



Report # 20/2008

Dalla Balena esce Pinocchio

Finalmente dopo settimane di silenzio, la voce sapiente della balena bianca è tornata a lanciare saccenti anatemi contro la superficialità del mondo. Purtroppo, per eccessiva logorrea e inspiegata veemenza (come nelle migliori favole a lieto fine) dalla bocca della balena è scappato Pinocchio.

Francamente non era nelle nostre intenzioni suscitare ire, bensì capire come mai svolte epocali nella contrattualistica nazionale, costruite come ci viene ricordato, attraverso il lavoro esperto e consapevole della meglio gioventù giuslavoristica italiana, non venissero adeguatamente valorizzate attraverso una capillare divulgazione almeno tra i lavoratori (anche marginalmente?) coinvolti. Operazione che avrebbe annullato ogni "subdolo" tentativo di faziosa strumentalizzazione.

Ci torna alla memoria l'esperienza analoga della legge sugli scioperi, quando il tavolo della Società era impegnato a costruire gli ambiti sostenibili di una autoregolamentazione del diritto, mentre le Confederazioni stavano già firmando con Treu al Ministero il protocollo temporaneo (ad oggi definitivo). Sconvolgente epilogo di una legge che ha contratto il diritto costituzionale senza produrre reale tutela del diritto del cittadino alla mobilità sul territorio (come sottolineato dallo stesso documento Confederale!).

Forti di tanta esperienza, ci è venuto il dubbio di stimolare almeno l'accesso a coerenti informazioni in materia; coerenti informazioni che il comunicato della Fit-CISL, scremato dagli anatemi e delle scomuniche, davvero non ci fornisce.

Se l'obiettivo di tanta saccenza era ricondurre la discussione su terreni meno infidi e paludosi, davvero non ci sono riusciti. Già perché, a parte l'assenza di informazioni puntuali, quello che crea comprensibili timori sono, ad esempio, alcune frasi presenti nel Documento delle Segreterie Nazionali Confederali, che scompaiono nelle versioni (edulcorate) virgolettate nella comunicazione ai lavoratori di ENAV. Ad esempio: Quali sono le realtà individuate nella categoria "Attività Aeroportuali e **servizi ad esse collegati**" (Comunicato Unitario)? Come deve essere interpretata la frase "Il CCNL dovrà costituire un vincolo esigibile per **tutte** le aziende che operano direttamente o indirettamente nel settore che, per la sua peculiarità, richiede stabilità occupazionale e formazione continua a garanzia della qualità dei processi produttivi e della sicurezza"? Quali sono le realtà aziendali prese a riferimento quando si parla della "esigenza di superare, in una prospettiva di più ampio respiro, antiche logiche **aziendali monopolistiche**, inserite in un contesto liberalizzato(CGIL-Trasporto Aereo)".

A quale proposta di "Riforma del Trasporto Aereo" presentata dall'ex Ministro delle Infrastrutture sulla contrattazione nazionale si fa riferimento (CGIL-Trasporto Aereo), giacché in quella avanzata al tavolo sindacale Unitario al momento del suo insediamento e prima della costruzione forzata di un tavolo di regia "Confederale", si evidenziava chiaramente la possibilità di accedere ai contratti di Categoria, non già a quelli di Settore? Che senso ha e che risultati oggettivi produrrebbe, individuare "scelte contrattuali, strutturali e di programmazione e regolazione per il superamento delle croniche criticità del settore" che non contemplino la realtà dei lavoratori e delle lavoratrici di ENAV? Che fine



fanno le realtà sindacali autonome (e il diritto costituzionale che ne ha sancito la nascita ed il riconoscimento) in un contesto di rappresentanza e rappresentatività annacquato dai "settori" nei quali alcune Organizzazioni non sono presenti?

Condividiamo la considerazione presente nel Documento Confederale che vuole come *"scarsi i risultati prodotti in termini di qualità del servizio offerto, dalle scelte di liberalizzazione incontrollata del settore, poiché frutto di una partita giocata esclusivamente sul dumping sociale e contrattuale"*; così come condividiamo l'idea che sia fondamentale *trovare significative soluzioni al precariato che raggiunge ANCHE nel settore Trasporto Aereo, le forme e gli aspetti di un vero problema sociale*. Tuttavia non siamo convinti che la strutturazione di un contratto "globale" del settore sia in grado di fornire in maniera indiscriminata a tutte le aziende strumenti (riguardosi delle tutele sociali) adeguati per competere con efficacia in questo settore; ricordiamo con timore quanto avvenuto negli anni settanta con il contratto collettivo dei metalmeccanici e l'improvvido affossamento da parte delle stesse confederazioni nazionali (nonché dei partiti politici di riferimento!), dell'idea di Bruno Trentin di creare contratti di Categoria (scusate la banalizzazione del concetto) e strutturazioni sindacali unitarie e coerenti alle categorie da rappresentare (Sindacato Unico di Categoria). L'appiattimento e la creazione di una grande massa contrattuale, unita all'incapacità del nostro modo industriale "antico" e incapace di progettare per intercettare i tempi e le esigenze di mutazione del mondo del lavoro, ha prodotto la stagnazione di un settore che, sino alla fine degli anni settanta, era il fiore all'occhiello del nostro paese.

Purtroppo oggi i presupposti sui quali si sta sviluppando la discussione dei contratti di settore, sembrano analoghi. E' per questo che slogan ed anatemi (seppur rappresentati con l'eleganza di una "maestrina con la penna rossa") che in contesti sereni farebbero semplicemente sorridere magari sortendo plausi per il gusto dell'elocuzione, oggi appaiono inopportuni e pericolosi. Scusate se siamo pedanti, noiosi e faziosi, ma purtroppo lavoriamo in questa Società, non già nelle segreterie nazionali delle Confederazioni, rappresentiamo i dipendenti di ENAV e abbiamo bisogno di maggiori certezze sulle idee che circolano sul nostro futuro.

Certi che rasserenare concretamente nel merito il personale della Società, anche prospettando correttamente i futuri scenari contrattuali, sia obiettivo (almeno quello) da tutte le Organizzazioni condiviso, attendiamo con fiducia di essere smentiti.

NOTA:

A margine della interessante discussione epistolare, ci sia consentita una breve nota che riguarda essenzialmente tre punti ricordati dagli amici della Fit-CISL.

Il **primo** ci consente di evidenziare come inopportuno appaia il richiamo al contenuto cottimista dell'accordo Quadro, sia per il grande successo che ha avuto tra i lavoratori (risultando il miglior accordo degli ultimi 15 anni) sia perchè i contratti siglati negli ultimi anni dalle Confederazioni, intercettando la necessità della Confindustria di creare competitività, sono stati giocati in tutti i settori su incrementi legati (molto) alla presenza (straordinari) e alla Produttività (Premi), e poco sull'individuazione di un coerente meccanismo di aggancio all'inflazione reale (salario).

Il **secondo** ci consente di esprimere un concetto molto chiaro per il personale di Enav e cioè che le "120 ore" nascono con il C.C.N.L. 98/01 e vengono concretizzate nell'Accordo Quadro, ben prima quindi che qualcuno proponesse l'idea di detassare gli straordinari.



La difesa di questo caposaldo sarebbe stata (parliamo al passato perché lo scempio oramai si sta consumando) un argomento valido a prescindere dalla defiscalizzazione, che avrebbe avuto la funzione di un "AGGIUNGENDUM" e non di una discriminante.

In **ultimo**, nota di colore, ci piace pensare che il collega che organizzò la visita a Roma ACC del neo eletto Presidente del Consiglio, nell'invitarci abbia avuto un estremo gesto di pudore, preferendo la semplicità di una visita informale alle colorate esibizioni di trasformismo politico-sindacale cui da tempo immemore assistiamo. Ci sarebbe piaciuto ospitare a Roma anche il precedente Presidente del Consiglio, ma l'attenta presenza di quanti all'epoca rivendicavano il ruolo di "falchi rossi" ce lo ha capillarmente impedito.

Magari oggi, un momento di svista nel cambio scontato di casacca per ritornare potenziali "giovini italici" ha permesso il realizzarsi di una situazione che non colora di alcuna sfumatura l'attività di una Federazione che ha, sino ad oggi, costruito le proprie possibilità di essere sindacato esclusivamente sulla capacità di comprendere e proporre e non di proporsi. Forse la rabbia di alcuni è tutta in questo.

Roma, 12 giugno 2008

Federazione ATM-PP
Consiglio Direttivo Nazionale

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



SACTA
sacta@atmpp.it



LICTA
licta@atmpp.it



ANPCAT
anpcat@atmpp.it



CILA-AV
cila-av@atmpp.it