



## Report #14/2008

### CICLOTIMIA

Leggiamo da Wikipedia: La ciclotimia è un disturbo dell'umore, caratterizzato da periodi alternanti di depressione e di ipomania. Per parlare di ciclotimia, l'alternanza dei due stati deve protrarsi per almeno due anni. Crediamo che chi viva in Enav possa riscontrare questo stato sicuramente da più tempo.

Questa settimana è passata e, benché accorciata da un ponte di festività, non ha fatto pervenire nessun segnale sulle intenzioni della società per il tema del rinnovo contrattuale. E dire che di chiarezza ce ne sarebbe stato bisogno visto che, la successione degli ultimi periodi, evidenziavano dapprima una volontà di voler dare risposte alla domanda di traffico, poi un brusco rallentamento, poi recenti dichiarazioni televisive che traggono di nuovo percentuali di incremento a due cifre. C'è da rimanere sbigottiti.

Per far chiarezza diciamo subito che le unità di servizio prodotte non sono affatto in diminuzione. Il momentaneo calo del traffico che c'è stato è riferibile a dinamiche nazionali e quindi ascrivibile alle entrate di terminale, che sono una parte minima rispetto alle entrate di rotta che viceversa non sono state intaccate, anzi sono cresciute.

Quindi non facciamoci ingannare da chi descrive scenari apocalittici per dar luogo a quello che da tempo si era già messo in cantiere. Il taglio sul personale operativo, attraverso la riduzione dei lay-out e conseguenti esodi obbligati è totalmente ingiustificato e si ha il sentore che ci si stia predisponendo per far posto all'ingresso di lavoratori provenienti da altre aziende; nella fattispecie in arrivo da Alitalia.

Crediamo che abbiamo passato il limite. Predisporre a riattivare le Single Man Operations dopo l'assurda pianificazione effettuata per il mese di maggio, è una provocazione inaccettabile. Nel rinnovo del contratto in tema di configurazioni operative dovremo essere ancor più stringenti di quanto pensavamo di dover essere. **Il messaggio è netto; l'asservimento politico impone di intervenire sul personale operativo. Speriamo che quando decideranno che anche il nostro tempo è arrivato ci sia qualche azienda florida e compiacente che possa farsi carico degli attuali benefattori.**

Il problema dei costi diventa allora solo un problema di costi diretti (cioè direttamente collegati alla produzione); mentre i costi indiretti non hanno limiti?

La mancanza poi di trattativa centralizzata sugli esodi incentivati in questi giorni evidenziano un duplice segnale negativo sul quale bisogna attentamente volgere l'attenzione. Un primo elemento è quello di voler cercare la trattativa col singolo lavoratore, perché più vulnerabile. Un secondo elemento direttamente correlato è che, la messa in discussione della contrattazione collettiva, ne indebolisce e vanifica anche il rispetto degli accordi stessi, dall'accordo quadro fino all'accordo del 28 giugno che, ad esempio, per la parte relativa all'ex indennità di turno e alla IIS è tutt'ora inapplicata.

Tutte queste scelte che oggi possono apparire di indirizzo strategico, in realtà finiranno, **finalmente**, per ricompattare tutti i lavoratori e quindi sono destinate ad essere solo di breve respiro; a quel punto gli ideatori saranno chiamati a rispondere politicamente dei disagi che, su tutto il trasporto aereo, ben presto ne deriveranno.

Roma, 2 maggio 2008

Federazione ATM-PP

Federazione ATM-PP

Via delle Rupicole 85/87 - 00169 Roma - Tel. 06261687 - Fax 0623269597 - segreteria@atmpp.it



SACTA



LICIA



ANPCAT



CILA-AV