

INCONTRO CON ALITALIA SUGLI ESUBERI

Nella serata del 24 gennaio 2014, si è svolto un incontro tra Alitalia CAI e le Rappresentanze di FILT CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI ed UGL Trasporti, focalizzato sul tema degli esuberi tra il Personale Navigante.

Presenti per l'azienda G. Rossi, A. Cuccuini, G. Serrao e A. Schillaci. Per le OO.SS i Segretari Nazionali ed i Coordinatori Nazionali di Piloti e AA.VV. Il Responsabile delle Risorse Umane Giorgio Rossi ha iniziato facendo il punto sulla situazione aziendale e sulla trattativa in corso con Etihad:

L'aumento di capitale da 300 milioni di euro si è concluso con successo. La maggior parte di queste risorse è però già stata assorbita dal pagamento dei debiti con i principali fornitori. La situazione di cassa rimane quindi preoccupante, perché le Banche non hanno ancora sottoscritto il finanziamento di 200 milioni indispensabile per garantire la continuità aziendale nel medio termine. I contatti con gli Istituti di Credito sono ovviamente ancora in corso e si attendono sviluppi a breve. I risultati operativi del primo trimestre si prospettano in linea con il budget, con alcuni segnali incoraggianti di ripresa del prenotato su internazionale e intercontinentale.

Le trattative con Etihad sono in fase avanzata e dalle attente analisi già effettuate con gli emiratini emergono prospettive interessanti in tema di sinergie e possibile sviluppo del network. I tempi per la sottoscrizione da parte di Etihad di una lettera di intenti vincolante, sono però ancora incerti e potrebbero non essere brevi. Tra le precondizioni richieste dagli arabi, oltre alla ristrutturazione del debito con le Banche, figura anche l'accordo con le Parti Sociali su esuberi e riduzione del costo del lavoro.

Ha poi preso la parola Antonio Cuccuini per le Relazioni Industriali, che ha illustrato l'esito degli incontri con i Ministeri competenti in tema di ammortizzatori sociali:

Il Governo ha esteso fino al 31 dicembre 2018 le attuali modalità di finanziamento del Fondo Speciale del Trasporto Aereo, garantendo fino a quella data la copertura economica degli istituti necessari a gestire tutte le situazioni di crisi del settore del Trasporto Aereo.

Per il Personale Navigante l'unico strumento applicabile, che per tempistiche e modalità di attuazione corrisponde alle necessità aziendali, è la solidarietà, la cui durata iniziale può raggiungere i 24 mesi, prorogabili a scadenza di altri 12, a loro volta suscettibili di un ulteriore anno di proroga, per un totale di 4 anni. La CIGS invece, dopo la Riforma Fornero, è stata ridotta anche per il Trasporto Aereo a solo 12 mesi.

Dal punto di vista del dipendente non ci sono differenze tra i 2 istituti, sia sotto l'aspetto retributivo che previdenziale. In ottemperanza alla vigente regolamentazione che regola le modalità di integrazione salariale da parte del FSTA, ogni giornata di solidarietà verrebbe remunerata all'80% dell'importo ottenuto dividendo per 20 la retribuzione media mensile di ogni singolo Pilota, calcolata nei 12 mesi precedenti alla data di firma di un eventuale accordo. Nel computo sono comprese tutte le voci fisse e variabili della busta paga, diarie incluse.

Nel caso di prolungata assenza per malattia, il volato medio mensile individuale verrebbe ricostruito utilizzando solo i periodi di piena attività. Tali importi verrebbero anticipati dall'azienda che poi chiederebbe il rimborso al Fondo Speciale. I contributi previdenziali per dette giornate verrebbero accreditati da parte dell'INPS.

Alitalia ha inoltre confermato che tutte le eccedenze di Personale previste dal Piano Industriale, verranno gestite in modo solidaristico e non espulsivo, rispondendo quindi positivamente a quella che era stata una pregiudiziale a cui il Sindacato Confederale aveva subordinato l'inizio di qualsiasi trattativa.

Questo il dettaglio degli esuberi per le varie categorie: PNT 280, PNC 360, Staff/Uffici 600, Area Ground 480, Manutenzione 190, per un totale di 1910 unità.

Il Responsabile Pianificazione Giampaolo Serrao ha poi illustrato gli interventi di efficientamento e di razionalizzazione dell'attività previsti dal Piano Industriale, da cui scaturiscono le 280 eccedenze di PNT. I dati sono aggiornati a fine 2013 e dovranno quindi essere rivisti alla luce delle previste dimissioni volontarie di F/O che hanno superato le selezioni con altri vettori.

Si tratta ovviamente dei numeri elaborati da Alitalia, su cui tutto il fronte sindacale ha avanzato critiche e perplessità e che andranno analizzati e verificati in modo dettagliato, anche in considerazione del travaso di migliaia di ore di volo di medio raggio da AZ a CYL, che è stato contestato al tavolo.

Nel 2014 il Gruppo CAI ha pianificato circa 430.000 ore di volo, in contrazione del 2% rispetto al volato 2013 che si è attestato a 438.000. L'azienda punta ad incrementare l'utilizzazione media giornaliera di macchine ed equipaggi. Il settore A32X dovrebbe passare dalle attuali 3 ore e 48' di impiego del PNT, a 4 ore e 12'.

La flotta in linea (ovvero gli aeroplani che effettivamente volano al netto di manutenzione, riconfigurazione, ecc.) passa dai 122,4 a/m totali del 2013 (di cui 19 di L.R), ai 114,7 totali del 2014 (di cui 18,8 di L.R.). La diminuzione di 7,7 aeroplani in linea, genera un esubero di 70 teste.

Il Lungo Raggio, in particolare il B777, in ragione di un'attività che si è ridotta negli ultimi anni a fronte di un'invarianza di flotta, presenta eccedenze per 25 unità.

Il Re-Hubbing ha generato una riduzione di 13.500 giornate di linea, che si traducono in minori necessità di organico valutate in 70 risorse PNT.

La stagionalità del network, che prevede nella Winter l'impiego di 15 macchine in meno rispetto alla Summer, di cui 2 di Lungo Raggio, per l'azienda genera 60 esuberanti nei mesi di scarsa attività.

Ulteriori 55 risorse PNT in eccesso scaturiscono dall'ottimizzazione degli sfidi di programmazione e dai processi di efficientamento che Alitalia intende realizzare a partire dalla stagione estiva 2014.

La somma di questi valori porta il totale complessivo delle eccedenze di Piloti che Alitalia ha dichiarato nel Piano Industriale a 280 unità.

Oltre a contestare queste argomentazioni nel corso dell'esposizione, i Responsabili dei Piloti Confederati si sono riservati di analizzare nel dettaglio i dati forniti dall'azienda, per verificarne l'attendibilità e la percorribilità. In molti casi infatti, questi recuperi di produttività sono frutto di un esasperato ricorso a turnazioni massacranti e ad avvicendamenti estendibili, con tempi di servizio spinti ai limiti ministeriali a fronte di una bassa attività di volo.

Nell'ipotesi aziendale le giornate di solidarietà da distribuire tra la popolazione nel 2014 ammonterebbero a 28.000 per i Comandanti e a 42.000 per i Piloti, con una media annuale pro-capite di 45 giorni per i Comandanti e 57 per i Piloti.

Queste misure coinvolgerebbero tutti i COA del Gruppo CAI, ad eccezione di CityLiner dove, in ragione di un'attività che satura il potenziale di utilizzazione della flotta, non solo non ci sono eccedenze di PNT, ma sono pianificate immissioni di Piloti nei prossimi mesi. Rimane però aperta la questione dei Comandanti distaccati.

Sono state poi affrontate a titolo esplicativo, alcune questioni che dovranno essere approfondite nel corso delle prossime riunioni, come la necessità di distribuire in modo omogeneo sia le giornate di solidarietà che l'attività di volo, in modo da non creare sperequazioni tra i vari settori e tra le varie basi.

Un eventuale accordo dovrebbe inoltre prevedere la possibilità per i singoli Piloti, di richiedere volontariamente un numero di giornate di solidarietà superiore alla spettanza mensile. Cio' consentirebbe ad ognuno di utilizzare in modo flessibile questo istituto, per far fronte ad eventuali esigenze familiari e agevolerebbe sia i Colleghi Pendolari che quelli impiegati sulle Basi Periferiche ma residenti altrove. In questo modo si ridurrebbe il montante complessivo da distribuire tra la popolazione.

Il Com.te Cenci ha inoltre evidenziato la contrarietà della FIT Cisl ad estendere la solidarietà anche ai Piloti in Part Time, salvo richiesta volontaria da parte degli interessati.

Il valore complessivo dei risparmi per Alitalia, di un accordo che permettesse di gestire con gli ammortizzatori sociali tutti i 1910 esuberi dichiarati nel Piano Industriale, ammonta a circa 80 milioni di euro all'anno.

Questo importo fa capire l'importanza di questa trattativa, perché un contributo di tale entità a carico dell'INPS, consentirebbe di colmare buona parte delle richieste aziendali in tema di riduzione del costo del lavoro presenti nel Piano approvato dal CdA. Nel corso della riunione infatti, non sono state discusse le richieste aziendali di riduzione delle retribuzioni dei Piloti sulle quali abbiamo già espresso il nostro dissenso.

La nostra Organizzazione Sindacale è fortemente impegnata, sia a livello aziendale che governativo, per creare le premesse per l'effettivo ingresso di Etihad nel capitale sociale di Alitalia.

Senza l'integrazione con il ricco vettore di Abu Dhabi infatti, la Compagnia rischia di avvitarsi di nuovo, entro pochi mesi, in una pericolosa spirale recessiva che ne segnerebbe il definitivo tracollo. La lobby del fallimento è ancora infatti molto forte e attiva, sia all'interno che all'esterno della Compagnia, perché un'Alitalia risanata e guidata finalmente da chi conosce molto bene i mercati mondiali, potrebbe rapidamente recuperare quote di traffico ai danni dei concorrenti, sia in Italia che all'estero.

Siamo convinti che il sostegno di un partner internazionale del calibro di Etihad, dotato delle risorse e delle capacità manageriali indispensabili per competere efficacemente nel difficile business del Trasporto Aereo Internazionale, consentirebbe di rilanciare efficacemente Alitalia, permettendo di rivedere l'attuale Piano Industriale in un'ottica di sviluppo, creando così le condizioni per riassorbire progressivamente l'attuale sovra organico di Piloti e offrire migliori prospettive anche ai Colleghi che attendono di rientrare nel ciclo produttivo.

Senza contare che l'esigenza del vettore emiratino, di reperire in tempi rapidi il PNT necessario a sostenere la prevista immissione nella propria flotta di centinaia di nuovi velivoli nei prossimi anni, aprirebbe interessanti scenari professionali per tutti, da sfruttare appieno con accordi specifici.

Vi terremo puntualmente informati sugli sviluppi di questa complessa e delicata trattativa, determinante per il futuro di tutta la Categoria e Vi invitiamo, per qualunque chiarimento, a contattare i nostri Delegati Sindacali.

Roma, 24 Gennaio 2014

FIT CISL Piloti
www.fitcisl.org



Seguici anche su Twitter e Facebook