

COMUNICATO GRUPPO LAVORATORI AIRITALY

La volontà della proprietà italo qatariota di liquidare in “bonis” **Airitaly** dopo appena 2 anni di vita operativa, società nata sulle ceneri della storica aerolinea **Meridiana (IG)** che è stata per 58 anni la principale compagnia aerea italiana a capitale privato, avendo acquisito in precedenza le concorrenti **Eurofly (GJ)** e l’omonima **Air Italy (AEY)**, è stata espressa dagli azionisti (**AQA Holding** detenuta al 51% dal fondo **Akfed** di proprietà di **SAR Karim Aga Khan** ed al 49% dal colosso mondiale **Qatar Airways**) ancor prima che si manifestassero gli effetti nefasti della pandemia di **Covid19** sul traffico mondiale di passeggeri e rappresenta oggi assieme alla crisi di **Alitalia (AZ)** il triste epilogo della parabola discendente del trasporto aereo nazionale italiano.

Per quanto riguarda Airitaly siamo giunti alla fase conclusiva della procedura di licenziamento collettivo (ex Legge 223) di quasi 1400 dipendenti, annunciato pubblicamente nel febbraio 2020 e che si concluderà il 30 giugno 2021.

Nella storia di Airitaly questa è solo l’ultima di una serie di procedure di licenziamento collettivo: nel 2016 l’allora società **Meridiana Fly** basata a Olbia in Costa Smeralda, ne aveva sospesa un’altra firmando al **MISE**, grazie alla intermediazione dell’allora **Governo Renzi**, un Accordo Quadro con le rappresentanze sindacali, controfirmato dall’allora viceministro **On.le Teresa Bellanova** sotto la supervisione del ministro **Graziano Del Rio**, che prevedeva un abbattimento del costo del lavoro in essere e la stipula di un contratto meno remunerativo del CCNL in vigore in Alitalia, a fronte di una riduzione del personale, rispetto alle dimensioni originarie della società, di ben 500 unità.

In quell’accordo il Governo si impegnava al monitoraggio ed alla supervisione dell’attuazione dell’intesa in vista del **MOU** con il **Qatar** che nel febbraio 2018 annunciava in mondovisione dall’Hotel Excelsior Gallia di Milano il lancio della nuova controllata italiana (operazione simile a quella già avvenuta tra **Alitalia** ed **Etihad**).

Il vincolo per gli azionisti a non vendere o cedere quote societarie scadeva dopo 24 mesi, data esattamente coincidente con la messa in liquidazione della società nel febbraio 2020 e la nomina dei liquidatori nella persona del Prof. Enrico Laghi (in precedenza nominato commissario governativo della stessa Alitalia) ed il Dott. Franco Lagro.

Questa drammatica vertenza si è quindi sovrapposta alla contemporanea e delicata crisi di Alitalia con il risultato di creare una “tempesta perfetta” con la possibile devastazione dell’intero comparto dell’industria del trasporto aereo nazionale, ormai da tempo in mano alle spregiudicate compagnie straniere Low Cost e che vedrebbe sparire o uscirne fortemente ridimensionati i due principali vettori nazionali se non verrà attuato un piano “Marshall” di reindustrializzazione e di investimenti sinergici ed organici nel settore dell’aviazione civile nazionale.

Decine di migliaia di professionisti specializzati del settore (piloti, tecnici e manutentori, assistenti di volo oltre al personale amministrativo di terra) la cui maggior parte si trova oggi nella quinta decade di vita, rischia di perdere oltre alla capacità di reddito anche la possibilità di reimpiego nonostante le buone premesse di ripresa del trasporto aereo mondiale del post pandemia.

Con la differenza che mentre per il personale Alitalia si prospetta una continuità lavorativa nella costituenda **ITA (Italia Trasporto Aereo)** o quanto meno la possibilità di usufruire di ammortizzatori sociali prolungati e continuativi (nonostante le criticità ed i ritardi del FSTA nell’erogazione degli assegni retributivi), per il personale Airitaly non vi è ancora nessuna certezza, né come prospettive di carriera futura, né di poter godere di tali ammortizzatori vista la volontà della proprietà di portare a termine la procedura di liquidazione e di chiudere l’azienda.

Tutto questo in stridente contrasto con i vincoli e le indicazioni emanate dal Commissario UE per la concorrenza **Margrethe Vestager** dove veniva ribadito che la futura ITA non dovesse avere alcuna continuità aziendale con la precedente Alitalia, compreso nome, logo, colori, programma di fidelizzazione e COA (Certificato di Operatore Aereo), dovendo assumere il proprio personale dal mercato.

Lo scempio occupazionale che sta avvenendo oggi con la messa in cassa integrazione di quasi 6000 dipendenti Alitalia ed il licenziamento collettivo di 1500 lavoratori Airitaly sta per creare un danno erariale di centinaia di milioni di euro allo Stato, non solo dovuto agli emolumenti di cassa integrazione e NASPI che dovranno essere versati, ma anche sotto forma di mancati introiti per l'erario e per tutto il mancato indotto generato.

Una soluzione per ottemperare ai vincoli imposti da Bruxelles sarebbe quella di adoperare gli assets strategici di Airitaly (COA, Manutenzione, ATO) come fondamenta di una nuova compagnia di bandiera nazionale in discontinuità con la precedente che dovrebbe strutturarsi adeguatamente per riuscire sopravvivere in un mercato ipercompetitivo e che può rappresentare la naturale collocazione del personale delle due aziende coinvolte da una crisi contemporanea e drammatica.

Tale soluzione, peraltro già avvenuta in passato con la fusione tra **Alitalia**, allora pubblica ed **AirOne** privata portò alla nascita di **CAI** (Compagnia Aerea Italiana) che assorbì il personale delle due compagnie aeree e raggiunse notevoli dimensioni oggi fondamentali per non essere fagocitati dai colossi stranieri e dai vettori globali che impongono scarse aspettative di vita a chi opera con un limitato numero di aeromobili, struttura e personale.

A tal proposito si analizzino i seguenti numeri:

- **Air France:** 84.000 dipendenti e 212 aerei ovvero 396 dipendenti per aeroplano
- **Lufthansa:** 117.000 dipendenti e 340 aerei ovvero 344 dipendenti per aeroplano
- **British Airways:** 37000 dipendenti e 254 aerei ovvero 145 dipendenti per aeroplano
- **Qatar Airways:** 45000 dipendenti e 234 aerei ovvero 192 dipendenti per aeroplano
- **Alitalia:** 11.000 dipendenti e 121 aerei ovvero 90 dipendenti per aeroplano

Se paragoniamo i numeri presentati per la nascita della nuova ITA ci troveremmo di fronte a:

- 5000 dipendenti e 51 aerei ovvero 98 dipendenti per aeroplano.

Non ci vuole molto a capire che questa soluzione non garantisce alcun futuro per il comparto del trasporto aereo nazionale.

Ipotizzare l'utilizzo di Airitaly come esempio evidente di discontinuità da presentare alla Commissione Europea nel piano industriale per la nuova compagnia di bandiera che comprenda almeno 120 aerei e 10.000 dipendenti non solo porterebbe ad un chiaro abbattimento delle quote degli esuberanti che godono di ammortizzatori sociali ma soprattutto produrrebbe un miglioramento del rapporto costi/benefici della stessa e si eviterebbe di consegnare ai vettori stranieri il mercato italiano, aziende che spesso non generano introiti dal punto di vista erariale e che continuano a proporre contratti ben al di sotto del CCNL ed in alcuni casi in totale contrapposizione con le leggi e le regolamentazioni vigenti.

Ad oggi inoltre ad sola una settimana dal licenziamento collettivo nessuna offerta credibile di acquisizione dell'azienda posta in liquidazione in bonis è stata annunciata generando sconforto e fortissima preoccupazione tra i dipendenti della stessa.

E' per questo che ci affidiamo alle istituzioni di Governo sperando che per i lavoratori di Airitaly, il cui background professionale è frutto di decenni di esperienza e di expertise nel settore, possa ancora esistere un futuro possibile nel mondo del lavoro aereo nazionale.

Il Gruppo Dipendenti Airitaly