

## Atto Camera

Mozione 1-00141 presentata da ROBERTO MORASSUT testo di mercoledì 25 marzo 2009, seduta n.152

La Camera,

premesso che:

la crisi economica internazionale, così come confermato da tutti gli operatori di settore e dagli enti di controllo internazionali, sta determinando effetti rilevanti anche per il settore del trasporto aereo;

in questo quadro i dati forniti dai maggiori vettori internazionali ci dicono che lo shock per il traffico aereo mondiale è previsto in una misura superiore di 3-4 volte a quanto verificato in seguito agli attentati dell'11 settembre 2001;

scorrendo i dati forniti dalle compagnie leader nel trasporto aereo possiamo vedere che nel mese di febbraio 2009, così come riportato dai quotidiani nazionali, Air France-Klm ha perso l'8,1 per cento dei passeggeri, Lufthansa registra un - 9,3 per cento mentre British Airways prevede di ritornare all'utile non prima del 2011;

il 13 gennaio 2009 è avvenuto il passaggio di consegne ufficiali da parte del Commissario liquidatore di Alitalia S.p.A. alla Compagnia Aerea Italiana, con la relativa operatività ed i diritti di volo che sono stati trasferiti ai soci della nuova compagnia;

i 21 soci italiani della CAI hanno sottoscritto un impegno finanziario di 847 milioni di euro, non ancora versati integralmente, ed il partner internazionale individuato in Air France-Klm si è impegnato a contribuire all'operazione con 322 milioni di euro, garantendo un impegno che corrisponde al 27,5 per cento del totale (1.169 milioni di euro circa), da diminuire al 25 per cento di partecipazione al capitale nominale considerando che i francesi pagano un sovrapprezzo di 40 milioni di euro circa essendo in possesso di azioni di categoria cosiddetta B;

l'avvio della nuova gestione dell'ex vettore di bandiera ha registrato una considerevole contrazione di passeggeri rispetto allo stesso mese dell'anno precedente quando, confrontando i dati di gennaio 2008 e 2009, il fattore di riempimento era di 51 posti occupati su 100 per i voli nazionali, 55 su quelli internazionali, 73 su quelli intercontinentali, mentre ad oggi abbiamo 43 posti occupati su 100 per i voli nazionali, 44 su quelli internazionali, 57 su quelli intercontinentali;

nei piani della nuova compagnia è indicato un livello medio del 65 per cento del coefficiente di occupazione degli aerei per l'equilibrio dei conti, inferiore al 71 per cento inizialmente previsto dal Piano Fenice predisposto dall'Advisor Intesa-San Paolo incaricato di verificare le condizioni per la privatizzazione dell'ex compagnia di bandiera;

in questo quadro è da rilevare la drammatica situazione in cui si sono trovati i lavoratori di Alitalia, in riferimento al mancato rispetto degli accordi sottoscritti a Palazzo Chigi tra le parti sociali ed i vertici della CAI, della cui applicazione si era fatto garante il Governo nella Persona del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio;

il totale del personale dell'ex Alitalia in cassa integrazione, tra piloti, assistenti di volo e personale di terra, ammonta a 7 mila dipendenti, cui è stata garantita un'indennità per sette anni in uno scenario che faceva prevedere il reimpiego dei lavoratori, oggi sempre più difficile a causa delle

difficoltà cui si accennava, anche per i maggiori vettori internazionali;

ad oggi, a distanza di tre mesi dall'avvio delle procedure per la cassa integrazione, i lavoratori in esubero non hanno ancora ricevuto il pagamento dell'indennità, eccezion fatta per l'acconto corrisposto dall'Inps che ammonta al 15 per cento circa di quanto avrebbero dovuto ricevere;

i rappresentanti sindacali dei lavoratori hanno denunciato che la causa dei ritardi nei pagamenti dell'indennità di cassa integrazione sarebbero dovuti a problemi di elaborazione dei dati da parte della CAI che deve già fare fronte al complicato sistema di pagamento delle buste paga per i lavoratori trasferiti alla nuova compagnia;

ulteriore allarme ha generato la denuncia delle sigle di rappresentanza dei piloti, che sollevano il problema dei brevetti di volo che potrebbero scadere per prolungata inattività da parte dei lavoratori in cassa integrazione, problema questo cui hanno pensato di ovviare chiedendo che il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali si adoperi presso i vertici di Alitalia affinché vengano applicate tipologie contrattuali già previste nell'ordinamento italiano come la Cassa integrazione a rotazione e i contratti di solidarietà;

non è possibile, in piena crisi economica, non affrontare seriamente e con la necessaria responsabilità una vicenda che vede coinvolte migliaia di famiglie con un crescente disagio causato dall'incertezza per il futuro;

più in generale, il tema della velocizzazione delle procedure di riconoscimento e corresponsione delle indennità previste dal sistema di ammortizzatori sociali riguarda l'intera generalità dei lavoratori e, a tutt'ora, risulta irrisolto,

impegna il Governo:

ad adottare ogni misura utile volta ad assicurare una celere, puntuale e integrale applicazione degli accordi sottoscritti tra Alitalia, società subentrante e organizzazioni sindacali, garantendo in particolare una tempestiva corresponsione degli strumenti di integrazione del reddito;

a verificare che tutti gli attori si adoperino per una efficiente e leale collaborazione nella gestione delle procedure di riconoscimento della cassa integrazione;

ad adoperarsi, per quanto di sua competenza, per favorire soluzioni di gestione degli ammortizzatori sociali che consentano il mantenimento delle competenze professionali nonché la validità dei titoli di abilitazione al volo dei piloti.

(1-00141)

«Morassut, Meta, Enzo Carra, Carella, Tidei, Pompili, Fiano, Lovelli, Gasbarra, Marantelli, Trappolino, Cesario, Boffa, Bachelet, Coscia, Verini, Concia, Binetti, Berretta, Marco Carra, Capodicasa, Capano, Barbi, Boccuzzi, Froner, Vannucci, Argentin, Causi, Giachetti, Madia».