



www.atmpp.it

Report # 19/2008

Finalmente è tutto chiaro!

Mettendo insieme gli elementi che in questi giorni si è riusciti a raccogliere, il quadro della situazione è completo e lo scenario è **terrificante!!!**
Ma andiamo con ordine:

"Le scadenze (dic. 2007) del contratto nazionale delle gestioni e dei servizi aeroportuali di assistenza a terra, del contratto catering, nonché della maggior parte dei CCNL dei vettori, rappresenta, per tutti gli operatori del trasporto aereo, l'occasione per costruire ed arrivare alla piena applicazione di un unico Contratto Collettivo Nazionale del settore.(CGIL - Trasporto Aereo)"

La riforma del modello contrattuale che a livello governativo e confederale si è deciso di perseguire, è un modello che innova i Patti interconfederali del 1993, traguardando una riforma in ottica di contratti omogenei per settori merceologici. Questo significa raggruppare gli oltre 300 contratti di lavoro presenti attualmente in Italia in circa 30 nuovi CCNL che concentreranno i lavoratori per categorie affini.

E fin qui, poco da dire, laddove le affinità effettivamente dovessero esistere e le differenze tra categorie venissero realmente apprezzate. Il difficile si realizza nel momento in cui si devono interpretare le affinità e individuare le omogeneità merceologiche per professioni, come la nostra, dall'elevato e specifico contenuto professionale, ad oggi esercitate in regime di monopolio naturale.

Dalle informazioni che trapelano i criteri adottandi per le "aggregazioni" utilizzerebbero non già le analogie tra mestieri (ad esempio l'operaio di Enav trattato come l'operaio della Fincantieri) ma gli ambiti del settore di specifica attività e cioè, ad esempio, contratto del personale del trasporto, con una possibilità (ad oggi tutt'altro che certa) di specificazione *ad hoc* tra le diverse tipologie: trasporto aereo, ferroviario, marittimo, su strada...

"Prevedere l'ambito di applicazione del CCNL a tutte le lavoratrici e a tutti i lavoratori del trasporto aereo: Gestioni, Vettori, Handlers, Catering, attività aeroportuali, attività previste dagli allegati A e B del d.l. 18/99, attività proprie dei vettori aerei (tecniche, amministrative e commerciali), attività aeroportuali e servizi ad esse collegati. Ne consegue una configurazione delle aree diversa da quella concepita fino ad oggi, con l'inserimento delle figure professionali identificate nella scala parametrica unica e nel capitolo "classificazione del personale". Ferma restando la necessità di definire le aree contrattuali corrispondenti, vanno individuate le declaratorie e gli inquadramenti per le attività professionali".

E' chiaro che per le professionalità di Enav questa sarebbe una vera catastrofe!

Orbene, in questa ottica le Confederazioni stanno predisponendo il **nostro** ccnl, eludendo scientificamente il confronto sul nuovo Ordinamento Professionale (per evitare probabilmente scompensi o fughe in avanti rispetto al nuovo scenario collettivo nazionale), con l'intenzione di omologarlo nel breve a quelli che dovranno essere quei parametri di equiparazione dei lavoratori necessari, ad esempio al transito naturale verso la nostra Società (ancora economicamente autosufficiente) di personale proveniente da Società potenzialmente affini (Alitalia? Società di gestione Aeroportuale? Handling?..).

"La richiesta del Sindacato, attraverso un contratto capace di tutelare l'insieme del lavoro, è rafforzata dall'esigenza di superare, in una prospettiva di più ampio respiro, antiche logiche aziendali monopolistiche, inserite in un contesto liberalizzato - omississ - Il CCNL dovrà trovare significative soluzioni al precariato, che raggiunge, nel settore del trasporto aereo, le forme e gli aspetti di un vero problema sociale, con pesanti ripercussioni sul futuro pensionistico delle lavoratrici e dei lavoratori più giovani. Di rilevante importanza sarà anche estendere la clausola sociale, strumento concreto ed esigibile per affrontare senza traumaticità il passaggio di attività e quindi di lavoratori

tra le aziende esercenti i servizi aeroportuali di assistenza a terra. Il CCNL dovrà garantire l'allineamento delle diverse condizioni e recuperare aree di incertezza interpretativa o peggio di applicazione diversificata di uno stesso istituto nei vari scali italiani. (CGIL- Trasporto Aereo)".

E' chiara quindi anche la finalità di innalzamento dell'orario di lavoro, della richiesta di flessibilità, **ma soprattutto per l'individuazione di un meccanismo di calcolo del Premio di Risultato che non potrà essere diverso da quello del settore di riferimento** (seppur diversificato negli importi tra azienda ed azienda a seconda della contrattazione di secondo livello).

La prova provata che l'obiettivo è questo, sarebbe la sottoscrizione del nostro ccnl con le confederazioni dei trasporti, piuttosto che, come normalmente avvenuto, con le segreterie di settore.

Invece di andare quindi verso una europeizzazione del nostro contratto, qualcuno ci sta traguardando subdolamente verso scenari molto foschi nei quali il riconoscimento delle diverse professionalità sarebbe affossato in uno squallido appiattimento. Mai come ora appare fondamentale lavorare per rilanciare il progetto Europeo del Mosaic (navigando nel nostro sito internet molti si saranno accorti che da più di due anni c'è il link per esplorarne il web site ufficiale), che, tra l'altro, proprio in materia contrattuale propone l'equiparazione delle diverse regolamentazioni del lavoro al contratto del personale di Eurocontrol..

Laddove tutto ciò non bastasse a suscitare almeno preoccupazione, le Confederazioni richiamano l'esigenza, in uno scenario di omologazione professionale, di ridefinire i meccanismi di rappresentanza e rappresentatività sindacale, ripercorrendo il cammino delle RSU Aziendali, questa volta estese ai Settori di appartenenza. Requiem implicito per il Sindacato Autonomo, affogato in meccanismi di rappresentatività assolutamente penalizzanti in un mondo del lavoro estremamente professionalizzato che, storicamente, lo ha sempre premiato in termini di consenso, propositività e rappresentanza.

Riunire in un solo ambito contrattuale aziende decotte da anni di mala gestione, insieme all'unica Società del trasporto aereo con flussi di cassa solidi, significa, per l'ennesima volta, zavorrare le realtà leader del settore, compromettendone l'efficacia, l'efficienza e solidità d'impresa.

Per non utilizzare in un momento davvero difficile le analogie con la situazione della compagnia di bandiera, le Confederazioni stanno oggi ripercorrendo maldestramente una strada già seguita con i bancari che all'inizio degli anni '80 rappresentavano il punto di riferimento della contrattualistica italiana (tra i primi ad avere la 14° mensilità) ed ora, in un momento storico nel quale le banche realizzano utili assolutamente fuori mercato, si trovano in una situazione dove regnano la mobilità orizzontale, i premi ad obiettivo, gli accorpamenti tra le sedi, l'appiattimento professionale, e sognano i contratti altrui.

Per questo e per tanto altro, appare sempre più scontata ed imminente la definizione (sottoscrizione) non già di un Contratto collettivo per il personale di ENAV, ma di un accordo ponte che garantisca, magari, l'esigibilità di un nuovo orario di lavoro, lasciando in sospeso tutte quelle partite che, inevitabilmente, dovranno trovare consona dimora nel contratto nazionale del trasporto aereo. Condito, magari, di colorati e verbosi verbali di intenti.....

**NON RESTA CHE RIMBOCCARCI NUOVAMENTE LE MANICHE!
CON L'AIUTO DI TUTTI VOI.**

Roma, 9 giugno 2008

Consiglio Direttivo Nazionale

Nb. Per tutti coloro che fossero interessati pubblicheremo a breve sul nostro sito gli stralci delle interviste e dichiarazioni che confermano il progetto in atto.

2

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