



Un Contratto Nazionale per dare più tutele ai lavoratori del Trasporto Aereo

► PARTE GENERALE - SEZIONE ASSOCONTROL ◀

Il lungo percorso avviato negli anni scorsi per la costruzione del contratto nazionale del trasporto aereo, giunto ormai al termine, chiama i lavoratori dell'intera filiera del trasporto aereo ad esprimersi per la validazione dello stesso, attraverso il **referendum che si terrà dal 9 al 13 ed il 15 dicembre 2014**.

Il trasporto aereo ha sempre visto, ben prima della liberalizzazione, solamente la presenza di contratti specifici e di singole imprese.

Un settore non regolato che ha affrontato la più grave crisi mai vissuta.

Oltre alle crisi aziendali più note quali Alitalia, Meridiana, Sea Handling, Ground Care, abbiamo assistito alla scomparsa della quasi totalità delle compagnie aeree nazionali, favorendo l'avvento delle Low Cost, ad una situazione di rischio chiusura per molte imprese di handling, ad un quadro di incertezza da cui non si è più usciti.

Questo pur in presenza di una ripresa del traffico aereo nel 2014 che non ha però ancora avuto effetti positivi sul lavoro.

In questo quadro, l'utilizzo degli ammortizzatori sociali, che sino a pochi anni fa era sconosciuto al trasporto aereo, ha riguardato circa 2/3 delle imprese del settore e circa la metà degli attuali occupati.

La costruzione del Contratto Nazionale ha quindi cercato di tenere insieme dentro un unico quadro di riferimento i lavoratori dell'intero settore, garantendo specificità e professionalità di ogni singola categoria

..... << **il nuovo CCNL è il riferimento regolatorio sul versante lavoro e si applica a tutto il personale di terra e di volo per l'intera industria del Trasporto Aereo** >> questo principio, contenuto nell'ambito di applicazione, è molto importante in un contesto caratterizzato da spinte all'aziendalismo e alla volontà espressa di molte aziende di uscire dal contratto nazionale per farsi il proprio contratto aziendale di comodo e al ribasso.

Un contratto che ha avuto il passaggio fondamentale con la definizione di una parte generale comune e la progressiva definizione delle diverse sezioni in cui il contratto è suddiviso;

la parte Generale è stata sottoscritta il 2 agosto 2013 e a seguire, le quattro sezioni di seguito riportate: Assocontrol, Assocatering, Assaereo, Assaeroporti.

Per quanto riguarda Assohandler e Fairo ancora non si è giunti ad un'intesa.

Si è deciso quindi di aprire formale vertenza nei confronti delle aziende a loro associate e di portare al voto tutti i lavoratori sulla parte comune (compresi i lavoratori degli handlers e delle compagnie straniere) e sulle parti specifiche per ogni sezione.

La realizzazione del CCNL è solo il primo obiettivo di un percorso che deve proseguire rivendicando una riforma del settore che metta argine ad una concorrenza selvaggia e senza regole che tanti danni sta provocando.



PARTE GENERALE - SEZIONE ASSOCONTROL

Nei giorni che vanno dal 9 al 13 ed il giorno 15 dicembre i lavoratori del settore, iscritti e non iscritti, saranno chiamati da FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI e UGL TRASPORTI, ad esprimersi per la validazione del Contratto Nazionale del Trasporto Aereo **parte Generale e parti Specifiche** attraverso il referendum. Tale procedura, prevista dagli accordi interconfederali del 31 maggio 2013 e del 10 gennaio 2014, si svolgerà con le seguenti modalità:

- il voto per la **Parte Generale** verrà sottoposto a tutte le lavoratrici e i lavoratori del settore;
- il voto per ogni singola **Parte Specifica** verrà sottoposto esclusivamente alle lavoratrici e ai lavoratori del relativo comparto (a conferma dell'autonomia negoziale delle stesse, rispetto alla parte generale);

Sono chiamati al voto i lavoratori cui si applica il CCNL. Ovviamente i lavoratori di Aziende quali Tecnosky saranno chiamati al voto solo quando il percorso contrattuale sarà portato a conclusione.

Desideriamo sottoporre ai lavoratori di **ENAV S.p.A.** alcune riflessioni che riteniamo utili per valutare quanto sottoscritto dal sindacato confederale:

- Il sistema del trasporto aereo nazionale ha compreso, attraverso le sue componenti, che non può rimanere indifferente ad una crisi che ha già prodotto e continuerà a produrre (Alitalia, Meridiana, Ground Care gli ultimi esempi) un drastico peggioramento delle condizioni contrattuali con effetti drammatici sulle famiglie dei lavoratori coinvolti; per contrastare questi pericoli è stato firmato un contratto che raggruppa TUTTE le componenti del Settore:

Veramente si pensa che ENAV possa essere avulsa da questo contesto, e che eventuali future liberalizzazioni/privatizzazioni possano essere arginate, nei loro effetti negativi, con un semplice contratto aziendale?

In un contesto di grandi cambiamenti e di politiche comunitarie che spingono verso una liberalizzazione dei servizi, ivi compresi quelli alla navigazione aerea, un salto nel buio verso una situazione di ingovernabilità dei processi contrattuali, certamente rappresenterebbe un grande rischio per i lavoratori di ENAV.

- Nell'ultimo periodo il dibattito sul Contratto di Settore si è articolato su diversi piani di ragionamento e di considerazioni spesso poco aderenti alla realtà, generando notevole confusione sui reali benefici che tale soluzione può portare in futuro, non solo in termini di stabilità delle condizioni contrattuali dei lavoratori dell'intero settore ma in particolar modo in ENAV, dove tale strumento ha l'obiettivo di frenare e "governare" alcuni processi che altrimenti rischierebbero di frantumare l'azienda e mettere a rischio i livelli occupazionali.
- Com'è noto le modifiche gestionali e di tariffazione introdotte dalle nuove norme europee e il contestuale venir meno di quasi tutti i sussidi statali per i piccoli aeroporti e il traffico esente, costringono l'Azienda a misure di risparmio mirate, assolutamente necessarie per mantenere inalterato il perimetro delle sue attività, assicurando sostenibilità economica agli scali minori. In tal senso le soluzioni introdotte nel Contratto di Settore per la parte specifica ATM, mirano a neutralizzare l'impatto negativo di queste misure sul personale ad oggi in servizio, mantenendo inalterati i livelli occupazionali e retributivi e in molti casi incrementandoli.

Nessun lavoratore oggi in forza in ENAV verrà penalizzato dal Contratto di Settore.

Infatti, la struttura del CCNL di Settore, suddiviso in una parte generale comune, in una parte specifica e nei rispettivi contratti aziendali garantisce tutele estese ed uguali per tutti con la parte generale comune, e nel contempo esalta le specificità e le professionalità attraverso la parte specifica, e ancor di più con il contratto aziendale, apposito contenitore che meglio può soddisfare le esigenze del contesto produttivo di ENAV.

Sottolineiamo, contro ogni mistificazione, che all'interno della parte specifica e del contratto aziendale sono state confermate e salvaguardate tutte le categorie professionali, l'ordinamento professionale e le norme di miglior favore.

Questo contratto consegna certezza di solidità alla nostra azienda senza incidere sul piano occupazionale ed economico. Una enorme differenza con il resto del mondo del lavoro alle prese con licenziamenti, cassa integrazione, contratti di solidarietà, procedure di mobilità.

Infine giova ricordare che coloro che oggi si battono per il NO, sono gli stessi magnifici attori che avevano acconsentito alla creazione di una New Factory (ENAV 2), dove sarebbero stati posti gli Enti improduttivi di ENAV, ponendo in essere nuove condizioni contrattuali per tutti i dipendenti ivi operanti, a prescindere dal fatto che si trattasse di nuovi o di vecchi assunti, e aperto la strada verso il baratro della concorrenza selvaggia a danno delle condizioni dei lavoratori di ENAV.

FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL-TRASPORTI, titolari delle trattative per la stipula del contratto di Settore del Trasporto Aereo, invitano

LAVORATORI E LAVORATRICI

A VOTARE

SI

ad entrambi i quesiti per validare un processo che ha come obiettivo quello di creare uno strumento di salvaguardia della stabilità contrattuale, dell'occupazione e delle condizioni di lavoro del personale coinvolto, mantenendo assolutamente salde le specificità e le peculiarità di ogni singolo comparto.

Roma, 26 novembre 2014

Dipartimenti Nazionali Trasporto Aereo