



## ***Air Traffic Management Professional Project***



Al Dott. Antonio Galdo  
Panorama

e p.c. Al Direttore di Panorama

### **Lettera aperta**

Abbiamo letto sul sito dell'ENAV SpA, l'articolo "*la moltiplicazione dei sindacati e dei privilegi*" che comparirà sul numero del 16 ottobre 2003 di Panorama e, sinceramente, lo abbiamo trovato tanto interessante quanto parziale, quasi fazioso.

Dopo la caduta del muro di Berlino, anche il muro d'omertà che secretava i dati sull'adesione ai sindacati dell'ENAV è crollato. Che poi i numeri reali siano diversi da quelli che vi hanno comunicato poco importa.

Nel suo articolo, purtroppo, non si fa menzione del fatto che, tra le particolarità dell'ENAV, c'è il fenomeno della doppia, tripla e a volte quadrupla appartenenza sindacale e ci spiace che non abbiate potuto considerare quanto questa realtà può sofisticare il reale grado di rappresentatività e di rappresentanza delle Organizzazioni Sindacali.

La cosa, però, che più ci spiace è che i vostri informatori hanno dimenticato di comunicarvi che, nella tavola rotonda dei 13 sindacati, qualcosa sta cambiando.

Come potrà notare anche dalla carta intestata, tre delle storiche Organizzazioni Autonome e Professionali dell'ENAV, e precisamente l'ANPCAT (Associazione Nazionale Professionale Controllori e Assistenti al Traffico aereo, nata con e nel processo di smilitarizzazione dell'assistenza al volo nel lontano 1981 e non certo da una costola della CISL), la LICTA (Lega Italiana Controllori del Traffico Aereo) e la CILA-AV (Confederazione Italiana Lavoratori Autonomi Assistenza al Volo), rispettivamente accreditate dal suo giornale di 342, 454 e 127 iscritti, hanno iniziato un processo di unificazione e coordinamento, dando vita all'ATM-PP (Air Traffic Management Professional Project).

Le norme contrattuali, le procedure per il riconoscimento e soprattutto l'atteggiamento dell'Azienda e delle altre OOSS, rallentano questo percorso di sintesi, che invece riteniamo capace di produrre effettivi positivi per i lavoratori che indegnamente rappresentiamo ed anche per la Società.

La "razionalizzazione" del quadro sindacale e la costituzione di un soggetto con una consistente rappresentatività (che per i controllori del traffico aereo è già maggioranza assoluta), sta letteralmente terrorizzando qualcuno.

Le potenzialità di un'unica organizzazione spiccatamente professionale e radicata in tutte le realtà territoriali, i collegamenti con le realtà internazionali ed europee (attualmente esprimiamo il presidente dell'ATCEUC - Air Traffic Controller European Union Coordination - soggetto riconosciuto nel dialogo sociale) e la capacità di relazionarsi ad alto livello con le istituzioni, fa paura.



## **Air Traffic Management Professional Project**



Soprattutto fa paura il fatto che l'ATM-PP ha dimostrato la discontinuità tanto da vecchie logiche corporative, quanto da certe pratiche concertative/consociative che hanno portato alla cogestione ed hanno ucciso il leale e aperto confronto.

I Professionisti dell'assistenza al volo già erano uniti (1979 Coordinamento Controllori di Volo) e solo le politiche dell'AAAVTAG e dell'ENAV, le strategie d'interdizione confederale, la pretesa di politicizzare il movimento dei lavoratori e gli errori commessi da quelli che sono stati i protagonisti dell'azione sindacale hanno permesso di dividere la rappresentanza di realtà omogenee e coerenti. Dividi et impera. Oggi, con la buona volontà e l'impegno, stiamo di nuovo riunendo le forze; proprio a dispetto di quei santi che della cogestione hanno fatto la loro bibbia.

Non era certo dell'ANPCAT il Presidente che ha gestito il passaggio dall'AAAVTAG all'ENAV ente pubblico economico, non era della LICTA il precedente capo del personale dell'ENAV SpA, non è la CILA-AV ad avere nostalgia di quei dirigenti cooptati direttamente dalle prime file sindacali e, adesso, quasi tutti (ma non tutti) fuori. Anche noi abbiamo avuto le nostre spiacevoli esperienze, ma ce le siamo lasciate alle spalle, senza rimpianti.

Al contrario, non rinneghiamo gli avanzati strumenti contrattuali che avremmo voluto fossero i "regolatori" delle vertenze aziendali e delle relazioni industriali.

Il Comitato dei Saggi sarebbe stato certo più efficace della Commissione di Garanzia nell'evitare il ricorso agli scioperi, ma i lodi emessi non sono mai stati rispettati dalla Società, nemmeno una volta.

Le violazioni contrattuali, gravi e continue, accertate e decretate da vari Giudici dei Tribunali del Lavoro non le ha commesse certo il sindacato.

La tanto decantata partecipazione dei dipendenti che poteva essere raggiunta anche con la condivisione, nel confronto e nel rispetto dei rispettivi ruoli, all'interno del Comitato di Monitoraggio, qualcuno non l'ha voluta.

Le cose non sono andate come speravamo, comunque e in tutti i casi i contratti di lavoro li firmano le Parti Sociali, da un lato i Sindacati e dall'altro l'Azienda.

*Excusatio non petita accusatio manifesta.* Se Francesco Persi ha dichiarato al vostro giornale di essere sprofondato in "un modello nel quale il sindacato è considerato ormai lo strumento migliore per far carriera o per ottenere un trasferimento" magari vuol dire che è pronto a passare dall'autocritica alla discontinuità. Noi per quello che ci compete, per quel poco che ci poteva competere, l'abbiamo già fatto, lo stiamo facendo e continueremo a farlo.

Qualcosa sta cambiando. Forse è per questo che si è giunti a discriminare, tra tutti i lavoratori dell'ENAV, quelli iscritti alle nostre organizzazioni. Forse è per contrastare il nostro entusiasmo e la nostra volontà che si moltiplicano le provocazioni, anche sui giornali.

Non sappiamo cosa avviene altrove, in ENAV le assunzioni le fanno senza sentire nessuno, anzi il sindacato, almeno il nostro, nemmeno lo informano; il bello è che procedono senza aver nemmeno stabilito le piante organiche e i carichi di lavoro.

Gli accordi non si fanno nemmeno quando sono previsti, magari si va avanti a colpi d'implicita cogestione con una parte del sindacato. Forse è per questo che, da un lato, non si rispettano nemmeno i turni e gli orari di lavoro e si deroga il contratto, ricorrendo alle "comandate", magari anche superando i massimi orari stabiliti per lo straordinario (in ENAV l'extra-time è talmente ordinario da essere "programmato") e, dall'altro, le 41 mila ore di permessi sindacali del 2002, che il vostro articolo stigmatizza, per una buona parte sono servite ad alimentare certe organizzazioni, le sole cui è consentito di superare ampiamente la quota attribuita in proporzione agli iscritti e calcolata secondo i parametri della Legge 300/70.



## **Air Traffic Management Professional Project**



E' evidente che vi sono figli e figliastri e non ci meraviglia il fatto che le informazioni che avete ricevuto sono affette da "partigianeria".

Non so chi vi ha sussurrato che a Bologna non si possono toccare i 5 posti d'organico previsti per il turno di notte: è falso, com'è falso che l'ultimo "movimento" è alle dieci di sera. Di notte sono solo 2 i controllori e questo, secondo noi, non è bene né per chi lavora, né per chi vola. Che siano di più gli addetti allo stivaggio di un singolo volo che i controllori che gestiscono, contemporaneamente, magari di notte e con avverse condizioni meteorologiche, tutti i decolli, gli atterraggi, i movimenti al suolo (e non solo degli aerei, ma anche degli altri mezzi), è chiaro che non interessa a nessuno. Almeno per ora!

Che a Milano la società dichiari di essere in eccedenza d'organico e poi "programmi" straordinari anche per gli amministrativi presenti in sala (chissà a che titolo!?) e, contemporaneamente, all'ACC di Roma Ciampino, si facciano ulteriori straordinari "programmati" a causa di un lieve sott'organico, anche questo sembra non interessare a nessuno. Però, queste cose non le dicono.

Noi ci intestardiamo a chiedere normativa, rispetto delle ESARR, certificazione del personale, limiti d'impiego ministeriali, organizzazione coerente, professionisti del settore nella prima linea dei dirigenti, miglior qualità dei servizi e maggior sicurezza.

Le 84 pagine del contratto di lavoro, scaduto nel 2001, non sono il delirio della concertazione, sono purtroppo carta straccia; ciò che è avvenuto in ENAV negli ultimi anni, invece, quello sì che è "Il delirio della concertazione", della concertazione con qualcuno, certo non con tutti.

Continueremo per la nostra strada guardando al futuro nel tentativo di renderlo migliore.

Le verità sull'assistenza al volo non si ha il coraggio di pubblicarle, lo sappiamo; come sappiamo che questa lettera aperta non finirà sui giornali, ma solo nelle nostre bacheche.

Roma, 13 ottobre 2003

**Air Traffic Management Professional Project**

Per l'**Executive Board**