



Chi si mette in tasca i profitti del Trasporto Aereo italiano? Il Governo (se c'è) batta un colpo e in fretta!



Milano, 29/08/2017

Si sta registrando un'altra estate record negli aeroporti italiani, con una crescita del traffico sia merci che passeggeri che sembra avvicinarsi alle due cifre. In una recentissima ricerca, il professor Ugo Arrigo della Università della Bicocca di Milano, misura in poco più di 28 miliardi di euro il valore dell'intero mercato dal trasporto aereo in Italia nel 2016, ma allo stesso tempo evidenzia come solo il 15% di questa ricchezza finisca nelle tasche del nostro Paese.

Non è più accettabile che si fronte a questa crescita, si continui ad assistere allo **stillicidio quotidiano di crisi**, di dumping e di svendita di pezzi pregiati di questa industria.

Nonostante sia emerso come Alitalia possa essere risanata in tempi accettabili, **i tre commissari straordinari stanno procedendo velocemente alla vendita di Alitalia**, operazione nella quale ormai si dà quasi per scontato l'opzione di scorpori di pezzi interi dell'Azienda. Si continua imperterriti su un'opzione che ha forti probabilità di produrre ulteriori danni industriali e sociali alla collettività con il plauso incomprensibile del Ministro Calenda.

Dopo la rivolta dei **lavoratori di Linate e Malpensa** contro l'ingresso della cooperativa Alpina dentro l'handling aeroportuale, imposta da AGS, committente di Ryanair, a settembre scadrà il mese di sospensione imposto da Enac. Vedremo se c'è la volontà di troncane sul nascere questo inaccettabile tentativo oppure perseguire un progetto contro le seppur minime regole sociali.

Di quel che rimane della manutenzione aerea in Italia, una volta fiore all'occhiello del nostro Paese, dopo un anno dall'aggiudicazione dai curatori fallimentari dell'attività della fu Alitalia Maintenance System, la **società IAG** non ha ancora chiarito come intenda avviare la produzione, mentre **Atitech**, altra frutto della privatizzazione di Alitalia nel 2008, si trova in una crisi di prospettive industriali oltre che finanziarie.

A più di un anno dall'accordo quadro del giugno 2016, **Meridiana**, dopo aver licenziato centinaia di dipendenti, vegeta senza un piano industriale nell'infinita attesa di Qatar Airways che non è ancora arrivato (si vede che interessa più Neymar...), mentre dell'altra superstita dell'industria aeronautica italiana, **Blue Panorama** ancora non è chiaro se uscirà dall'Amministrazione Straordinaria oppure no.

La lista si potrebbe allungare a dismisura, includendo gli **aeroporti italiani** dove ogni santo giorno si lotta con gli appalti, gare ed esternalizzazioni di attività che producono non solo altro precariato ma ormai **incidono sempre di più sui livelli di sicurezza e salute nelle operazioni**.

Si sta aprendo anche il fronte delle centinaia di **naviganti dipendenti delle compagnie aeree minori o low cost**, le quali ormai occupano il 40% del mercato e che producono spesso uno sfruttamento inaccettabile, negando salari dignitosi e arrivando persino in alcuni casi a non applicare le norme previste dalle leggi italiane.

È paradossale il fatto di come ogni giorno sempre più aerei decollino da aeroporti sempre più affollati, mentre si depauperava l'industria e aumenta a dismisura la precarietà!

La vicenda delle cooperative in Aeroporto dimostra che la ultra-deregulation non risparmierebbe nessuno. Dopo aver distrutto i vettori nazionali, adesso bussa famelica alla porta dei "sancta sanctorum" confederali nelle grandi società di gestione e di handling, in attesa di passare a tutti gli altri settori, compreso quello di assistenza al volo e dintorni.

Per questo non c'è più spazio per politiche sindacali "accomodanti" ed appare sempre più chiaro che le controparti hanno ormai tolto ogni spazio di manovra al sindacato.

Anche perché, nonostante tutte le difficoltà, aumentano i segnali di resistenza e di conflitto da parte dei lavoratori: da Milano per passare ad Alitalia, da Toscana Aeroporti (sciopero già indetto per l'8 settembre pv.) a ogni scalo nazionale, dalla manutenzione per finire all'indotto.

USB è a fianco di queste lotte che hanno il grande valore primario di scardinare almeno un "ordine delle cose" che sta sventrando il lavoro insieme alle stesse prospettive di un Paese a forte impatto turistico.

Di fronte a questo panorama sconcertante, spetta però al Governo e alle Istituzioni, finora

intenti solo a elargire ammortizzatori sociali, il compito di affrontare alla radice le cause di una situazione così disastrosa in un settore dove - invece - ci sarebbe posto per tutti.

È l'ora di prendere quelle decisioni fondamentali per il futuro di migliaia di lavoratori:

- **La nazionalizzazione delle Aziende strategiche, senza più svenderle all'operatore estero di turno;**
-
- **L'emanazione una riforma di sistema che imponga regole uguali per tutti gli operatori, a salvaguardia della sicurezza delle operazioni e del rispetto delle leggi italiane, tagliando l'odioso sistema del dumping e degli appalti e subappalti.**
-
- **Operare sul riequilibrio della filiera del Trasporto Aereo evidentemente fuori controllo, dove le Gestioni aeroportuali si arricchiscono, le compagnie low cost tuttora usufruiscono di finanziamenti aeroportuali, mentre le società di handling e i vettori nazionali si trovano costantemente senza ossigeno.**

Su queste tematiche, USB invierà una lettera al Governo per avviare quel confronto urgente finora ostinatamente negato.

A partire dal prossimo settembre, la gran parte delle vertenze aperte nel Trasporto Aereo italiano entreranno in una fase decisiva. USB non se ne starà con le mani in mano a guardare inerme alla distruzione di altri pezzi di ricchezza nazionale e deciderà l'indizione di uno sciopero nazionale dell'intero settore nei tempi più rapidi possibili.

Tocca quindi al Governo (ammesso che ne sia in grado) battere un colpo e in fretta!

I lavoratori del Trasporto aereo non possono aspettare oltre!