



www.atmpp.it

Report # 30/2008

Il pianto degli "Osservatori"

Mentre gran parte del paese cerca di risollevarsi e sistemare, rimboccandosi le maniche, i danni prodotti dai recenti nubifragi, l'impresa di uscire dal pantano creato dall'accordo di giugno sembra essere parecchio più complicata per coloro che l'hanno condiviso e, infatti, invece di accelerare sulle tematiche contrattuali, si ristagna, insieme alle attese dei lavoratori, nei fanghi di quella palude.

Le spinte in avanti promesse e attese entro ottobre non ci sono state e al nuovo appuntamento dell'Osservatorio, Società e firmatari invece di avanzare spediti si fermano a piangere al capezzale di un trasporto aereo, a sentir loro, malato e in forte difficoltà.

Al puzzle contrattuale mancano importantissimi tasselli che a giugno, nella fretta di definire l'orario di lavoro, sono stati maldestramente accantonati per essere ripresi, appunto, a fine estate; la stessa circolare applicativa di luglio attende ancora di essere rettificata in tutte quelle parti che disattendono lo stesso accordo: si tratta però di evidenti vantaggi per la società e quindi la rettifica può aspettare visto il silenzio/assenso dei firmatari.

Insomma, è fin troppo evidente che non ci sia tutta questa voglia e volontà, malgrado le dichiarazioni, di cambiare marcia oppure (anche peggio) non si è in condizioni di farlo tant'è che ci si interroga e si riflette sulla crisi del "comparto" del trasporto aereo.

Trasporto aereo, per fortuna nostra, tutt'altro che malato. Confondere, o cercare di farlo, il lavoratore dipingendo scenari inesistenti, o appesantendo una dinamica prettamente nazionale e temporanea, testimonia proprio la difficoltà di quanti si sono imbarcati in questo progetto contrattuale, non solo di garantire le contropartite promesse, ma soprattutto di mantenere quanto finora dato per consolidato.

La domanda di servizio è comunque in crescita. Lo attestano le UDS incamerate dalla società che a fine settembre segnavano un incremento di circa il 3% e che, complice la vicenda interna di Alitalia, è sceso di qualche decimo di punto a fine ottobre rimanendo ampiamente sopra il 2%. Si sta quindi crescendo, nonostante la crisi interna, e l'azienda sta ulteriormente guadagnando rispetto all'anno boom del 2007, dove l'incremento, tutti lo sanno, è stato del 10% (di cui solo il 6% pagato). Quindi, nonostante l'impatto negativo sul traffico nazionale e il petrolio alle stelle di qualche mese fa, non solo il traffico volato ma soprattutto le tasse incassate crescono (vedere il sito del CRCO di Eurocontrol per eventuali conferme).

Molte compagnie spingono per entrare nel mercato italiano e sono in trepidante attesa che lo scenario nazionale si schiarisca per prendere posizione, magari rilevando l'offerta della compagnia di bandiera; low cost in consolidamento e addirittura in espansione con progetti di copertura di nuove tratte descrivono un quadro rafforzato e in previsione di crescita e non un malato con poche speranze di sopravvivenza.

Attribuire ad una flessione temporanea la valenza di una crisi vera e propria e magari mettere a carico dei lavoratori gli eventuali sacrifici per affrontarla e allontanare i previsti obiettivi, ci sembra più una operazione da cortina fumogena che la rappresentazione della realtà industriale.

Realtà industriale che, tra l'altro, smentisce le stesse riflessioni dell'Osservatorio perché la società, grazie al comparto operativo, sta realizzando appunto utili (UDS) che però sono riversati solo in parte marginale su chi ha consentito di produrli ma che trovano adeguata sistemazione in un'organizzazione del lavoro aziendale che supera gli 80 dirigenti e ingrossa tutti gli altri profili professionali con decine di assunzioni, mantenendo di fatto inalterato il settore operativo in assenza d'implementazioni tecnologiche significative. Tutto questo chiaramente nel silenzio del resto del sindacato che evidentemente condivide questa politica aziendale in cambio di un acclarato "marchettismo"

Si programmano 136 ore, in tutto il territorio nazionale come se fosse stata già fatta la mobilità geografica e gli impianti di conseguenza già dimensionati all'organico di riferimento, stiracchiando il log giornaliero per l'apertura delle posizioni operative, si viola la normativa sul relief, non si utilizzano le reperibilità, rimpiazzandole sospendendo eventualmente gli



addestramenti, non si completa la formazione con i necessari corsi di lingua inglese, solo per citare alcuni provvedimenti, e contemporaneamente però ci si dissangua rifacendo il look all'organizzazione aziendale.

Pessimisti noi? Realisti. Disincantati, come molti ultimamente, da certi comportamenti tutt'altro che incisivi nei confronti dell'azienda che allontanano il tempo del conseguimento del cosiddetto "pacchetto completo", quello per essere chiari, che doveva precedere la firma dell'accordo, ma che oggi, a distanza di mesi, è rimasto inevaso e che tale rischia di rimanere.

Nel contempo ATM-PP come sindacato ha avuto il merito di porre l'attenzione su alcune questioni ingiustificatamente dimenticate durante la firma del contratto, ossia il recupero economico per il personale in struttura nonché il rimedio all'umiliante trattamento riservato al personale Quadro operativo. Abbiamo sollecitato la Società a trovare adeguate e dignitose soluzioni anche solo con i firmatari stessi poiché non siamo avvezzi a dispetti tra organizzazioni sindacali che ricadono sui lavoratori, come purtroppo in questi mesi sta invece accadendo.

Entro ottobre ci aspettavamo, così era stato detto, la trattazione dei temi riguardanti la produttività e i meccanismi di crescita futuri e, a oggi, non sappiamo neanche quanto abbiamo percepito di premio produzione 2007 e di tesoretto, incapaci anche di capire quanto hanno pesato economicamente le assenze sul premio stesso grazie alla "trasparente" politica di chi invece prometteva chiarezza definitiva. Ad oggi non ci sono ancora chiare direttive su come compilare i modelli presenza del mese di ottobre, da che quota oraria imputare lo straordinario; qualcuno sostiene che si pagherà straordinario dalla 142° ora, altri dalla 148° ora a causa del buffer di 6 ore mensili previste dalla circolare. Scommettiamo che alcuni impianti pagheranno in un modo e altri in un altro? E chi ha fatto, a causa della ciclicità, le 136 ore, e non le 141/31 gg., ha un debito di 5 ore nei confronti dell'Enav? **Ma non si doveva abolire il vecchio modello per far chiarezza?**

Intanto chi un mesetto orsono ci tacciava per dei menagrami, a proposito della pensionabilità dell'indennità di controllo e dell'indennità di funzione per i Quadri, non rileva, non interviene e non pubblicizza il fatto che, ad oggi, tutti coloro che sono andati in pensione dopo, il 30 giugno non percepiscono nella pensione tale importo. Noi non abbiamo mai detto che questa voce non deve appartenere alle voci pensionabili, abbiamo solo detto che queste operazioni si fanno solo con la certezza in tasca del risultato finale e questa certezza al momento non c'è.

Molto probabilmente le nostre punzecchiate sul tema faranno sì che tutto alla fine si risolverà positivamente, ma sarà l'ennesima dimostrazione che gli errori dei dilettanti allo sbaraglio verranno corretti dalle iniziative del governo ombra.

Non vorremmo che le nefaste anticipazioni degli osservatori riguardo al calo di traffico siano destinate a preparare e ridimensionare le attese di tutti i lavoratori e in particolare gli operativi; la società, come detto, si sta arricchendo e ci aspettiamo che questa ricchezza transiti dalle nostre tasche, incrementando quanto già dato per consolidato e scontato.

La società ha finora capitalizzato quanto concesso negli accordi spingendosi addirittura molto oltre senza trovare minima resistenza da parte dei sindacati firmatari; per contro gran parte di quanto scritto e dovuto ai lavoratori è rimasto sulla carta e di benefici collettivi ne abbiamo visti ben pochi ma forse, dopo essersi guardati attorno e asciugati le lacrime del pianto, si rimboccheranno le maniche e arriveranno tutti insieme: in bocca al lupo e buon lavoro!

Roma, 07 Novembre 2008

Federazione ATM-PP

Federazione ATM-PP

Via delle Rupicole 85/87 – 00169 Roma – Tel. 06 261687 – fax 06 2326 9597 – segreteria@atmpp.it
ANPCAT CILA-AV LICTA