

Protocollo d'intesa allegato al Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Settore del Trasporto Aereo – Sezione ASSOCONTROL

La crisi strutturale del trasporto aereo ormai da tutti considerata la conseguenza di un settore caratterizzato dall'assenza di regole, da fenomeni di continuo dumping contrattuale e sociale, da diffusa illegalità e soprattutto da una mancata visione di sistema, hanno contribuito all'apertura del "tavolo del trasporto aereo" presso il Ministero dei Trasporti.

Al tavolo istituzionale i temi emersi con chiarezza sono stati: la rinnovata esigenza di definizione di un sistema aeroportuale nazionale; l'asimmetria competitiva, gli ammortizzatori sociali, le regole della competizione tra imprese, le regole del mercato del lavoro a partire dall'assenza di un contratto di settore di riferimento.

Il confronto istituzionale ha portato, sul versante contrattuale, alla firma del protocollo per la stipula del contratto collettivo nazionale di lavoro dell'industria del trasporto aereo del 6 dicembre 2012 sottoscritto tra Governo, Associazioni di Impresa ed Organizzazioni Sindacali.

Il 2 agosto del 2013 è giunta la firma della "Parte generale" del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore. La sottoscrizione di tale parte generale del contratto ha incardinato quella rete di regole e tutele coerenti invocata da anni in un sistema che vedrà l'inclusione di tutti gli addetti e di tutte le aziende del settore.

La sottoscrizione della parte specifica ha coerentemente portato a conclusione il percorso per la definizione contrattuale delle attività che fanno capo all'assistenza al volo, con la inclusione condivisa di tutte le aziende che partecipano alla filiera: ENAV, TECHNOSKY e SICTA associate ad ASSOCONTROL.

La differente storia pregressa di queste aziende ha comportato la necessità di addivenire in questo primo passaggio alla costruzione di un abito normativo che collaziona le norme dei diversi contratti ed accordi di provenienza.

Con il presente protocollo ASSOCONTROL e FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT e UGL-T concordano sulla necessità di un sistema di regole omogeneo che tenga conto della condivisa volontà di addivenire ad una compiuta armonizzazione contrattuale, coerente con le finalità del contratto di settore, delle figure professionali provenienti dalle diverse realtà aziendali del passato e si impegnano a proseguire il percorso di armonizzazione dando vita ad un apposito tavolo da avviare entro il prossimo 30 settembre.

ASSOCONTROL e le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT e UGL-T hanno condiviso di incontrarsi entro 15 giorni dalla sottoscrizione del presente protocollo per avviare una analisi delle eventuali problematiche evidenziate dal sindacato in un ottica di prevenzione del conflitto e ricerca di soluzioni condivise. ASSOCONTROL, inoltre, impegna le aziende associate ad un fattivo confronto e periodica informazione sullo sviluppo delle attività e sulla tematica di eventuali internalizzazioni e/o fusioni societarie in capo ad Enav.

ASSOCONTROL

FILT-CGIL

FIT-CISL

UILT

UGL-T

Protocollo sulla riorganizzazione aziendale relativa alla nuova classificazione degli aeroporti italiani

Gli esiti della profonda crisi pluriennale internazionale e i suoi impatti sull'industria del trasporto aereo nazionale, le nuove normative tariffarie, la contestuale cessazione della contribuzione statale, gli obiettivi di efficienza fissati dalla Unione Europea e la progressiva flessione del traffico aereo assistito, con particolare riferimento ai movimenti aeroportuali, hanno determinato nel loro insieme una consistente riduzione delle risorse economiche disponibili per la fornitura dei servizi da parte di ENAV.

Il dato di massima sofferenza finanziaria, infatti, si è evidenziato in modo particolare negli aeroporti c.d. "minori", dove il costo unitario del servizio è 10 volte superiore a quello degli aeroporti "maggiori" (€ 1.936/UdS vs. € 195, dati 2011).

Tali criticità hanno determinato l'esigenza di ottimizzazione della produttività e un piano di revisione profonda dei costi sostenuti per l'erogazione del servizio della navigazione aerea sugli aeroporti nazionali, ma anche, e soprattutto, attraverso una nuova e diversa definizione del quadro regolamentare, il cui adeguamento agli attuali scenari economici non è più rinviabile.

Avuto riguardo al complesso scenario di contesto per come sopra delineato, e nella prospettiva di contribuire a dare impulso alla ripresa del settore, ENAV ha operato, con risorse economiche proprie, una riduzione delle tariffe per le operazioni di aeroporto del 25%, nel periodo dal 1 settembre al 31 dicembre 2013, consentendo un risparmio di circa 20 milioni di euro per tutte le compagnie aeree che atterrano e decollano dagli aeroporti italiani.

In coerenza con le predette iniziative, la Società ha inoltre sviluppato l'ipotesi di adottare, già a far tempo dal 2014, nuove logiche di differenziazione delle tariffe per aeroporto, in ragione appunto dei volumi di traffico sviluppati in ordine alle unità di servizio erogate.

A tal fine le aree tariffarie saranno tre in ragione del numero dei movimenti/anno e all'area tre saranno destinati gli aeroporti con movimenti inferiori a 70.000/anno. Allo stato in Italia tra quelli assistiti da ENAV sono 38 gli aeroporti ascrivibili a quest'area (40 a far data dal prossimo mese di giugno).

Date queste premesse, per rispondere alle necessità come sopra delineate, ENAV aveva dato avvio ad un progetto orientato alla costituzione di una apposita società, destinata alla fornitura dei servizi previsti, e dotata di un apposito contratto di lavoro con una organizzazione del lavoro ed una struttura retributiva e di impiego del personale ad hoc.

FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT e UGL-T, partendo dall'esperienza maturata in casi simili in altre realtà del settore, hanno controproposto un percorso coerente con la politica degli ultimi anni teso a mantenere l'unicità aziendale e a costruire, con le istituzioni e le organizzazioni imprenditoriali del settore, un quadro organizzativo ed un sistema di regole omogeneo ed inclusivo di tutte le attività che contribuiscono alla creazione della catena del valore dell'industria del trasporto aereo.

In questo scenario, ENAV, SICTA e TECHNOSKY tutte associate ad ASSOCONTROL ed il Sindacato confederale dei Trasporti, hanno avviato il confronto per la inclusione del settore dell'assistenza al volo nel contratto di settore del trasporto aereo che riveste una importanza decisiva per l'intera industria e costituisce il contesto adeguato a dare risposte alle necessità peculiari del segmento dell'assistenza al volo.

Per ENAV appare urgente pervenire, nel più breve tempo possibile, alla definizione di un quadro di regole di gestione certe e oggettivamente misurabili per gli aeroporti che oggi, e in futuro, non dovessero offrire una piena sostenibilità finanziaria, presupposto indispensabile per continuare a garantire il perimetro delle attività e la continuità operativa della Società secondo gli standard di sicurezza e di qualità imposti dalla normativa nazionale e internazionale e, comunque perseguiti secondo i criteri di eccellenza autonomamente adottati dalla Società.

Le ragioni che spingono a considerare urgente un intervento di razionalizzazione proprio su questi aeroporti sono molteplici:

- *il calo del traffico negli aeroporti a basso traffico;*
- *la crisi delle società di gestione aeroportuale (come ad esempio Forlì e Rimini);*

- da luglio 2012 è cessata la sovvenzione statale per gli "aeroporti minori" con conseguente aumento dei costi per le Compagnie;
- il contratto di programma fissa per ENAV un obiettivo di efficientamento annuo del 2,5%;
- la regolamentazione SES spinge verso una riduzione dal 2015 del prezzo unitario del servizio aeroportuale;
- la Pianificazione Nazionale degli Aeroporti vincola gli "aeroporti di interesse locale" alla sostenibilità economica, ovvero la loro chiusura, considerato il limitato interesse per il traffico commerciale per la ridotta estensione dei bacini di utenza. Tale Piano prevede anche la verifica, entro il prossimo triennio, delle loro condizioni di sostenibilità economica che non prevedano trasferimenti di risorse pubbliche. Per evitarne la chiusura, la Pianificazione Nazionale degli Aeroporti indica esplicitamente che ENAC definisca:

-modelli operativi semplificati al fine della maggiore economicità;

-una razionalizzazione degli orari e dei livelli di servizio.

Per tali impianti, quindi, le Parti concordano, al fine di non compromettere la complessiva redditività della Società e di prevenire eventuali impatti sul piano occupazionale e sul perimetro delle attività, la necessità di riportare urgentemente il costo effettivo per UdS a condizioni di sostenibilità e intendono definire un nuovo e specifico quadro regolamentare fondato su:

- nuovi criteri di definizione degli organici diretti;
- nuove regole di impiego (orario di lavoro, pause, turnazioni), da individuare sulla base dei volumi, qualità, composizione e stagionalità dei flussi di traffico;
- nuovi criteri di abbattimento dei costi unitari del personale (classificazioni, indennità, ecc.).

Gli aeroporti a **basso traffico** (Albenga, Foggia, Grottaglie, Padova Naav, Rieti, Torino Aeritalia, Venezia Lido, Bolzano, Crotone, Cuneo, Forlì, Perugia, Roma Urbe, Salerno Pontecagnano, Ancona Falconara, Brescia Montichiari, Lampedusa, Pantelleria, Parma, Pescara, Reggio Calabria) vengono individuati secondo la definizione del limite dell'1,5% del traffico nazionale, **con l'esclusione** degli aeroporti minori che il Piano Nazionale classifica "Principali", cioè: Alghero, Firenze, Genova, Lamezia Terme, Olbia, Ronchi dei Legionari e **l'inclusione** degli altri 6 piccoli aeroporti di competenza ENAV presenti nel Contratto di Programma, anche se non compresi nelle classificazioni del Piano Nazionale degli Aeroporti (Albenga, Padova, Rieti, Roma Urbe, Torino Aeritalia, Venezia Lido).

La riorganizzazione di cui sopra, articolata in un arco di tempo pluriennale (3/4 anni), darà origine ad un processo di selezione personale e nuove assunzioni in seno all'azienda ENAV con graduale e progressivo trasferimento del personale attualmente in forza negli impianti a basso traffico verso impianti strategici.

Tale modalità assumerà carattere strutturale di ingresso in azienda, agevolando la progressiva maturazione di esperienza e competenze nell'ottica di un sempre più elevato livello di qualità del servizio erogato.

Le parti condividono nell'ambito di questo processo di istituire un tavolo di confronto permanente per la comune gestione del piano di riallocazione delle risorse.

Le parti in relazione agli impianti anno per anno individuati dalla Società come disponibili condividono fin da oggi la necessità di individuare un criterio di mobilità geografica del personale interessato basato prioritariamente sul principio della volontarietà temperato dalle esigenze di resa dei servizi della società. In tale ottica è intendimento delle parti dare vita ad una condivisa procedura generale per l'attuazione ed il monitoraggio dei suddetti processi, la cui prima riunione avverrà a partire dal prossimo mese di ottobre.

Roma 05 maggio 2014

ENAV S.p.A.

FILT-CGIL

FIT-CISL

UILT

UGL-T

Verbale di accordo

Allegato alle intese relative alla stipula del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Settore del Trasporto Aereo – Sezione ASSOCONTROL

In data 23 maggio 2014 ASSOCONTROL e le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT e UGL-T hanno convenuto, in relazione alla intesa del 2 agosto 2013 per la parte generale del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Settore del Trasporto Aereo, di procedere alla necessaria revisione /integrazione del testo della stessa intesa entro i prossimi 20 gg.

Tale necessità è condivisa a fronte del mutato contesto normativo sopraggiunto a valle dell'intesa del 2 agosto 2013 con particolare riferimento al capo 1, in relazione alla sopraggiunta intesa del Testo Unico su Rappresentanza e Democrazia sindacale; al capo 3 in relazione alla evoluzione legislativa sul mercato del lavoro; al capo 5 sulle tutele sociali per la sopraggiunta condivisione riscontrata durante il negoziato in tutte le sezioni specifiche su una migliore definizione della fase applicativa della clausola sociale; inoltre le parti hanno ritenuto di condividere l'istituzione del capo 6 - orario di lavoro – nel quale si definisce l'orario massimo di lavoro dell'industria italiana del trasporto aereo, fissato in 38 ore e 30 minuti settimanali, fermo restando quanto previsto per le diverse categorie normate nelle singole parti specifiche delle rispettive associazioni di Assaeroporti, Assaereo, Assocontrol, Assohandlers, Assocatering e Fairo.

Le parti sono impegnate nella nuova redazione del testo di parte generale in tempi molto brevi al fine di avviare le procedure per la validazione dell'intesa per il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del settore del Trasporto Aereo, a tale scopo il primo incontro si terrà entro il mese di giugno.

ASSOCONTROL

FILT-CGIL

FIT-CISL

UILT

UGL-T

Verbale di accordo

Con riferimento all'intesa del 23 maggio 2014 per la stipula del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del settore del Trasporto Aereo sezione Assocontrol che ha definito decorrenza e durata del contratto 1 gennaio 2014 - 31 dicembre 2016, ENAV e le Organizzazioni Sindacali Nazionali di FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT e UGL-T condividono di trovare soluzione al tema posto dalle Organizzazioni Sindacali sulla copertura del biennio 2015- 2016 con riferimento alla precedente scadenza del contratto ENAV.

Con riferimento al premio di risultato ENAV riferito agli anni 2014 e 2015 le Parti condividono con la presente intesa di consolidare in cifra fissa una quota parte dello stesso premio pari a 3,0 milioni di euro per gli anni in questione.

Sempre con riferimento al premio di risultato ENAV riferito agli anni 2014 e 2015 le Parti condividono di riconoscere a tutto il personale in servizio a far data dal 1 gennaio 2015, indipendentemente dal risultato dello stesso, una quota aggiuntiva "una tantum" a titolo di premio del valore rispettivamente pari a 1.5 milioni di euro per ciascun anno 2015/2016, con modalità di distribuzione da definire tra le Parti con un apposito accordo entro il corrente anno.

Resta inteso che la negoziazione dell'ulteriore eventuale quota variabile del premio derivante dal meccanismo attualmente in vigore sarà negoziata anno per anno.

ENAV S.p.A.

FILT-CGIL

FIT-CISL

UILT

UGL- T