

Le relazioni industriali nel settore del trasporto aereo dopo il Covid

Fausta Guarriello, Piera Campanella, Davide Dazzi

1. Uno scenario europeo e comparato del settore.

Il trasporto aereo è tra i settori che più hanno risentito del blocco causato dalla pandemia da Covid-19. La paralisi determinata dalle misure di contenimento del contagio (*lockdown* delle attività non essenziali, chiusura delle frontiere, distanziamento sociale) ha fatto precipitare la redditività di un settore in espansione da oltre un ventennio, dopo l'avvio delle politiche di liberalizzazione di un mercato fino agli anni '90 protetto. La battuta d'arresto subita per effetto della pandemia è stata devastante, con licenziamenti di massa che nel mondo hanno riguardato i due terzi della manodopera.

Lo scenario europeo si è distinto, sia pure in modo non omogeneo, per l'esistenza e l'attivazione di un quadro istituzionale e di dialogo sociale che ha mitigato l'impatto economico, sociale e occupazionale della crisi attraverso misure emergenziali che hanno iniettato liquidità nelle imprese del settore e salvaguardato l'occupazione attraverso il ricorso ad ammortizzatori sociali, preesistenti o di nuovo conio, evitando che processi espulsivi disperdessero il patrimonio professionale di personale altamente qualificato.

L'inedito sforzo delle istituzioni europee e gli strumenti generali e specifici varati, dalla sospensione della disciplina sugli aiuti di stato (di cui hanno beneficiato tutti i settori, compreso il trasporto aereo con 30 miliardi di euro destinati alle compagnie aeree e 1,78 miliardi agli aeroporti), al meccanismo Sure, al Recovery and Resilience Facility, alle deroghe alla disciplina sull'assegnazione di slots negli aeroporti e sull'esercizio dei servizi aerei, alla fissazione di regole comuni per il controllo sanitario dei passeggeri e alla previsione di voucher e rimborsi per i voli cancellati, hanno favorito un percorso seguito in modo differenziato dagli Stati, più propensi a intervenire con risorse finanziarie e regolative *ad hoc* dove le tradizioni di relazioni industriali sono più cooperative e il ruolo degli attori sociali è formalmente riconosciuto. I problemi indotti dal Covid-19 sulla continuità dei servizi aeroportuali e sulle condizioni di lavoro dei suoi addetti hanno indotto le parti sociali europee a condividere linee-guida e raccomandazioni nei confronti delle istituzioni e delle organizzazioni nazionali per favorire un approccio coordinato alla sfida globale della pandemia.

La prospettiva comparata adottata nel progetto VIRAL, acronimo per *Varieties of Industrial Relations in Aviation Lockdown*, ha evidenziato il paradosso di un settore per sua natura transnazionale, che applica standard tecnici definiti a livello internazionale e opera in un mercato regolato dal diritto europeo della concorrenza e, tuttavia, sottostà per la disciplina dei rapporti di lavoro a regole e prassi nazionali difformi da paese a paese. Nel campo delle relazioni industriali, le diverse culture nazionali e le trasformazioni indotte dal riposizionamento strategico dei diversi attori del sistema, precedenti la pandemia e da questa accelerate, mostrano una maggior resilienza di sistemi bilanciati di democrazia negoziale in cui gli attori sociali sono stati coinvolti in misure di sostegno alle imprese e ai lavoratori preservando il patrimonio immateriale del settore in vista della ripresa, rispetto a sistemi nei quali la risposta alla crisi è stata demandata a decisioni unilaterali delle aziende.

La lezione appresa dalla pandemia in un settore nevralgico per l'economia, caratterizzato da alti tassi di sindacalizzazione in tutti i paesi analizzati¹, dalla presenza di sindacati generali e professionali spesso in competizione, da un'accentuata frammentazione del fronte datoriale, da contratti collettivi prevalentemente aziendali, da

¹ Si tratta di Danimarca, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Polonia e Spagna.

compagnie *low-cost* restie a riconoscere il sindacato e a entrare in processi negoziali, da una competizione sui costi che ha visto espandere il modello di business delle *low-cost* anche alle compagnie di bandiera, con progressivo deterioramento delle condizioni di lavoro, può costituire un buon viatico per affrontare nuove sfide.

L'improvvisa risalita della domanda nella primavera-estate 2022 ha evidenziato la tenuta di sistemi più coesi e resilienti rispetto a sistemi che hanno reagito alla pandemia con licenziamenti ed esodi di massa che oggi, in fase di ripresa del settore, portano a carenze di manodopera e a una stagione di rinnovi contrattuali segnata da scioperi per ottenere migliori condizioni salariali e normative, dopo i sacrifici del periodo di *lockdown*. La fase attuale, peraltro, è segnata dall'obiettivo di assicurare la progressiva riduzione fino al completo azzeramento delle emissioni climalteranti entro il 2030 e 2050 secondo il programma della Commissione UE "Fit for 55".

Quanto le relazioni industriali possano definire/accompagnare un percorso di "transizione giusta" nel settore dell'aviazione civile assicurando strategie di trasporto sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale è questione di cui gli attori sociali appaiono consapevoli, come emerge dalla condivisione della dichiarazione di Tolosa del febbraio 2022 e degli obiettivi tracciati nell'assemblea internazionale dell'ICAO dell'ottobre 2022. Si tratta di una sfida che disegnerà lo scenario dei prossimi decenni e richiederà un rafforzamento del dialogo sociale a tutti i livelli, magari in vista di un possibile accordo transnazionale di natura vincolante, come avvenuto sinora solo nel settore marittimo.

2. Il trasporto aereo: prospettive del settore, modello di business, costo del lavoro.

Utili elementi di riflessione possono emergere ove si guardi al trasporto aereo da un triplice versante: le prospettive del settore nell'ambito delle più generali politiche per la mobilità; il modello di *business* prescelto dai vettori aerei; il costo del lavoro e le politiche di gestione del personale.

Sul primo versante, spicca il tema della sostenibilità, anzitutto ambientale. A riguardo, ha suscitato clamore la scarsa attenzione dedicata dal PNRR alla ripresa "verde" del sistema aeroportuale, pur enormemente colpito dalla crisi pandemica. Si è trattato di una scelta inevitabile a fronte delle rigide chiusure europee; resta, tuttavia, che il futuro del settore reclama forti investimenti, anzitutto in termini di "visione", con politiche industriali capaci di supportare il passaggio a una mobilità integrata e sostenibile, poi, sul terreno delle nuove tecnologie e delle misure di riduzione delle emissioni. L'interesse per quest'ultimo tema, ha dovuto, peraltro, fare i conti con una ripresa inaspettata della domanda di voli a chiusura della pandemia; il che, se non ha scalfito l'attenzione per la sostenibilità, ha rafforzato il protagonismo delle compagnie *low cost*, le cui politiche di basso prezzo finiscono per sollecitare la crescita del traffico aereo, per di più su tratte a corto raggio, le più impattanti a livello climatico.

Sul secondo versante, quello del modello di *business*, rileva la crescita proprio dei vettori *low-cost*, precipitato delle politiche europee di liberalizzazione del settore. Le *low-cost*, da un lato, hanno insidiato le vecchie compagnie di "bandiera", nate e cresciute "fuori mercato", nella dimensione protetta degli aiuti di Stato; dall'altro, hanno fornito un valido modello da emulare per far fronte ai costi del personale, la seconda voce di bilancio per importanza. Finito il *lockdown*, le imprese *low-cost* hanno, peraltro, trainato più di altre la ripresa, sì da ergersi a modello vincente, almeno in apparenza. Eppure fosche nubi cominciano a stagliarsi all'orizzonte anche di queste compagnie, il cui *business* appare insidiato da serie minacce: lo sfavore per il traffico aereo su tratte a corto raggio; il progressivo impoverimento della classe media europea finora al centro dello

sviluppo del comparto; i costi del carburante, destinati a crescere analogamente a quelli del lavoro.

E veniamo, allora, al terzo versante, quello relativo alla gestione del personale. Qui si è di fronte a un panorama assai articolato. Sul lato delle imprese si registra un ampio novero di società, tra produttori, vettori, servizi aeroportuali, e un nutrito ricorso a subfornitori, specie per i servizi di terra, che accresce oltremodo la complessità del quadro. Sul fronte dei lavoratori si sconta la presenza di un vasto insieme di qualifiche e di professionalità specifiche, al punto che l'idea di un CCNL di "filiera" utile a circoscrivere le tendenze centrifughe del sistema, si presenta ambiziosa, anche quando sostenuta dalla legge (v. art. 203 D.L. n. 34/2020 conv. in L. 77/2020).

A onor del vero, il sistema aeroportuale italiano ha comunque retto all'impatto della crisi: per un verso, il blocco dei licenziamenti collettivi, per l'altro, il ricorso agli ammortizzatori sociali hanno garantito una buona ripresa post-pandemica, al netto di qualche "scopertura" tra gli "stagionali". Tuttavia, dopo i sacrifici imposti dalla pandemia, anche per effetto di politiche di *pay cut*, i lavoratori sono tornati ad agitare la questione salariale, non solo nelle compagnie *low cost*, ma pure presso la nuova ITA Airways, tuttora al centro di importanti sfide: una "privatizzazione" da compiere; un piano di politica industriale da confermare e impegni economici significativi da sostenere per la nuova flotta; richieste dei sindacati su nuove assunzioni e più elevati stipendi, oggi inferiori persino a quelli dei vettori *low-cost*; un incombente contenzioso in materia di lavoro, effetto proprio della difficile operazione societaria messa a punto.

3. (Segue): le relazioni industriali nel settore

Entrando nel merito delle relazioni industriali nella filiera del trasporto aereo, due sono le evidenze che aiutano a contestualizzare il settore in Italia. In un generale contesto di relazioni industriali europeo trainato dalla contrattazione aziendale, il modello italiano si caratterizza per il tentativo di aprire ad un processo di centralizzazione della contrattazione collettiva, introducendo una architettura di contrattazione collettiva capace di abbracciare tutta la filiera del trasporto aereo. Inoltre, se sul tema delle misure preventive e di risposta al contenimento del contagio da Covid-19, le relazioni industriali si sono mosse lungo un sentiero di collaborazione e cooperazione, sul ruolo della contrattazione collettiva i rapporti tra le parti sociali si sono mostrati più tesi, mettendo alla prova la tenuta del modello di relazioni industriali costruito nel pre-pandemia. I principali elementi di destabilizzazione del processo di centralizzazione della contrattazione collettiva sono tre.

La conflittualità e la concorrenza tra le organizzazioni sindacali a livello settoriale. La pandemia non sembra aver risolto quelle asperità sindacali maturate nel periodo pre-pandemico soprattutto nell'ambito delle compagnie *low-cost* e più precisamente in Ryanair: nel 2018, è stato siglato il primo contratto collettivo aziendale in Ryanair firmato da Anpac e Anpav, come associazioni professionali, e Fit-Cisl tra le categorie confederali. Se la frattura tra le confederazioni avviene nelle *low-cost*, la contrattazione collettiva nazionale segna invece la linea di separazione tra sindacato confederale e associazioni professionali, ad oggi escluse. La frammentazione del fronte sindacale, a nostro avviso, non consente di beneficiare pienamente del diverso rapporto di forze che la rapida crescita del traffico aereo nel 2022 ha involontariamente prodotto.

Altro elemento di destabilizzazione è l'emersione di nuovi soggetti datoriali. Da un lato, la nascita di Aeroporti 2030 staccatosi da Assaeroporti e, dall'altro, la costituzione di Aicalf, ovvero l'Associazione delle compagnie aeree *low-fares* italiane. Se il primo soggetto datoriale rappresenta sicuramente una novità nello scenario aeroportuale ma, al momento, non una rottura sul piano della contrattazione collettiva, il secondo apre a sfide e scenari sicuramente nuovi per le relazioni industriali settoriali.

Nata come reazione delle compagnie *low-cost* all'introduzione con il Decreto Rilancio del 2020 (art. 203, [Legge 77 del 17 luglio 2020](#)) di un trattamento economico per le compagnie aeree non inferiore a quanto stabilito dal contratto nazionale di settore, Aicarf rappresenta in potenza un soggetto contrattuale attivabile nel caso di una effettiva applicazione normativa sul minimo retributivo.

Inoltre, con la pandemia ad un procedere più incerto della contrattazione nazionale si è contrapposta una spinta più marcata della contrattazione decentrata a livello aziendale. È infatti probabile che si arrivi alla scadenza del contratto nazionale di settore a fine dicembre 2022 senza che sia stato finalizzato in tutte le sue parti: l'accordo sui servizi di handling, infatti, non è ancora stato rinnovato e diversi player internazionali che stanno entrando nel mercato nazionale dell'handling (come Swissport) e del catering aeroportuale rimangono al di fuori del contratto nazionale di settore. Diversamente, nel corso della pandemia sono stati siglati diversi accordi aziendali nelle *low-cost* (si pensi ai *contingency agreement* in Ryanair ed ai successivi piani di recupero salariale) e anche, e soprattutto, in ITA Airways, nata nel 2021 dalle ceneri di Alitalia, e ora al centro della cronaca industriale del nostro paese. Proprio sul tema del rapporto tra decentramento e accentramento della contrattazione collettiva, si osservi come insieme al contratto aziendale in ITA Airways, firmato da tutte le organizzazioni sindacali (dicembre 2021), sia stato firmato anche il rinnovo del contratto nazionale dei vettori dai soli sindacati confederali, in cui si prevede un regime salariale differenziato per le *start up*, come è appunto considerata la nuova compagnia di bandiera.

Da ultimo, con la pandemia sono emerse alcune tendenze nuove e già note del conflitto sindacale. L'attualità delle relazioni industriali, infatti, mostra come sia ormai esplicita la strategia di molte compagnie aeree di usare gli scioperi per fomentare la contrapposizione tra passeggeri e lavoratori, scaricando la colpa del disservizio sulle organizzazioni sindacali, e la strutturale riluttanza di alcune compagnie aeree a qualsiasi forma di controllo da parte di soggetti terzi. In proposito appare esemplificativa la [nota](#) della stessa [Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali](#) in cui si riferisce che la principale causa del disagio ai cittadini degli scioperi del 17 luglio 2022 (scioperi proclamati da Filt-Cgil e Uiltrasporti nelle compagnie *low-cost*) non sono tanto imputabili agli operatori del settore quanto alla “*cancellazione unilaterale da parte delle compagnie low-cost che hanno creato disagi negli aeroporti italiani*”. Proprio su questo aspetto la Commissione di Garanzia, come già aveva tentato nel 2013 inviando una lettera alla Commissione Europea, suggerisce di adottare una regolamentazione internazionale dello sciopero perché la cornice nazionale appare troppo stretta e limitata in un mercato del trasporto aereo internazionale.