



## Report #36/2008

# Quando la ragione non ci fa felici

In data 18 dicembre 2008 è stato firmato, dagli stessi sottoscrittori dell'accordo di rinnovo del 20 giugno, l'articolato contrattuale.

Qualcuno ha inneggiato cori di giubilo per il sol fatto che eravamo vacanti di contratto da 10 anni: FALSO, il contratto è sempre stato in essere e le parti non variate erano le medesime di quello firmato nel 1999; le parti innovate, invece, le sostituivano, come per esempio veniva riportato all'inizio dell'Accordo Quadro del 2004.

Evidentemente c'era la necessità di enfatizzare un "effetto annuncio" per mascherare difetti e lacune, che viceversa sono facilmente individuabili. Ad esempio, quello che dall'inizio abbiamo sempre messo in dubbio fino a quando siamo stati al tavolo negoziale, ossia l'impossibilità di considerare la nuova voce "Indennità di Controllo" come voce di retribuzione di primo livello, corrispondeva al vero. Purtroppo, i fatti ci hanno dato clamorosamente ragione, tanto è vero che sono state necessarie sostanziali modifiche.

Qualcuno dice che di fatto non è cambiato nulla e che le modifiche apportate attraverso lo spostamento di una parte dell'indennità di controllo sul superminimo professionale non produca effetti sui lavoratori, che godrebbero degli stessi vantaggi precedentemente riconosciuti. Anche questo è un falso clamoroso, poiché queste modifiche dovevano essere impostate nel corso della trattativa per consentire la necessaria analisi dei costi che tale manovra richiedeva. Questa correzione infatti ha un costo di circa 1,5 mln € annui (costi di maggior contribuzione pensionistica Enav per i dipendenti Inpdap), ed essendo una correzione al budget contrattuale già stabilito ed identificato a Bilancio, è chiaro che tale massa economica andrà ora ad intaccare le uniche partite economiche non ancora chiuse come il Pdr e l'Ordinamento Professionale.

Quindi è chiaro che per restituire al personale in regime previdenziale Inpdap quanto promesso in campagna propagandistica contrattuale, si sottraggono importanti risorse in termini di produttività al personale Inpdap stesso, e ancor di più a tutto quel personale Inps che in cambio non riceve nulla.

A questo punto molti giovani avrebbero buon titolo a chiedere che quella cifra così corposa che viene sottratta dal Pdr di tutti, venga, tutta o in parte, destinata ad abbattere i tempi per intercettare la Ristrutturazione Salariale (con 1 mln € annui si azzerà l'attesa e si intercetta la quota piena).

**Un vero e proprio caso e caos**, unico nella storia delle contrattazioni di aziende del settore, che dimostra quanta sciatta e superficiale sia stata la conduzione della trattativa che, evidentemente, aveva come target solo l'uscita dal tavolo del Sindacato Autonomo. Anche perché avendo noi fiutato la "fregatura" di **umentare l'orario di lavoro e vederselo remunerato come salario di secondo livello** non potevamo essere della partita. A fronte del fatto che l'incremento dell'orario di lavoro non è un'operazione vantaggiosa a medio e lungo termine, si doveva almeno pretendere che il compenso, visto che le 136 ore saranno per l'azienda *sine die*, venisse posto su una voce stipendiale chiaramente di primo livello.



Ma le bugie, come si sa, hanno le gambe corte e dopo aver raccontato che l'aumento di orario produceva un aumento del salario, ci ritroviamo, dopo la manovra correttiva contenuta nell'articolato, ad avere metà dell'incremento sul primo livello (l'importo trasferito sul superminimo) e l'altra metà sul secondo livello (l'importo rimasto sull'indennità di controllo). **Praticamente abbiamo demolito un muro per venderne i calcinacci.**

Finalmente, dopo lunghi mesi, siamo riusciti a far comprendere (è stata dura esserci riusciti) che il Personale Quadro Operativo usciva mortificato dall'Accordo del 20 Giugno, e pertanto è stata necessaria una correzione, che purtroppo però ora grava, sempre per i meccanismi citati di consolidamento del bilancio, su tutto il restante personale.

Eravamo straconvinti che la "Partita" relativa alla costruzione dei meccanismi del Pdr 2008/11 non avrebbe trovato adeguata soluzione entro la fine dell'anno come promesso dai coraggiosi statisti firmatari. Questa volta, lo ammettiamo, ci siamo sbagliati, in quanto l'argomento non è stato semplicemente rinviato a tempi migliori, ma si è addirittura celebrato il funerale della formula di costruzione del Premio di Risultato che in questi ultimi anni e più in generale in tutti i contratti Enav (e AAAVTAG ieri), aveva consentito una progressione in funzione della crescita del volato e del fatturato.

Infatti la nuova disciplina prevede che " *i criteri per la quantificazione delle parti variabili del Premio di Risultato 2008/20011, sono calcolati anno per anno e senza effetti cumulativi, etc...*". Questa nuova formula, chiaramente scritta, riporta a verità quanto era stato stabilito negli accordi precedenti, ossia che la produttività era cumulabile anno su anno e pertanto la mancata erogazione di 4,8 mln.€, solo dall'ATM-PP sempre rivendicati, non era frutto di fantasie, ma bensì della sana applicazione degli accordi vigenti. Quindi sono spariti 4,8 mln.€ per ogni anno dal 2007 in avanti e per il futuro non si potranno *cumulare* le somme percepite l'anno precedente anche quando il traffico ricomincerà ad *accumularsi*. **Complimenti e Ringraziamenti !!**

Sempre in merito al Pdr la Parte fissa viene confermata in 9,8 mln.€ e ciò appare molto strano poiché questa è la stessa stabilita all' 1-1-2004, cioè come residuo del premio post- travaso. Essendo una Parte Fissa andava rivalutata almeno del valore di inflazione. Peccato però che in questi quattro anni il traffico è aumentato complessivamente del 20% e quindi la parte fissa andava sicuramente adeguata, anche perché gli organici e le professionalizzazioni da allora sono aumentati corposamente e quindi lo stesso importo genera una quota pro-capite inferiore. **Banale dimenticanza o colpevole omissione?**

Sarebbe stato opportuno provvedere, come da noi suggerito, ad una spalmatura della parte fissa, al fine di evitare l'effetto erosivo, ma questa è storia vecchia.

Come purtroppo avevamo previsto, neanche questa volta, dopo oltre un anno di trattativa, l'Ordinamento Professionale delle Categorie Enav trova soluzione e viene rinviato alle calende greche.

Del resto ci accusano sempre di essere corporativi, invece di perseguire interessi collettivi. Noi appunto, visto che i grandi beneficiari di questo contratto sono i Sigg. Sindacalisti CTA distaccati da lunghi anni, che in un sol colpo si sono visti incrementare il loro CUD di 15.000 € grazie alla trasformazione degli straordinari (che mai hanno fatto) in indennità di controllo e Superminimo Professionale. Niente male e pensare che se un CTA dopo vent'anni da radarista decide di andare in ufficio per qualsiasi motivo o necessità, prende un superminimo e indennità di controllo decurtati del 75%. **Chi sono i corporativi (noi o voi) dei propri interessi ?**



Consiglio Direttivo Nazionale

Ci sentiamo spesso dire che il grande risultato di questo contratto è aver garantito a tutti le 136 ore e che in una situazione di calo del traffico la Società avrebbe ridotto l'orario a 120 ore. Tutto questo ci fa sorridere in quanto qualcuno dimentica che negli anni, sono stati siglati diversi accordi che garantivano le 136 ore, 8 marzo 2005, 20 luglio 2006, 5 gennaio 2007 ; (quest'ultimo non fu siglato dall'ATM-PP perché mancavano pezzi significativi dell'Accordo come ad esempio il Pdr e la Nuova Scala Parametrica).

Se poi siamo i soli a verificare che i corsi d'inglese sono fermi da lungo tempo, i Corsi Ojt pressochè cancellati, gli Istruttori vengono impiegati in linea operativa, i lay-out non vengono rispettati, le reperibilità non vengono più chiamate, il personale Eav è in fase di esautorazione, vuol dire che si è solo in malafede.

Su tutti gli altri aspetti del contratto relativi ai singoli articoli, stiamo esaminando i contenuti uno ad uno e ci riserviamo a breve di esprimere una valutazione di merito. Tuttavia vogliamo evidenziare allarmati solo un articolo contrattuale, esattamente il numero 75 inerente il Licenziamento secondo il quale la Società può risolvere il rapporto di lavoro con quattro mesi di preavviso per "*ragioni inerenti l'attività produttiva, l'organizzazione del lavoro ed il regolare funzionamento di essa*".

Ci viene obiettato che tale articolo esisteva già nel contratto 1998/2001 e che l'Accordo Quadro del 2004 non lo ha modificato. Vero, peccato che averlo firmato quando eravamo Stato significava avere una copertura di ricollocazione in altre aziende statali, mentre ora significa C.I.G. (Cassa Integrazione). Non averlo toccato nel 2004 equivaleva a lasciarlo con gli effetti del 1999, ora invece si ha meno tutela dei dirigenti che hanno un preavviso minimo di dodici mesi!!!! E' vero che la nostra Società al momento non sembra in molti settori, poter correre rischi di licenziamento, ma se guardiamo indietro a due o tre anni fa, avremmo mai immaginato che la nostra compagnia di bandiera licenziasse migliaia di professionisti dipendenti ? E se domani dovesse arrivare anche da noi qualche Capitano Coraggioso, saremmo tutti tranquilli ?

Aumentano sempre più le nostre preoccupazioni su quanto avvenuto in questo 2008; un anno che ha portato alla disintegrazione delle nostre Categorie professionali con conseguenze future che non lasciano presagire nulla di buono. Tuttavia confidiamo nell'intelligenza dei lavoratori che sapranno valutare ed obbligare tutti coloro che si sono resi complici di tanta sufficienza, a correggere atteggiamento e recuperare saggezza e buon senso. Il 2009 può essere l'anno nel quale si mette riparo agli errori compiuti e si riparte per ricostruire una situazione contrattuale e sindacale di maggiore soddisfazione per tutti i lavoratori dell'Enav.

Roma, 31 dicembre 2008

**Federazione ATM-PP**