

*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](mailto: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