

# MOZIONE SEL

## SITUAZIONE PRODUTTIVA E OCCUPAZIONALE DEL TRASPORTO AEREO

3 Gennaio 2015

La Camera, premesso che:

numerose fonti istituzionali, politiche e di informazione rappresentano il trasporto aereo italiano come un settore in cui i licenziamenti, la mobilità, la cassa integrazione, i contratti di solidarietà, i tagli salariali, il peggioramento delle condizioni di lavoro, il deterioramento delle condizioni di salute e di sicurezza in cui operano gli addetti e il dilagare della precarietà nella categoria sono il frutto di una crisi economica generale che strangola il comparto, determinando ineluttabili conseguenze sui lavoratori;

pur tuttavia si deve rilevare che la situazione complessiva del trasporto aereo italiano non può in alcun modo essere descritta semplicemente in questi termini, perché sotto il profilo meramente commerciale il comparto aereo-aeroportuale ed il relativo indotto sembrerebbero essere tutt'altro che in crisi;

dal 2008 al 2013 in Italia, ovvero negli anni in cui la crisi ha attanagliato maggiormente l'industria del nostro Paese, il traffico passeggeri negli scali aeroportuali è aumentato del 10,3% ed il traffico merci del 16,6%;

nonostante la lieve contrazione del traffico merci e passeggeri registrata nel 2012 sul 2011 e nel 2013 sul 2012 (complessivamente di poco meno del 3%), la crescita, di fatto, è stata copiosa, anche a fronte della decrescita generalizzata del sistema industriale nostrano;

nel 2014 sul 2013 i dati di crescita in Italia del trasporto aereo e del traffico merci sono esaltanti ad esempio e rispettivamente +4,5% e +5,1% e tutto questo certo non può dipendere unicamente neanche dallo sviluppo impetuoso del traffico aeroportuale *low-cost*;

infatti, importanti e qualificati studi di settore elaborati da Assaeroporti segnalano la crescita esponenziale di passeggeri sulle tratte intercontinentali ed a lungo raggio, ovvero in un segmento di mercato ove, per il momento, la concorrenza delle compagnie *low-cost* è meno preponderante che sul medio-corto raggio;

nell'ambito di tale contesto di crescita, particolarmente significativo è lo sviluppo dell'intero sistema aeroportuale romano (segnatamente gli Aeroporti di Fiumicino e Ciampino) per ciò che riguarda il traffico passeggeri;

ad un'estate da dati significativi per l'Aeroporto Leonardo da Vinci può risultare utile evidenziare che agli inizi del mese di ottobre 2014 ADR (Aeroporti di Roma) ha festeggiato il transito del 1milionesimo passeggero in più rispetto all'anno 2013 . e che solo nel mese di ottobre 2014 su ottobre 2013 la crescita del traffico passeggeri nell'aeroporto di Fiumicino ha registrato un inequivocabile +10%;

un'estate positiva per il traffico merci è pure da annoverarsi per altri numerosi aeroporti del sud e del nord dell'Italia: Napoli, Bergamo, Venezia, Firenze, ecc;

pur tuttavia, a questa inequivocabile situazione di crescita dei dati sin qui esposti fa da contraltare una situazione eccezionalmente drammatica per il lavoro e per l'intera categoria del da sempre personale operante nel comparto aereo-aeroportuale;

circa 15.000 lavoratori del suddetto comparto, infatti, sono stati toccati a vario titolo ed "intensità" da cassa integrazione, mobilità e contratti di solidarietà;

il che significa che il 25% della forza lavoro del comparto aereo-aeroportuale è stato interessato dall'attivazione di ammortizzatori sociali e da altri strumenti di sostegno come il Fondo Speciale del Trasporto Aereo istituito nel 2005;

altrettanto pesanti sono state, inoltre, le ricadute sull'indotto del settore, peraltro sprovvisto di un adeguato censimento, in grado di rendere evidente "giustizia" alla mattanza che i lavoratori di tale ambito produttivo (pulizie, esercizi commerciali, ecc.) stanno subendo dal punto di vista occupazionale, dei salari, dei diritti e delle garanzie di tutela della salute, nonché di aumento della precarietà;

a tale proposito basti ricordare che secondo stime della Regione Lazio effettuate nel 2008, all'epoca della privatizzazione di Alitalia che costò il taglio di 10.000 posti di lavoro diretti, per ogni dipendente AZ licenziato si sarebbe dovuta scontare anche la perdita occupazionale sull'indotto di circa 4,5 unità: una stima successivamente corretta al ribasso per 2,1 unità in conseguenza di un singolo licenziamento in Alitalia;

d'altra parte le cronache giornalistiche anche più recenti evidenziano situazioni in cui i licenziamenti ed i tagli del personale rappresentano il denominatore comune di tutte le ristrutturazioni effettuate nelle aziende del comparto che hanno avuto come effetto se non addirittura scopo quello della compressione del costo del lavoro;

l'elenco di tutte le vertenze che interessano il comparto aereo-aeroportuale sarebbe lunghissimo ed includerebbe moltissime situazioni ancora in via di definizione oppure conclusesi tragicamente per centinaia di famiglie di lavoratori;

tra le molte ci si limita a ricordare, senza voler sottovalutare la miriade di ulteriori micro-vertenze, quanto accaduto alla ARGOL che ha licenziato 76 lavoratori dopo 20 anni di attività di contratti di appalto della compagnia Alitalia: contratti che la compagnia aeroportuale ha deciso non di rinnovare, con tutti gli effetti che si possono immaginare per i lavoratori addetti alla movimentazione del materiale aeronautico negli *hangar* di Fiumicino che nel 2012 furono sostituiti con personale più precario e più basso costo;

altrettante sono le vertenze ancora in essere, molte delle quali insistono sugli aeroporti romani (in totale 41.000 dipendenti) e su quelli milanesi che, rispettivamente, rappresentano i principali poli dell'industria aeroportuale dell'Italia centro meridionale e quello dell'Italia settentrionale;

ma veniamo ai casi più eclatanti come quello della compagnia MERIDIANA dove su 1634 lavoratori minacciati fino a pochi giorni fa da un licenziamento di massa, non si è ancora trovata alcuna soluzione soddisfacente, visto che dal 1° gennaio il vettore in questione si ritroverà con un organico sensibilmente ridotto visto che 275 persone hanno scelto o si sono viste comunque costrette a licenziarsi volontariamente. Una situazione in cui non c'è nulla di cui esultare, visto che già a partire da gennaio 2015 si pone il problema di affrontare altri esuberanti che corrispondono a circa 1200 posti di lavoro. Eppure, solo dall'inizio della Legislatura in corso, l'intero Arco Parlamentare è intervenuto sulla drammatica vicenda di Meridiana con ben 27 atti di indirizzo e di controllo -di cui numerosissimi peraltro presentati dal Gruppo Parlamentare Sinistra Ecologia e Libertà-

rispetto ai quali il Governo si è impegnato ripetutamente ad intervenire con ogni iniziativa per fronteggiare la situazione garantendo la continuità territoriale ai collegamenti da e per la Sardegna ed il rilancio della compagnia aerea Meridiana attraverso l'impiego, la tutela occupazionale e la protezione sociale dei suoi lavoratori;

e ancora il caso di GROUND CARE. Come riportato dalla stampa nazionale e locale, poco prima della notte di Capodanno 2015 Groundcare, la principale società di handling aeroportuale di Fiumicino ha avviato le procedure di licenziamento per ben 450 persone, inclusi circa un centinaio di dipendenti della Groundcare Milano, già fallita ad agosto 2013, ed in "affitto" alla stessa Groundcare. Quest'ultima vicenda da sola meriterebbe un approfondimento, anche a fronte della diffida effettuata dal curatore fallimentare della Groundcare Milano nei confronti del curatore fallimentare della Groundcare in merito alla gestione dei lavoratori e dei beni in affitto. Peraltro, nonostante le rassicurazioni profuse solo lo scorso 10 dicembre dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in occasione dello svolgimento della interrogazione a risposta immediata presentata dai Deputati SEL (Sinistra Ecologia Libertà) n. 3-01214 sulla vertenza Groundcare e sull'obiettivo di favorirne la tutela occupazionale, l'evoluzione della situazione per i suoi lavoratori in questione ha avuto, purtroppo, un epilogo agghiacciante. Nelle giornate tra il 30 e il 31 dicembre 2014, infatti, sono stati chiamati in massa a firmare la propria lettera di licenziamento circa 450 lavoratori su poco più di 850 complessivi in forza presso la società.

Questi lavoratori si sono recati in una sala della Palazzina Epu di Fiumicino per ritirare la lettera di licenziamento, ma oltre alla firma di quella lettera è stata pure richiesta, per quanto ci risulta, anche la sottoscrizione di una liberatoria al fine di rinunciare sia al pagamento del mancato preavviso, sia all'esperimento di qualsiasi azione legale rispetto alla mancata selezione del personale da espellere. Inoltre, la firma sulla liberatoria sembrerebbe stata sollecitata con l'esplicito riferimento in forza del quale, in caso di rifiuto della sottoscrizione, oltre al mancato inserimento nel bacino di ricollocazione, il licenziamento sarebbe stato recapitato successivamente al 1 gennaio 2015, in modo da penalizzare il lavoratore nell'accesso alla mobilità che, come noto, dal 1 gennaio 2015 ha subito una drastica riduzione per effetto dell'entrata in vigore della c.d. "Legge Fornero". Per quanto risulta ai firmatari del presente atto di indirizzo, fortunatamente, qualcuno ha anche chiamato la Polizia e la liberatoria a quel punto è diventata facoltativa mentre prima veniva associata, di fatto, al rilascio della lettera di licenziamento;

in data 8 gennaio 2015 sono oltre 200 i lavoratori della GROUND CARE che dalla mattina protestano all'aeroporto di Fiumicino per colpa dei licenziamenti loro notificati dalla. La manifestazione organizzata dal Cub Trasporti è iniziata alle ore 10.00 con un presidio davanti all'ingresso del Terminal 3 partenze. I lavoratori GROUND CARE, ALITALIA e ARGOL dietro agli striscioni si sono mossi muovendo lungo il perimetro dello scalo e sono arrivati al terminal T1 e sul posto si trovavano Polizia e Carabinieri. Le parole del Consigliere comunale Erica Antonelli, membro della Commissione Lavoro del Comune di Fiumicino in merito al licenziamento dei lavoratori GroundCare sono state le seguenti: *"In un aeroporto internazionale come quello di Fiumicino non è il lavoro ad essere carente ma piuttosto la gestione dello stesso, incapace di fornire adeguati servizi ai passeggeri e mantenere un livello occupazione nei vari segmenti capaci di rappresentare al meglio la principale porta d'ingresso in Italia. Come già richiesto dal Sindaco Montino serve un tavolo interistituzionale sul lavoro aeroportuale, ma non solo visto anche il recente fallimento della Romana recapiti. Chiederò al Presidente della Commissione Attività Produttive e Lavoro del Comune di Fiumicino una audizione, anche con le parti sociali, per approfondire quanto appena accaduto in aeroporto"*; in ALITALIA, come noto sono stati

2251 gli esuberanti derivanti dal fallimento della privatizzazione del 2008 della compagnia: una gabbia ingiustificabile, pagata sull'altare del passaggio di CAI dalle mani della cordata di "prenditori" italiani agli arabi-anglosassoni di Etihad, senza contare l'ulteriore taglio salariale destinato ad abbattersi su chi è rimasto in servizio. Tutto ciò è inaccettabile se si considera che solo nel mese di maggio 2014, mentre Etihad entrava in Alitalia e venivano annunciati imminenti sacrifici, ivi compresi gli esuberanti, in nome dell'interesse generale, in Alitalia erano presenti in servizio oltre 1600 lavoratori precari, concentrati nei settori di terra operativi (scalo, carico-scarico bagagli, rampa, ecc.), necessari per far fronte all'atavico sottorganico esistente nella ex-Compagnia di Bandiera italiana. Ma non solo: mentre si consegnavano le lettere di licenziamento ad oltre 1600 dipendenti, in una stanza attigua, alcuni rappresentanti della illuminata dirigenza si accingevano ad assumere 200 lavoratori a tempo determinato. Ma la desertificazione delle attività di terra della ex-Compagnia di Bandiera prosegue nei giorni successivi con le esternalizzazioni delle attività;

l'attività informatica dell'ALITALIA viene spezzata in due grandi tronconi (attività applicative ed attività operative) pur di favorirne la dismissione. Da subito ALITALIA procede con la cessione ad IBM di circa 70 lavoratori inseriti nelle liste degli esuberanti e minacciati da un licenziamento che tutti sanno che non potrà concretizzarsi senza un grave pregiudizio dell'attività dei sistemi della Compagnia ma brandito pur di evitare che cresca l'opposizione dei lavoratori a cui lo spettro della disoccupazione farà "digerire" il passaggio delle attività. L'altro grande spezzone dell'informatica ALITALIA di circa 200 dipendenti, sarà invece al momento mantenuto nella compagnia per essere poi ceduto in un secondo momento. Pesantissimo anche il disegno che incombe su quanto resta delle attività di manutenzione degli aeromobili della Compagnia, al momento concentrate nella Divisione Tecnica di Alitalia (ormai meno di 2000 dipendenti contro gli oltre 5000 degli inizi degli anni 2000) e in AMS (Alitalia Maintenance Systems), una società partecipata AZ che si occupa della revisione dei motori, creata nel 2008 ed ormai in liquidazione. L'annuncio della reinternalizzazione delle attività di manutenzione pesante degli aeromobili, ceduta dai patrioti di CAI alla israeliana BEDEC, dovrebbe essere gestita da ATITECH che in parte, secondo gli annunci, utilizzerebbe parte dei 200 operai delle manutenzioni licenziati a novembre 2014;

attualmente, tuttavia, della realizzazione del progetto ATITECH non si sa nulla. In realtà le manutenzioni Alitalia, continuano a subire nel silenzio generale quel pesante ridimensionamento, avviato con la privatizzazione del 2009 di Alitalia, che ha prodotto di fatto lo smantellamento del polo della meccanica che nell'ambito dell'aviazione costituiva una delle più importanti eccellenze esistenti su Fiumicino;

rilevanti, ovviamente, le responsabilità delle istituzioni che si sono avvicinate nelle ultime Legislature sia in termini generali per ciò che sta accadendo nel settore, sia in termini più specifici per ciò che, solo per fare alcuni esempi, succede per i due ambiti citati (informatica e manutenzioni): con un minimo di lungimiranza industriale le suddette incontestabili eccellenze avrebbero potuto costituire la base della costruzione di segmenti di riferimento nell'ambito della più generale industria dei Trasporti, consentendo l'aggregazione di segmenti produttivi che avrebbero consentito la concentrazione e la gestione di strategiche attività, oggi frammentate in mille rivoli, con costi esorbitanti di esercizio e spesso con scadenti risultati in termini di qualità del servizio offerto;

si segnala, inoltre, che con riferimento alla situazione di ALITALIA, più recentemente, una quarantina di operai licenziati sono stati ricollocati solo a dicembre 2014, con contratti da 25 giorni e segnatamente dal 4 al 28 dicembre 2014, per le manutenzioni dei velivoli AIR

BERLIN. E ciò appare quanto mai deprecabile, se non addirittura allucinante, considerato che la precarizzazione dei licenziati rappresenta una vera e propria beffa dei diritti dei lavoratori e la chiara dimostrazione che il lavoro in Alitalia c'era;

e infine, si segnala come 500 lavoratori di SEA HANDLING siano stati agevolati all'uscita dalla società di gestione degli aeroporti milanesi (Linate e Malpensa) e, di fatto, sostituiti da lavoratori interinali e precari, nel passaggio delle attività dalla citata azienda ad Airport Handling, la neonata impresa, sorta a fronte del fallimento pilotato della prima in seguito alle multe dell'UE, inflitte per il presunto passaggio di denaro dalla SEA alla stessa SEA HANDLING;

moltissime altre sarebbero le vertenze da raccontare per descrivere il soffocamento occupazionale che caratterizza il comparto aereo-aeroportuale;

tutte, però, evidenziano l'enorme contraddizione esistente tra lo sviluppo del mercato del trasporto aereo e le ricadute che sul piano della tutela e della protezione sociale si stanno riflettendo sul mondo del lavoro;

emblematico a tale proposito il comportamento di una consistente pletora di aziende del comparto aereo-aeroportuale che, nel passaggio delle attività da un'impresa all'altra nel liberalizzato mercato del settore in questione, si rifiutano di applicare la Clausola Sociale, ovvero l'unico istituto contrattuale di tutela occupazionale che prevede la "riprotezione" dei dipendenti e che, qualora fosse rispettata, eviterebbe l'espulsione di centinaia e centinaia di lavoratori; Nella vertenza Groundcare, ad esempio, come anche è stato evidenziato dallo stesso Curatore Fallimentare, se fosse stata applicata la Clausola Sociale, decine e decine di lavoratori non sarebbero stati inclusi nei 450 licenziamenti effettuati recentemente, in quanto sarebbero restati in servizio, alle dipendenze delle società che hanno rilevato, anche negli ultimi tempi, le attività dalla stessa Groundcare, peraltro contribuendo ad affossarla e ad accelerare il definitivo fallimento.

paradossale appare pure che in tale contesto la spesa pubblica sia concentrata al solo fine di assicurare un sistema di ammortizzatori sociali al personale espulso dalla produzione: un investimento pubblico a perdere, sperperato anche per finanziare la ristrutturazione delle imprese del comparto che espellono forza lavoro precedentemente più garantita al fine di sostituirla con personale precario e a basso costo, quasi a voler investire denaro pubblico per evitare l'esplosione di un dissenso sociale la cui deflagrazione, senza i dovuti interventi, potrà essere solo rinviata;

si evidenzia, infine, come più volte siano stati invocati dagli stessi addetti operanti presso il comparto aereo-aeroportuale interventi della Magistratura e degli Organismi ispettivi del Ministero del lavoro, nonché delle strutture sanitarie atte a rilevare le condizioni di igiene e sicurezza dei lavoratori. Alcuni lavoratori hanno segnalato altresì l'opportunità che venga aperta al più presto una inchiesta da parte della Commissione Antimafia sulla assegnazione degli appalti nel settore e negli aeroporti italiani, perché le irregolarità, se non addirittura le infiltrazioni della malavita organizzata sembrerebbero essere piuttosto evidenti sia negli aeroporti romani sia in quelli milanesi, come in altri aeroporti italiani. A Fiumicino, ormai, l'evidenza è stata per altro messa in luce anche certificata dalla cronaca giudiziaria, con gli arresti di responsabili della MERIDIONAL, azienda che ha gestito fino all'anno scorso un appalto delle pulizie all'aeroporto di Fiumicino. Ma è evidente che questa potrebbe rappresentare solo la punta di un iceberg enorme che dovrebbe essere preso in esame dalle autorità competenti:-

**impegna il Governo**

**a porre in essere ogni iniziativa, anche normativa, tesa ad affrontare i modo efficace la gravissima crisi occupazionale che sta interessando l'intero comparto aereo e aeroportuale di cui i casi Alitalia, Meridiana, Groundcare, Sea-handling e Argol rappresentano solo alcuni dei casi più eclatanti, anche considerata l'enorme contraddizione esistente con lo sviluppo del mercato del trasporto aereo italiano;**

**a porre in essere ogni iniziativa, anche normativa, finalizzata a consentire una moratoria una moratoria dell'esercizio provvisorio e della licenza di Groundcare in attesa della definizione del sistema aeroportuale romano;**

**ad adoperarsi affinché la vertenza Meridiana si risolva con la possibile garanzia del mantenimento dei livelli occupazionali ad oggi esistenti, al fine di impedire che si disperdano forze lavoro qualificate come quelle operanti nella suddetta compagnia nel quadro della necessità di avviare urgentemente un tavolo di confronto con il Governo sulla questione sarda basilare per la messa in campo di un necessario e quanto mai urgente piano per la rinascita economica e sociale della Sardegna che, secondo gli ultimi dati diffusi dall'Inps, conta circa 350.000 persone al di sotto della soglia di povertà relativa e 138.588 pensionati in situazione di povertà assoluta, considerato pure che secondo i dati ISTAT in Sardegna ci sono 119.000 disoccupati, 130.000 sfiduciati e ammonterebbe a circa 16.000 il numero dei lavoratori in mobilità.**

**a favorire in sede parlamentare l'avvio un'indagine conoscitiva sulla situazione produttiva e occupazionale del comparto aeroportuale italiano, con specifico riferimento ai temi dell'emergenza e della condizione di precarietà che caratterizza il personale operante in tale settore, al fine di approfondire, in particolare, i fattori che incidono sulla capacità del sistema aeroportuale di garantire e incentivare il lavoro, valorizzando altresì l'occupazione delle giovani generazioni;**

**a farsi promotore di qualunque iniziativa tesa all'accertamento della presenza di eventuali irregolarità sotto il profilo della sicurezza e della tutela igienico-sanitaria di lavoratori operanti nel comparto aero-aeroportuale, nonché della assegnazione degli appalti;**

**a salvaguardare e rilanciare il patrimonio industriale del trasporto aereo italiano in considerazione delle grandi potenzialità e delle prospettive che l'intero settore del trasporto e del turismo offrono al nostro Paese, promuovendo con sollecitudine un piano di sviluppo nazionale per il reimpiego e la valorizzazione dei lavoratori del comparto in possesso di know how e di risorse estromesse dal ciclo produttivo sin dal 2008,**

**a porre in essere ogni atto di competenza finalizzato a chiarire i tempi e le modalità attraverso le quali il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e l'ENAC intendano definire i criteri di selezione del bacino costituito dal personale licenziato da cui dovranno attingere le aziende per le future assunzioni e per l'attivazione dei contratti di ricollocazione, così come definiti dalla legislazione vigente e avviati in forma sperimentale nel comparto del trasporto aereo.**

**SCOTTO, AIRAUDO, PLACIDO, ZARATTI, PIRAS, RICCIATTI, FERRARA, MARCON, DURANTI, FRATOIANNI, MELILLA, QUARANTA, BORDO, COSTANTINO, FARINA, GIORDANO, KRONBICHELER, MATARRELLI, NICCHI, PAGLIA, PALAZZOTTO, PANNARALE, PELLEGRINO, SANNICANDRO, ZACCAGNINI.**