rappresentata dal fatto che, in alcuni casi, questa responsabilità potrebbe essere attribuita ad un soggetto straniero (ad esempio l'aeroporto di Napoli Capodichino ha come gestore la BAA – British Airport Authority).

Ma non basta. Per rendere un "non sistema" del tutto inefficiente ENAC sta procedendo, prima ancora dell'avvio della Riforma Romani, allo smantellamento degli Uffici Controllo Traffico (UCT), attraverso la famigerata circolare APT – 08B. Gli Addetti UCT rappresentano la capillare presenza ENAC su tutto il territorio nazionale, svolgendo i compiti fondamentali di controllo e sorveglianza in tempo reale.

Per contrastare la deregulation in atto persino nel campo della sicurezza il SULTA è tra i principali promotori di **A.S.TRA. (Associazione per la Sicurezza dei Trasporti)** che coinvolge numerosi soggetti che operano nel trasporto aereo: esperti del settore, associazioni degli utenti, associazioni dei parenti delle vittime di disastri aerei ed organizzazioni sindacali. L'Associazione, nata da pochi mesi, si prefigge lo scopo di tutelare utenza e lavoratori rispetto a tutte le criticità legate alla sicurezza del trasporto aereo.

Riteniamo che è proprio dall'aggregazione e dalla condivisione dei problemi reali, degli aspetti tecnici, dallo studio degli elementi e delle criticità esistenti, dall'analisi delle possibili soluzioni, che possano emergere proposte concrete la cui verifica deve poi passare attraverso i canali istituzionali.

Ma fondamentale è anche lo stimolo e la pressione per una costante verifica dell'esistenza o meno della volontà politica ed economica dei soggetti istituzionali e degli enti preposti a valutare il problema sicurezza non per le sue conseguenze economiche, ma esclusivamente quale valore assoluto.

## **6. PER UNA NUOVA STRATEGIA DEL TRASPORTO AEREO IN ITALIA**

Dall'analisi sin qui sviluppata emerge un panorama più che preoccupante della situazione del trasporto aereo in Italia. E' sicuramente ardua la previsione per i prossimi mesi, quasi impossibile quella per gli anni a venire. Non sono in discussione soltanto i futuri assetti societari, la proprietà dei principali vettori italiani, delle più grandi società di gestione aeroportuale e le conseguenze dirette ed immediate per i lavoratori.

Già questi argomenti sarebbero più che sufficienti per giustificare e motivare un impegno determinato e costante da parte di istituzioni, forze politiche e opinione pubblica che vada ben al di là di quello mite ed intermittente che sino ad oggi abbiamo registrato. In gioco ci sono fattori ancor più importanti:

- **il disinteresse ed il possibile abbandono del settore da parte dell'imprenditoria italiana più sana;**
- **la riduzione conseguente di investimenti significativi e duraturi, indispensabili nel trasporto aereo;**
- **la marginalizzazione di un settore strategico, sia dal punto di vista produttivo che, più in generale, rispetto alla qualità del trasporto aereo nell'ambito del sistema dei trasporti in Italia;**

- **i progressivi e pesanti problemi occupazionali che non potranno essere risolti all'infinito attraverso alchimie politico-istituzionali ed i sacrifici dei lavoratori;**
- **la forte instabilità sociale che produrrà un conflitto sociale sempre più acceso ed incontrollabile;**
- **la grave e progressiva messa in discussione del raggiungimento e del mantenimento di livelli e standard di sicurezza ottimali.**

E' indispensabile trasformare le riflessioni e le considerazioni sin qui riportate in indicazione strategiche per una reale riforma del Trasporto Aereo in Italia. Indicazioni di massima ma che rappresentano i "titoli" di altrettanti capitoli che il SULTA si impegna a sviluppare con forze sociali, politiche economiche e sindacali. Le seguenti:

- 1. Prevedere un Piano Nazionale dei Trasporti dove il Settore Aereo assuma un ruolo pari alle altre forme di mobilità e sia con esse armonizzato ed integrato.**
- 2. Stabilire regole certe e controlli reali per tutti gli operatori del settore, per evitare che la competizione e la concorrenza continuino a giocarsi sulla qualità delle prestazioni erogate all'utenza, sui livelli di sicurezza e sul costo del lavoro. Tale obiettivo deve necessariamente prevedere un ridisegno complessivo del "sistema trasporto aereo" in Italia.**
- 3. Nell'ambito di tale progetto è indispensabile porre al centro di qualsiasi ipotesi il problema Sicurezza: sia in termini di gestione, sia di regolazione e controllo di tutti i processi connessi ad essa.**
- 4. Prevedere, come per tutti gli altri settori, Contratti Nazionali di categoria per evitare una concorrenza sleale e al tempo stesso il progressivo ed inarrestabile peggioramento delle condizioni di lavoro ed il ricorso a forme sempre più articolate e pesanti di precariato. I Contratti Nazionali dovranno altresì prevedere un sistema certo e verificabile di relazioni industriali e di rapporti tra operatori e soggetti sindacali.**
- 5. Applicare le normative europee previste in materia di fatica operativa e limiti di lavoro del personale navigante.**



- 6. Stabilire tempi, modalità e criteri di fattibilità certi nell'indizione d'asta per le gare di appalto e nelle concessioni degli spazi commerciali e dei servizi aeroportuali.**
- 7. Partendo dalle tutele già previste negli articoli 13 e 14 della legge 18/99, prevedere clausole sociali che siano inserite nei contratti di concessione e nelle gare di appalto, che dovranno avere una durata minima di cinque anni.**
- 8. Prevedere precisi doveri istituzionali per le società di Gestione Aeroportuali nei campi relativi alla tutela della salute dei lavoratori e all'ambiente, ai rapporti sindacali, ecc.**
- 9. Valutare attentamente il ruolo di Alitalia nel sistema del trasporto aereo italiano ed assumere iniziative economiche, politiche ed istituzionali finalizzate al potenziamento della Compagnia, evitando lo "spezzettamento" dell'Azienda e la sua svendita.**
- 10. Stabilire l'ambito all'interno del quale il complessivo mondo del trasporto aereo in Italia potrà essere salvaguardato in quanto settore strategico e fondamentale per lo sviluppo economico del Paese, così come avviene in quasi tutti i maggiori Paesi Europei. Individuare quindi i soggetti, le norme, i regolamenti e soprattutto verificare le volontà politiche necessarie al rilancio complessivo del settore.**

## **7. UN TAVOLO DI CONFRONTO PER INVERTIRE LA ROTTA**

E' evidente che non esiste un singolo strumento per mettere in moto un sistema virtuoso che permetta poi di realizzare l'insieme delle indicazioni proposte.

Ed è altrettanto chiaro che non è compito di un solo soggetto costruire il percorso per uscire dall'attuale grave situazione.

E' però indispensabile che tutti coloro che possono e devono intervenire, ognuno per le proprie responsabilità e competenze, inizino a parlare, a confrontarsi, a sperimentare ed applicare in tempi brevi delle soluzioni a problemi specifici, a studiare ed elaborare ipotesi finalizzate alla costruzione di un nuovo sistema, complessivamente armonioso, del Trasporto Aereo in Italia.

Di conseguenza è indispensabile che il Governo si faccia rapidamente promotore della costruzione e dell'avvio di un:

<b>TAVOLO DI CONFRONTO ISTITUZIONALE</b>
--

Nell'ambito del quale individuare:

- **la verifica delle volontà reciproche;**
- **i temi fondamentali da sviluppare;**
- **le maggiori criticità e le possibili ipotesi di soluzione;**
- **il metodo di lavoro da adottare;**
- **lo sviluppo di tavoli paralleli riguardanti situazioni specifiche;**
- **il ruolo ed il livello di coinvolgimento delle forze presenti.**

Il SULTA ritiene indispensabile avviare un Tavolo di confronto istituzionale pena la completa destrutturazione del sistema Trasporto Aereo nazionale. Destruizione che produrrebbe conseguenze irrimediabili e laceranti sia dal punto di vista delle condizioni dei lavoratori e dell'occupazione, sia in relazione all'impatto sulle aziende e sul sistema complessivo dell'indotto, sia rispetto alle legittime esigenze dell'utenza in merito a sicurezza del volo e qualità del servizio erogato.

Per queste ragioni il SULTA propone 5 emergenze da affrontare rapidamente e rispetto alle quali è indispensabile l'avvio di un confronto e di uno studio delle possibili misure, anche provvisorie, da adottare immediatamente.

- 1. Avvio Tavolo Istituzionale**
- 2. Studio e confronto preliminare per avviare trattative finalizzate alla definizione di Contratti Nazionali delle categorie del settore**
- 3. Sospensione di tutte quelle misure che potrebbero influire sul più ampio riassetto del settore, a cominciare dalla "proposta Romani" sulla riforma dell'aviazione civile**
- 4. Analisi e confronto immediato relativo alla situazione delle grandi aziende del settore, a cominciare da Alitalia, AdR e SEA**
- 5. Applicazione delle normative europee relative al personale navigante**

Ribadiamo l'invito al Governo ad imprimere un'accelerazione positiva per la risoluzione dei gravi problemi del settore e a costruire in tempi rapidi un Tavolo Istituzionale quale prima assise generale di confronto: in quella sede tutte le istituzioni competenti, l'insieme delle forze politiche e parlamentari, le istituzioni locali, le organizzazioni sindacali ed imprenditoriali, le associazioni degli utenti, i mezzi di informazione e più in generale l'opinione pubblica, potranno fornire il loro contributo.

***SEGRETERIA NAZIONALE  
S. U. L. T. A.***