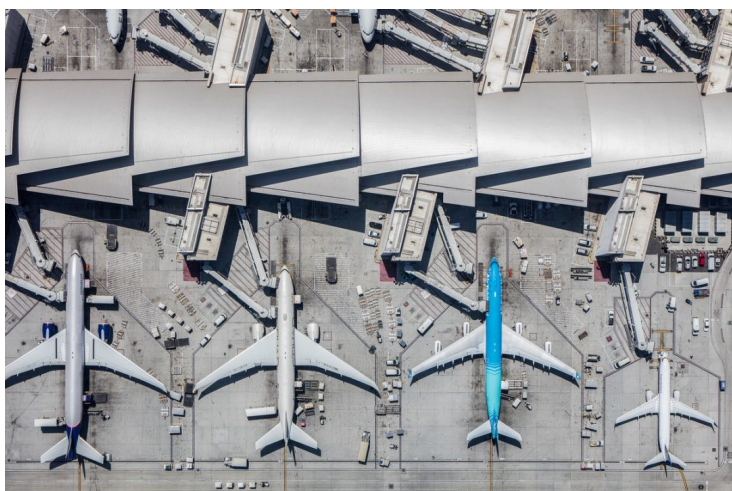

FONDO DI SOLIDARIETÀ DEL TRASPORTO AEREO

ESSENZIALE RENDERLO PIU' DINAMICO PER SOSTENERE UN'EMERGENZA SENZA PRECEDENTI

di Carlo Amati, Antonella Annese

E' purtroppo noto che la crisi pandemica generata dal coronavirus ha causato un impatto negativo enorme sul Settore Trasporto Aereo. Uno dei primi a fermarsi e probabilmente l'ultimo a ripartire.



I livelli di traffico pre emergenza sanitaria sono un vero e proprio miraggio alla luce del fatto che continuano a mancare strumenti di coordinamento globale affinché la ripartenza dei collegamenti aerei sia "ordinata" e non penalizzante per i paesi (é evidente che pensiamo all'Italia), in cui la crisi sta avendo effetti impensabili. Sostenere il Sistema Trasporto Aereo Italiano è fondamentale.

UNA BUONA NOTIZIA DAL "DECRETO RISTORI":

Il Decreto conferisce una dote di circa 190 milioni di euro al fondo di settore: tale introito "una tantum", aggiuntivo rispetto ad un analogo provvedimento emesso lo scorso anno, va però solo a tamponare le necessità eccezionali di cui il settore ha bisogno.

Difatti, il ripristino del contributo "per passeggero" dal prossimo primo luglio (2021), già previsto da precedenti disposti normativi, irrobustito da uno specifico stanziamento (ca. 90 milioni) necessario a supportare le integrazioni salariali alla CIG COVID (Cassa in deroga) difficilmente riuscirà a determinare gli accantonamenti necessari date le stime di traffico previste per i prossimi 18 mesi.

Il comitato amministratore del FSTA, composto anche da un membro di ANPAV, ha effettuato uno primo lavoro di recupero di stanziamenti accantonati ma non utilizzati fino all'anno 2016 (per i periodi successivi rimane necessaria una norma ad hoc).

All'art. 9, il DL Ristori, in materia di rifinanziamento del FSTA, dispone: "(...) A tal fine è previsto uno specifico finanziamento del Fondo di cui al predetto decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, a titolo di concorso ai relativi oneri, pari a 186,7 milioni di euro per l'anno 2021 (...)"

Un 'lavoro di cesello' che ha fatto emergere definitivamente che determinati tecnicismi non hanno quelle caratteristiche di dinamicità per affrontare una crisi senza precedenti.

COSA E' STATO FATTO, COSA SERVE:

E' innegabile che le costanti pressioni operate dalle parti sociali sulle istituzioni hanno determinato un primo risultato.

Tuttavia, bisogna fare meglio e in tempi brevi.

La crisi Alitalia e degli altri vettori operanti sul territorio nazionale richiamano all'attenzione delle Istituzioni la necessità di riformare il sistema complessivo degli ammortizzatori sociali di settore con la contestuale semplificazione delle norme attualmente applicabili, tenendo in debita considerazione che l'attuale struttura delle integrazioni è un caposaldo da non mettere minimamente in discussione: **il Personale Navigante sconta storici errori di 'costruzione del salario' che l'intervento dell'FSTA, quando necessario, riesce, in qualche modo, a bilanciare.**

“Il Personale AIR ITALY, ad esempio, non ha al momento potuto beneficiare, per ragioni di natura tecnica, dei sostegni COVID - 19 alla stregua di quanto fatto da altri operatori che hanno sospeso la fruizione della CIGS: quest'ultima riprenderà, per il periodo residuo, al temine delle settimane di CIGD

In attesa delle annunciate determinazioni normative a supporto occupazionale della Gestione Commissariale Alitalia, è opportuno ricordare che il Personale Navigante Air Italy ha un ammortizzatore sociale pressoché in scadenza, mentre si fatica ad individuare quello giuridicamente applicabile ai colleghi Norwegian (le 28 settimane di CIGD disponibili possono essere utilizzate in forma aggiuntiva a prescindere dalla condizione giuridica del "richiedente aiuto"?)

Le logiche valide per la generalità dei lavoratori troppo spesso si scontrano con le 'nostre specificità' che richiedono interventi dedicati: basti pensare al devastante impatto che ha avuto sui lavoratori a tempo determinato che continuano, erroneamente, ad essere assimilati ai lavoratori stagionali e/o del turismo.

Il Ministro Orlando con il supporto delle sue strutture tecniche, che abbiamo già avuto modo di incontrare in specifici momenti di confronto, è chiamato a razionalizzare, in chiave dinamica, l'area dei sostegni al settore, anche con l'ausilio degli stanziamenti a livello europeo, nella convinzione e la consapevolezza che, in un quadro globale mutato, l'Italia potrà puntare ancora di più su turismo e trasporti per generare benefici economici al Paese e ai lavoratori coinvolti.

**Once a Week
rubrica**