



FEDERAZIONE ITALIANA LAVORATORI TRASPORTI - FILT-CGIL

ADERENTE ITF/ETF AFFILIATA CES

## **Note FILT-CGIL sulla situazione delle Compagnia aerea Alitalia s.p.a. in A.S.**

La vertenza “Alitalia” presenta, per pregresso storico ed impatti possibili, un'estrema complessità in termini industriali, occupazionali e normativi.

Il settore del trasporto aereo è un settore in continua crescita come dimostrato dai dati di traffico per l'anno 2017 forniti da ENAC.

Le diverse crisi Alitalia, a partire dal 2008 fino ad oggi, hanno causato la perdita del posto di lavoro per circa 10.000 lavoratori. I fattori delle crisi sono spiegabili con una errata definizione dei piani industriali che, negli anni, seppur con soggetti imprenditoriali differenti hanno costantemente ridotto il perimetro aziendale con conseguente abbassamento dei ricavi non permettendo nessun rilancio dell'impresa ma neanche l'abbassamento dei costi operativi.

In particolare lo scalo di Fiumicino, principale hub di Alitalia, è considerato il più grande sito industriale del centro-sud Italia ed interessa un indotto di circa 80.000 lavoratori. Un'eventuale aggravarsi della crisi Alitalia che rappresenta la seconda compagnia per traffico passeggeri in Italia, con circa 22 milioni di passeggeri trasportati, porterebbe, inevitabilmente, conseguenze anche sul sistema aeroportuale italiano.

La recente campagna elettorale ha acceso molte speranze tra i lavoratori per il mantenimento del perimetro aziendale, per la salvaguardia occupazionale e salariale ma soprattutto per il posizionamento di Alitalia nel mercato del trasporto aereo e nel panorama nazionale come vettore di riferimento del paese.

Molti interrogativi emergono per l'attuale stallo sul superamento di questo status commissariale che seppur ben condotto, (a dimostrazione che sotto la gestione “pubblica” la Compagnia può crescere e recuperare immagine e posizionamento internazionale), per sua natura, non permette a pieno di adottare una vera politica industriale con i necessari investimenti volti al rilancio industriale, penalizzando Alitalia rispetto alla crescita del trasporto aereo nel nostro Paese e lasciando ad altri queste opportunità.

Abbiamo evidenziato inoltre anche in sede di audizione presso la Commissione speciale del Senato una forte preoccupazione per l'indagine approfondita, in corso da parte della Commissione europea, per valutare se il prestito costituisca aiuto di stato, con la conseguenza che eventuali valutazioni di non conformità potrebbero avere sull'espletamento della procedura di vendita. Vogliamo ricordare che sono definiti aiuti di stato “gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo alcune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza” ed andrebbe posto all'attenzione delle

istituzioni l'utilizzo di sovvenzioni regionali e territoriali di cui altri vettori aerei concorrenti "low cost" (in particolare Ryan Air) hanno usufruito nel corso degli anni. Vettori, questi ultimi, che non applicano contratti di diritto italiano e non sempre rispettano le normative in termini di salute e sicurezza dei lavoratori.

La FILT-CGIL e le altre organizzazioni confederali perseguono gli obiettivi di regolazione del settore attraverso l'avvio dell'iter per il rinnovo del CCNL di Settore scaduto nel 2016, di cui Alitalia è parte stipulante.

Si ricorda altresì come sia stato possibile affrontare il susseguirsi delle crisi di Alitalia e delle aziende del settore anche grazie all'utilizzo degli ammortizzatori sociali ed in particolare del "Fondo di Solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale", che alla scadenza del 31 dicembre 2018, in assenza di interventi del Governo, non vedrà più confluire nel Fondo stesso anche l'incremento delle addizionali comunali sui diritti d'imbarco, che invece continueranno ad essere prelevate di pari passo alle tasse d'imbarco, ma saranno incamerate dall'INPS che ne disporrà per gli usi che saranno determinati, ma non di certo per l'integrazione degli ammortizzatori sociali del settore del Trasporto Aereo.

Ribadiamo in tutte le sedi che all'esito della procedura, si arrivi ad una soluzione che permetta ***il consolidamento industriale di Alitalia come un vettore di riferimento del trasporto aereo e più in generale come asset strategico per la mobilità del Paese.***

E' necessaria la definizione di un piano di sviluppo che, sfruttando la situazione favorevole del mercato di riferimento, presenti finalmente una caratterizzazione di espansione della flotta su collegamenti intercontinentali ed internazionali permettendo un posizionamento stabile dell'azienda nel panorama internazionale come vettore globale. Tutto ciò dovrà verificarsi con il mantenimento dei livelli occupazionali e salariali di Alitalia che riteniamo debba contenere tutte le attuali attività (*aviation e ground*) e anzi dovrà essere ampliato con il reintegro di attività dismesse che attualmente generano extracosti sia per la compagnia che per lo Stato.

**Altra sfida importante, anzi "cruciale" è la necessità di mantenere una "governance" statale strategica** essendo questa essenziale per il controllo dei processi e dei costi, nelle forme e nei modi da stabilirsi, da parte delle Istituzioni, senza mai dimenticare che un Alitalia forte e centrale nei processi del settore è quanto mai funzionale anche alla promozione turistica e allo sviluppo industriale del nostro Paese.

*Roma, 28 Giugno 2018*

FILT-CGIL Trasporto Aereo