

ADAPT - Scuola di alta formazione sulle relazioni industriali e di lavoro
Per iscriverti al Bollettino ADAPT [clicca qui](#)
*Per entrare nella **Scuola di ADAPT** e nel progetto **Fabbrica dei talenti***
scrivi a: selezione@adapt.it

Bollettino ADAPT 6 aprile 2020, n. 14

L'emergenza COVID-19 attualmente in corso propone nuovi spunti di analisi sugli strumenti di integrazione salariale attivabili nel settore e pone questioni inedite sull'**operatività del fondo speciale per il settore del trasporto aereo**. Com'è noto, è stata **"sdoganata" l'applicabilità della Cassa Integrazione in Deroga per il personale ivi operante**.

Ai dubbi iniziali sulla formulazione dell'art. 22 d.l. 18/2020 hanno fatto da contraltare i testi degli accordi quadro sottoscritti dalle regioni e, da ultimo, i chiarimenti dell'INPS resi con la circolare del 28 marzo 2020: le imprese sottoposte a CIGS, ma non rientranti negli strumenti ordinari di integrazione salariale possono fruire della CIGD.

Tale previsione vale anche, quindi, **per le imprese operanti nel trasporto aereo che** risentono, forse in via ancor più accentuata, dell'attuale emergenza pandemica, e della correlata crisi economica, che **possono oggi usufruire dello speciale strumento della CIGD COVID 19** beneficiando di tutte le semplificazioni procedurali e degli incentivi sostanziali introdotti dalla normativa rispetto al procedimento ordinario di CIGS.

Epperò, per rendere operativa questa agevolazione occorre riflettere sulla possibilità che il *"Fondo Speciale per il Sostegno del Reddito e dell'Occupazione e della riconversione e riqualificazione professionale del personale del settore del trasporto aereo"* (d'ora in poi: Fondo Speciale) possa agganciarsi alla CIGD così come normalmente avviene con la CIGS.

Occorre brevemente ricordare che **il Fondo Speciale è stato istituito dal d.l. 249/2004 per**

assicurare ai lavoratori prestazioni integrative, in termini di importo, rispetto a trattamenti di integrazione salariale previsti dalla normativa vigente.

Sul punto, i dubbi sorgono dalla formulazione del decreto interministeriale 7 aprile 2016 che, da un lato (art. 2), afferma che il fondo ha come finalità *“assicurare la protezione del reddito ai lavoratori che, in costanza di rapporto di lavoro, subiscono la riduzione o la sospensione dell’attività lavorativa per le cause per le quali opera, a qualsiasi titolo, una integrazione salariale”*, ma dall’altro (art. 5) prevede che *“Il Fondo può erogare le seguenti prestazioni: a) prestazioni integrative della misura dell’indennità di mobilità, di ASpl/NASpl e del trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria anche a seguito della stipula di un contratto di solidarietà”*.

È possibile che tale formulazione risenta del periodo storico in cui è stata formulata e, quindi, della circostanza che, dall’indomani dell’approvazione del d.lgs. n. 148/2015, e sino al 18 marzo 2020, la CIGS rappresentava l’unica forma generalizzata di integrazione salariale in costanza di rapporto per il settore del trasporto aereo.

Il decreto interministeriale rappresenta, tuttavia, fonte secondaria ed occorre ricordare che sia l’art. 1 ter del d.l. 249/2004 (che istituisce il fondo) che l’art. 29 commi 9 e 10 del d.lgs. n. 148/2015 (entrambi richiamati nello stesso decreto interministeriale dell’8 aprile 2016) prevedono espressamente che le prestazioni del fondo siano rese per assicurare ai lavoratori prestazioni integrative, in termini di importo, rispetto a trattamenti di integrazione salariale previsti dalla normativa vigente.

Sarebbe, quindi, irragionevole non consentire - a normativa variata - l’aggancio del Fondo Speciale alla CIGD a pena di un affievolimento degli strumenti di tutela contrari alla fonte primaria (la legge) ed alla stessa *ratio legis*.

La disposizione del decreto interministeriale, tuttavia, potrebbe creare un problema operativo non di poco conto nella attuale fase di consultazione sindacale. In particolare, la

formulazione dell'art. 5 del decreto interministeriale sembrerebbe escludere – sotto il profilo operativo – l'aggancio del Fondo Speciale alla CIGD.

Tuttavia, non può non tenersi conto dell'ampliamento degli strumenti concessi dall'art. 22 d.l. 18/2020 e, dunque, della necessità che il fondo, così come previsto dalla normativa che lo ha istituito, offra prestazioni integrative nei confronti di tutti i trattamenti di integrazione salariale previsti dalla normativa e, dunque, oggi, anche nei confronti della CIGD (per come previsto dall'art. 22 d.l. 18/2020 e dagli Accordi Quadro Regionali).

Pertanto, occorrerebbe - in tempi rapidi - un chiarimento espresso al fine di offrire piena tutela ai lavoratori del settore e consentire, al contempo, alle società del trasporto aereo di usufruire con tranquillità della CIGD senza dover esser “tentate” o “indotte” solo per questo a ricorrere alla CIGS. Chiarimento che dovrebbe, però, avvenire direttamente sulla fonte secondaria integrando espressamente la formulazione, adesso monca, dell'art. 5 del decreto interministeriale del 7 aprile 2016 o pervenendo all'approvazione di un separato decreto interministeriale.

Le ragioni dell'urgenza sono direttamente connesse anche dalla fluidità delle procedure di informazione e consultazione sindacale previste dalla normativa speciale oggi in vigore che oggi sono irrimediabilmente influenzate da questa incertezza.

Marco Cuttone

Dottore di Ricerca di Teoria e Prassi della Regolazione Sociale Unione Europea

Università degli Studi di Catania