

## **Enav : nota informativa su Ccnl e piccoli aeroporti**

*Siamo a conoscenza che in alcuni aeroporti a basso traffico il sindacato autonomo di Enav, lo stesso che di fatto impedisce da mesi l'effettuazione dello sciopero per il contratto del trasporto aereo, sta sollevando il tema dei piccoli aeroporti, fornendo una lettura totalmente sbagliata di cosa è avvenuto e cosa può avvenire. Abbiamo quindi ritenuto di riassumere in una nota i fatti accaduti in questi anni e le scelte compiute.*

La crisi che ha colpito il settore del trasporto aereo negli ultimi anni ha comportato profonde ristrutturazioni in tutti i campi di attività. Anche Enav, che alla pari degli altri providers europei ha goduto del vantaggio di operare in condizioni di sostanziale monopolio, ha dovuto fare i conti con lo scenario di progressivo depauperamento delle risorse complessive del sistema. Fino a qualche anno fa infatti, le tariffe che Enav praticava alle compagnie aeree per i servizi forniti erano calcolate secondo il metodo del cosiddetto cost recovery: ovvero la tariffa veniva costruita a valle di un biennio in modo da ripagare i costi sostenuti. Questo sistema tariffario, in vigore in tutta Europa e costruito in un periodo di espansione economica, ha mostrato tutti i suoi limiti dopo il lunghissimo periodo di crisi che stiamo vivendo. Infatti, paradossalmente, venendo a diminuire le risorse a disposizione a causa del calo del traffico, col sistema cost recovery i fornitori dei servizi alla navigazione aerea si trovavano costretti ad aumentare in modo consistente le tariffe per ripagare i costi sostenuti. Si è venuto così a concordare, anche sotto la spinta decisiva delle compagnie aeree e degli altri operatori del settore, una modalità di composizione della tariffa basata su criteri di efficienza e qualità del servizio.

A questo punto è nata la necessità per Enav e gli altri providers europei di adattare le proprie attività, la organizzazione del lavoro ed anche il sistema contrattuale, al nuovo contesto. Da questo punto di vista Enav ha attraversato negli ultimi anni un periodo di profonde ristrutturazioni che hanno visto in prima battuta una radicale revisione dei processi attraverso i quali venivano effettuati gli investimenti e gestita la parte economica e finanziaria (anche per le inchieste giudiziarie che hanno scoperchiato il sistema di tangenti che si era sviluppato).

Gli ultimi contratti di lavoro sottoscritti applicati in Enav e precedenti al Ccnl del trasporto aereo, hanno già visto un profondo cambiamento rispetto ad una storia contrattuale figlia della condizione di sostanziale monopolio e della crescita delle risorse economiche del settore del periodo pre-crisi e pre-liberalizzazione. Ma per affrontare l'entrata in vigore del nuovo sistema tariffario per la tariffa di aeroporto era necessario procedere ad interventi più drastici. Infatti in Italia sulla crisi complessiva del settore ha pesato in modo determinante la scomparsa di quasi tutte le compagnie aeree nazionali che ha comportato un ulteriore calo del traffico aereo di aeroporto e conseguentemente delle risorse economiche a disposizione. Contestualmente, a causa della crisi economica generale, per Enav sono venuti a mancare anche i fondi fino ad allora ricevuti per i servizi forniti al traffico esente da tariffa ( voli di emergenza, antincendi, voli di stato, etc.) ed i sussidi statali per il sostegno ai servizi forniti sui piccoli aeroporti. In queste condizioni, dati i costi strutturali sopportati da Enav, la tariffa di ogni aeroporto avrebbe dovuto vedere un aumento così consistente da risultare insopportabile per il sistema. Soprattutto avrebbe comportato a catena una ulteriore perdita di traffico soprattutto sugli aeroporti più piccoli, con minor traffico, ma un costo unitario più elevato.

In questo scenario, e dovendo far fronte al capitolo della tariffa di aeroporto, Enav presentò alle Organizzazioni sindacali un progetto basato su una sostanziale esternalizzazione delle attività

svolte sugli aeroporti a basso traffico, mediante la creazione di una società ad hoc con un proprio contratto ed una organizzazione del lavoro specifica. Si sarebbe quindi giunti a due contratti di lavoro : distinti sulla base della quantità di traffico.

Il sindacato confederale, valutando i pericoli insiti in questo progetto data l'esperienza pregressa che ha visto il progressivo smantellamento contrattuale in presenza di storie analoghe, ha opposto e controproposto ad Enav un ingresso nel contratto di settore con la disponibilità a trattare e dare risposta alle oggettive necessità derivanti dallo scenario di crisi. Si è così arrivati a definire la parte specifica dei servizi atm nel Ccnl del trasporto aereo che prevede una disciplina economica per i piccoli aeroporti con l'assunzione di personale ad hoc per gli aeroporti a basso traffico che prevede condizioni economiche e di impiego specifiche. Per il resto degli impianti il contratto resta sostanzialmente invariato. Si è così salvaguardato il perimetro delle attività di Enav ed evitato l'avvio di quel percorso di dumping contrattuale che così bene abbiamo sperimentato in tutto il settore. Il progetto prevede la sostituzione del personale operante sugli aeroporti coinvolti dal piano con loro reimpiego su impianti maggiori ed invariate condizioni contrattuali. Per i nuovi assunti un ingresso a salario più basso e condizioni di impiego più flessibili ma con la possibilità di crescita professionale ed economica tramite successivo eventuale trasferimento sulle altre tipologie di impianto.

La classificazione di impianti a basso traffico, quindi, è solo funzionale all'applicazione contrattuale e nulla modifica nel livello della qualità dei servizi e della sicurezza del traffico aereo che Enav fornisce agli utenti. Il sindacato autonomo di Enav, che appoggiava il progetto di spaccettamento societario e la creazione di due distinti contratti di lavoro non è più protagonista nel nuovo sistema contrattuale, ma sta svolgendo una opera di disinformazione a tappeto. La realtà è però molto semplice: il lavoro svolto con il nuovo contratto di settore consentirà di non avviare un processo di smantellamento di diritti e condizioni di economiche e di lavoro che così bene abbiamo sperimentato, affrontando però i nodi strutturali dei costi sostenuti da Enav in proporzione ai ritorni economici. Si potrà quindi sostenere anche le attività degli aeroporti a basso traffico con l'applicazione di una tariffa sostenibile, salvaguardando i livelli e la qualità del servizio. L'alternativa era secca: o tariffe sensibilmente più alte tali da scoraggiare gli utenti o contenimento dei costi. La strada scelta era obbligata, e la soluzione concordata quella di maggior tutela per i lavoratori e per i territori interessati.

Dipartimento Nazionale Trasporto Aereo Filt-Cgil

Roma, 23 marzo 2015