

## INCONTRO DIBATTITO

### *Il trasporto aereo: il futuro di Meridiana, le attese dei lavoratori e quelle dei viaggiatori* **Olbia - Hotel Melià - venerdì 27 giugno 2008 ore 9<sup>30</sup>**

## Intervento di Giovanni Matta, segretario regionale Cisl sarda

### PREMESSA

Care colleghe e cari colleghi, amici delegati, gentili ospiti, le cattive notizie, si dice, non arrivano mai da sole. Niente di più veritiero, soprattutto quando parliamo di trasporti. Nelle ultime settimane abbiamo dovuto registrare con preoccupazione la crisi del porto canale di Cagliari, condannato per il momento ad una fase di stand bay in attesa che le grandi compagnie di navigazione decidano di farsi avanti ed inseriscano la struttura cagliaritano nei più ampi e redditizi traffici internazionali. L'annuncio del blocco ha preceduto solo di qualche giorno, la determinazione assunta dall'amministratore di TRENITALIA, che, per ragioni meramente contabili, ha deciso di cancellare il trasporto merci su rotta da e per la Sardegna e lungo la tratta sarda a partire dal prossimo 30 giugno. Quasi in contemporanea è maturata la difficile situazione in cui si dibatte la compagnia aerea MERIDIANA con gli annunci inquietanti succedutesi nell'ultimo mese, che hanno preso consistenza proprio nell'incontro sindacale del 19 giugno quando, in occasione della presentazione del piano industriale, il management ha indicato con nettezza gli intendimenti futuri inerenti alla riorganizzazione dell'impresa.

Tutte e tre le realtà, pur avendo distinte caratteristiche nella dimensione e nell'origine della fase negativa che stanno attraversando, hanno un comune impatto negativo sia sul versante del lavoro e dei lavoratori sia sulla mobilità delle persone e delle merci.

Non che prima non sussistessero motivi di preoccupazione viste le tante, troppe, contraddizioni che attanagliano il sistema dei trasporti regionale, in perenne sofferenza. Le fibrillazioni del recente periodo semmai hanno accentuato le condizioni di disagio che negli anni sono state reiteratamente denunciate e soltanto in parte superate.

L'esclusione della Sardegna dalle autostrade del mare, l'incertezza dimostrata nel gestire la continuità territoriale delle merci, riconosciuta con la legge 144 del 1999, la cancellazione dei contributi necessari per finanziare la continuità territoriale aerea, adottata «*motu proprio*» dal Governo e non adeguatamente contrastata in sede regionale, hanno finito per indebolire il sistema dei trasporti sardo. Ciò rischia, per il futuro, di deprimere ulteriormente un servizio vitale per lo sviluppo dell'economia regionale e, soprattutto, per garantire la mobilità dei sardi in condizioni e a costi simili a quelli sostenuti dal resto dei cittadini italiani.

La crisi del sistema dei trasporti, ormai è risaputo, acuisce la condizione di svantaggio della Sardegna che deriva anche dalla sua condizione di Isola.

### SCENARIO ECONOMICO E SOCIALE DELLA SARDEGNA

Le recenti proiezioni relative all'andamento dell'economia sarda, curate dal CRENOS e dalla BANCA D'ITALIA, pongono in evidenza una realtà fortemente connotata da situazioni di difficoltà.

Nessun settore produttivo sembra esente dalla stasi economica che sta strangolando ormai da troppo tempo l'intero sistema Sardegna, anche se in alcuni ambiti compare qualche timido segnale positivo assolutamente insufficiente, comunque, per far sperare in una fase positiva del tessuto produttivo regionale.

I diversi indicatori economici continuano a disegnare un'isola in affanno, con un tasso di disoccupazione ancora alto. Nonostante i tentativi di ammorbidire i dati inerenti ai senza lavoro, i numeri e le statistiche continuano ad evidenziare che circa 80.000 sardi sono in cerca di un'occupazione, mentre altrettanti, e lo stesso ISTAT lo afferma, hanno ormai rinunciato a cercarlo.

I dati sulla povertà recentemente divulgati ci dicono che almeno 100.000 famiglie e circa 300.000 sardi vivono in condizione di indigenza e tale dato, in assenza di correttivi concreti, corre il rischio di assumere il carattere dell'irreversibilità.

Lo stesso PIL sardo ha avuto nel corso degli ultimi tre anni una performance piuttosto debole. Più o meno stabile attorno all'1,2% - 1,5%, assolutamente inadeguato ad imprimere al tessuto economico regionale quella capacità di accumulazione necessaria a dare ristoro al bisogno di sviluppo rivendicato dall'intera comunità sarda.

Gli stessi comparti, dall'industria all'agricoltura, al turismo, quelli insomma su cui si vorrebbe fondare la rinascita dell'economia regionale, palesano una condizione negativa incapace di imprimere al sistema Sardegna quello sprint a lungo inseguito ed oggi assolutamente necessario.

Il dato sullo sviluppo riassume il ritardo strutturale di una regione che, nonostante in alcune sedi ci si affanni a dipingerla in fase espansiva, continua a evidenziare uno stacco preoccupante dal resto della penisola sia per quanto attiene la qualità ed intensità dei servizi alla produzione sia per la qualità e disponibilità delle infrastrutture propedeutiche allo sviluppo.

Il gap infrastrutturale è stato ampiamente evidenziato dalla ricerca curata dall'ISTAT sul finire del 2006 che assegna alla Sardegna il quart'ultimo posto nella classifica delle regioni italiane e che pone l'accento sul distacco insistente tanto sul versante delle infrastrutture materiali quanto su quelle immateriali.

Dentro questo scenario si colloca la condizione odierna dei servizi a rete che risentono essi stessi di questa difficoltà. Anche il settore dei trasporti, di cui in questa sede, oggi, ci occupiamo, è collocato in questi confini. Sebbene oggi ci si vuole dedicare ad un segmento specifico, non possiamo non evidenziare che l'intero settore dei trasporti nel recente periodo, in Sardegna, è stato investito da un vento impetuoso che sta scompaginando alcune certezze ed è causa di forti tensioni specie tra i lavoratori interessati.

### L'INSULARITÀ

L'insularità che pure ha in sé i prodromi di una grande opportunità di sviluppo della nostra regione è stata sino ad oggi la causa della perifericità del modello economico sardo, sovente subalterno al sistema produttivo nazionale, dentro cui non riesce a trovare un'adeguata integrazione anche in conseguenza di un modello di trasporti giudicato dai più inadeguato ed inefficiente.

Lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto aereo, così si legge nel rapporto di sintesi del Piano regionale dei trasporti del luglio 2007, rappresenta per la Sardegna uno degli elementi qualificanti l'intera politica regionale dei trasporti. Infatti, il trasporto aereo, insieme con quello marittimo, è una delle componenti essenziali per la realizzazione del corridoio plurimodale SARDEGNA-CONTINENTE attraverso il quale potrà essere garantita quella continuità territoriale necessaria ed indispensabile per lo sviluppo economico e sociale della Sardegna.

Anche per queste ragioni guardiamo con preoccupazione alla crisi ventilata per MERIDIANA. Dalla sua costituzione, da quando ancora si chiamava ALISARDA, questo vettore è stato una risorsa preziosa per lo sviluppo del Nord-Est dell'isola, favorendo il decollo ed il consolidamento del turismo prima della Gallura e poi dell'intera regione. MERIDIANA è parte del tessuto economico regionale, collocandosi tra le più grandi aziende sarde per numero di occupati ed una sua eventuale riorganizzazione non può non interessare questo sindacato, la CISL e la sua federazione dei trasporti, da sempre attente al tema lavoro ed in prima linea nelle battaglie per lo sviluppo.

Per questo la CISL guarda con apprensione a quanto sta accadendo in MERIDIANA, perché se è certo che la crisi di questa azienda non promana solo dalle difficoltà dell'economia sarda, l'acuirsi dei suoi problemi costituisce invece un problema in più per i sardi e per il sistema produttivo regionale.

Per queste ragioni siamo impegnati, a partire dall'iniziativa di oggi, a **riaffermare con forza che la CISL non lascerà nulla di intentato per difendere il lavoro ed i lavoratori e per sollecitare le iniziative più adeguate per sollecitare e sostenere il rilancio di questa azienda.**

Vien fin troppo facile ribadire comunque che ciò potrà avvenire se ciascuno dei soggetti in campo farà fino in fondo la sua parte. Il rilancio di MERIDIANA potrà avere margini di successo se l'azienda stessa metterà in campo un progetto di riorganizzazione credibile, se l'imprenditore e gli azionisti dimostreranno di crederci fino in fondo e se le istituzioni, Regione e Governo, assolveranno al compito con fare dinamico.

Solo questo mix potrà favorire il superamento della fase contingente con il pieno e convinto apporto del sindacato e dei lavoratori.

Perché ciò avvenga bisogna ricollocare la vicenda di MERIDIANA dentro un contesto più ampio di apporti, di iniziative, di misure e strumenti più adeguati.

Dai giornali del 26 giugno apprendiamo che lo stesso azionista di maggioranza intende adoperarsi per garantire un futuro alla compagnia.

Pur apprezzandone lo sforzo, consideriamo quanto mai singolare la modalità con cui vengono resi noti gli impegni della proprietà che, in presenza di un tavolo sindacale aperto, l'unico peraltro abilitato a stabilire quali apporti possono dare i lavoratori per rendere accessibile il rilancio dell'azienda, predilige altre modalità per comunicare con i lavoratori e con il sindacato.

Naturalmente noi restiamo in attesa della presentazione del piano industriale vero e proprio, anche perché quanto comunicato il 19 giugno è altra cosa rispetto a ciò che noi attendevamo.

Ciò che ci preme sin d'ora ribadire riguarda, ovviamente, il contenuto dello stesso piano e comunque crediamo che l'apertura del confronto non possa essere affidata ad una tanto reiterata quanto noiosa richiesta di sacrifici da parte dei lavoratori che, peraltro, già fanno il loro dovere impegnandosi a mantenere alto il buon nome dell'azienda.

Semmai il piano dovrà proporre in termini inequivocabili gli scenari finanziari che dovranno accompagnare e sostenere il rilancio dell'azienda, le innovazioni sul piano dei servizi da offrire e anche la capacità di riorganizzare la propria presenza sul mercato.

Siamo davanti a una condizione straordinaria e occorrono atti e impegni straordinari anche da parte dell'azionista.

#### **LA VICENDA DI MERIDIANA**

Siamo di fronte ad un riassetto più complessivo del settore il cui esito dipenderà molto da ciò che il Governo nazionale vorrà fare per riordinare uno scenario diventato, nel volgere di un quinquennio, fortemente competitivo, turbolento e dinamico a cui le compagnie aree italiane non hanno saputo far fronte.

La totale liberalizzazione del settore a livello europeo e la decisione della Comunità europea di eliminare al suo interno gli aiuti di Stato, hanno provocato non pochi problemi e aperto diversi fronti dentro cui si sta combattendo una battaglia senza esclusione di colpi.

Le decisioni assunte in sede europea di favorire un'accesa competizione mirava e mira tutt'ora ad offrire ai cittadini comunitari ed alle imprese un servizio migliore ad un prezzo più vicino ai reali costi di produzione.

Certo, questa competizione deve fare ora i conti con il ritardo con cui alcune compagnie hanno avviato le ristrutturazioni aziendali, le acquisizioni, le fusioni e persino le alleanze tra vettori.

Ma anche con l'ingresso dei vettori LOW-COST bisogna fare i conti, così come pure con il mutato contesto internazionale determinato dall'aumento, dai più giudicato irreversibile, del petrolio.

Già oggi in un mercato meno condizionato del nostro, mi riferisco a quello americano, proprio a causa dell'aumento del carburante sta succedendo di tutto, dalla cancellazione di alcune tratte meno redditizie all'eliminazione dei servizi accessori, ai consistenti tagli del personale.

Processo, questo, che si vorrebbe trasferire tal quale in Italia, possibilmente nel più breve tempo possibile. Infatti, anche per MERIDIANA, in occasione dell'ultimo incontro, l'idea più insistente proposta al tavolo è stata quella di ridurre in modo sensibile il costo del personale agendo per ora sulle retribuzioni.

Non possiamo non ribadire che ci attendevamo qualcosa di più dal succitato incontro anche perché sono forti l'attesa e la voglia di capire l'orientamento della proprietà relativamente al collocamento futuro della compagnia. Un aspetto del problema che rimanda agli intendimenti relativi al capitale da investire e allo spazio che si vuole ritagliare nei prossimi anni nel panorama dei trasporti in ambito europeo.

Per quanto ci riguarda è giusto sottolineare che la CISL è pronta ad affrontare il confronto relativamente alle scelte strategiche di un piano industriale di largo respiro, che tenga conto del mantenimento dei posti di lavoro, del miglioramento dei servizi e della realizzazione degli investimenti necessari per ammodernare la flotta.

#### **AMBITO DELLA VERTENZA MERIDIANA**

In questo contesto la vicenda MERIDIANA deve essere riportata dentro una dimensione di carattere nazionale, quindi all'interno della più ampia e complessa politica per rilanciare il trasporto aereo in Italia.

I cardini del confronto devono essere individuati nell'ambito dell'accordo di concertazione siglato tra sindacati e governo «per la negoziazione e la gestione delle trasformazioni nel settore dei trasporti».

La riorganizzazione del trasporto aereo pur confermando gli obiettivi della liberalizzazione avviata nell'ultimo decennio, deve trovare la sintesi più appropriata dentro un'organica attività di programmazione.

Sinora il *leit motiv* del riassetto del settore è stato posizionato molto sulle aspettative e sugli effetti conseguenti al fallimento di ALITALIA. Ora che il pericolo è scongiurato, e la volontà conclamata del Governo pare essere quella di rilanciare con forza la compagnia di bandiera, riprende vigore la richiesta di por mano con decisione al rilancio del trasporto aereo e di sviluppare un'adeguata programmazione delle infrastrutture.

Il primo aspetto dovrà riguardare una visione complessiva del trasporto aereo nel rispetto del PROTOCOLLO DI KYOTO. La strategia più credibile appare essere quella di investire in nuove motorizzazioni in grado di dare migliori risultati sotto il profilo dell'efficienza e di ottimizzare il funzionamento rispetto ai parametri prima collocati divenuti imprescindibili proprio a causa dell'alto costo del carburante.

## **RUOLO DELLA REGIONE NELLA VERTENZA MERIDIANA**

Il trasporto aereo è vitale per la Sardegna e in questo ambito riteniamo che la Regione debba avere un ruolo dinamico nel contribuire a risolvere le questioni poste da MERIDIANA.

Intanto è bene ribadire che si deve pretendere che la problematica più complessiva deve essere collocata dentro il confronto Stato-Regione ed inerente alla riscrittura dell'Intesa Istituzionale di Programma. Il capitolo da cui scaturì nel 1999 l'avvio della continuità territoriale deve essere integrato nella parte relativa al ruolo della Regione nel contribuire alla definizione di una nuova politica per il trasporto aereo.

Dalle stime del WTO riguardanti i flussi turistici a medio lungo periodo si desume che entro i prossimi 10 anni i paesi del Mediterraneo, e l'Italia in particolare, saranno la meta preferita per almeno 750 milioni di turisti. La Sardegna si candida a buon titolo ad intercettare parte di questi flussi.

Tale eventualità costituirebbe l'opportunità attesa per accompagnare lo sviluppo del settore turistico regionale e quindi animare in tal modo le possibilità di ripresa dell'economia regionale.

Perché ciò sia possibile occorre sin d'ora pensare non solo ad arrestare il ridimensionamento dei trasporti da e per la Sardegna, ma anche attrezzarsi per contribuire ad un loro significativo consolidamento.

L'attuazione del PROTOCOLLO di KYOTO nel settore aereo si traduce non solo nella riduzione dei tempi di volo, ma anche nell'abbattimento dei collegamenti intermedi.

In questo senso è apprezzabile il pronunciato richiamato nel Piano regionale dei trasporti del luglio 2007 in relazione allo sviluppo delle strutture aeroportuali sarde, quando si afferma che «... occorre esaminare la potenzialità del sistema, concepito nella sua unitarietà, in termini di traffico attraibile, tenendo conto dei bacini esterni concorrenziali. Si tratta, di segmentare l'utenza da catturare e di realizzare piani attuativi conseguenti».

Per questo si rende necessaria una strategia compiuta tra i diversi scali isolani, che consenta sia di fare sistema sia di migliorare il servizio, integrando l'operatività dei diversi aeroporti e soprattutto armonizzando e contenendo i costi di esercizio delle diverse strutture.

Il mantenimento degli attuali standard di traffico raggiunti dagli scali sardi e il loro possibile incremento rimandano non solo all'applicazione integrale dell'articolo 36 della legge 144/1999, ma anche alla definizione di un piano di integrazione delle stesse strutture e dentro un processo di ulteriore specializzazione nella gestione del traffico passeggeri.

Sappiamo bene che negli ambienti regionali prende sempre più consistenza l'opinione che la Sardegna ha in sé i fondamenti idonei per agire e promuovere il miglioramento del sistema dei trasporti provvedendo con mezzi propri.

Non nascondiamo che tale opportunità sarà sicuramente praticabile non appena la Sardegna uscirà dal tunnel della crisi sociale ed economica che la caratterizza.

Sino ad allora noi, la CISL, non intendiamo rinunciare a nessuna delle opportunità che lo Stato ci offrirà, né rinunceremo a rivendicare nei confronti del sistema paese tutti gli interventi necessari per facilitare l'integrazione della Sardegna con il resto dell'Italia.

Per tali ragioni sollecitiamo da subito l'avvio del tavolo con il Governo. Tavolo che deve dire in modo deciso quali risorse mette il Governo, quali strumenti per la gestione degli investimenti e i tempi necessari per realizzarli.

La garanzia della continuità territoriale deve essere intesa non solo a favore della mobilità dei sardi verso il territorio nazionale, ma più in generale a presidio del principio della libera circolazione delle persone e quindi della migliore e più agevole accessibilità della Sardegna da parte di tutti.

Noi non possiamo accettare di mettere a rischio il diritto dei sardi alla mobilità, lasciando che si consumi sulla testa dei cittadini una battaglia condotta a suon di tariffe a basso costo che, come stanno dimostrando alcune misure già annunciate da alcune compagnie LOW-COST, già dal prossimo autunno annunciano la cancellazione di alcune tratte.

Operazione, questa, che le compagnie possono condurre senza alcuna interferenza delle istituzioni locali, in quanto decidono, quando fare, cosa fare, come operare i collegamenti e quando interromperli.

Noi siamo sin d'ora contrari ad organizzare la continuità territoriale futura, quella che dal prossimo ottobre prevede la riassegnazione delle rotte da e per la Sardegna, attraverso le LOW-COST. Siamo interessati agli affidamenti a coloro che intendono garantire i collegamenti con continuità ed intensità e con modalità, perlomeno identiche alle attuali, ancor meglio se impegnandosi ad eliminare i disservizi e garantire maggiore puntualità.

Siamo altresì contrari ad annunci con effetti speciali, mentre sollecitiamo un realistico governo del sistema di collegamento.

Dentro questo orizzonte occorre trovare la giusta collocazione la dimensione della crisi che sta prendendo corpo dentro la Compagnia MERIDIANA.

Si tratta ora di stabilire congiuntamente quali intese raggiungere per riportare in positivo il governo di una vicenda che altrimenti corre il rischio di deflagrare in modo irreversibile a danno dei lavoratori di quest'azienda e, più in generale, di tutti i sardi.

#### **LE PROPOSTE E LE RICHIESTE**

Ecco perché ci aspettiamo un'iniziativa coraggiosa della Regione che si faccia interprete della necessità che questa delicata vicenda rappresenta.

Alla Regione e all'impresa MERIDIANA proponiamo:

- di costruire insieme un percorso che fissi i limiti temporali dentro cui riportare *in bonis* il destino dell'azienda MERIDIANA;
- la definizione di un patto entro cui ricomprendere cosa chiedere al Governo in termini di progetto per rilanciare il mercato del trasporto aereo, quali scelte operare per raggiungere la piena integrazione dentro la dimensione europea, quali investimenti strutturali realizzare per rendere più competitivo il servizio erogato;
- siamo per un'intesa a tutto campo dove anche il sindacato dovrà fare la sua parte escludendo però sin d'ora che a pagare il rilancio di MERIDIANA debbano essere solo i lavoratori, mentre è possibile ricercare ogni via per giungere ad un miglioramento della produttività per addetto, magari agendo su un'ottimizzazione dell'impiego delle risorse umane.

La scommessa non è di poco conto urge, però, agire in modo sintetico e tempestivo, senza indugi, definendo in modo chiaro la convergenza degli obiettivi e la convenienza delle parti a concretizzare un risultato utile e necessario ai lavoratori e alla collettività intera.

Per quanto riguarda il sindacato, la CISL non lascerà nulla di intentato per evitare che un'esperienza così significativa, come di fatto è MERIDIANA, possa avviarsi verso una condizione di crisi irreversibile. Soprattutto la Cisl si adopererà fortemente per dar vita ad una condivisa azione di tutela a favore dei dipendenti MERIDIANA, senza escludere neppure, se necessario, il ricorso alla mobilitazione nei modi e nelle forme più consone alla tradizione di questa organizzazione.