



Organismo di Garanzia

Resoconto riunione del 15 marzo 2018

Ieri si è svolta la riunione dell'organismo paritetico di garanzia convocato per affrontare la tematica del piano industriale 2018/2022 presentato lunedì scorso.

L'AD ha presieduto la riunione iniziando a illustrare i numeri del 2017 che hanno portato ad un risultato consolidato di gruppo (ENAV + Techno Sky) tale da soddisfare pienamente gli azionisti con un utile di 101,5mln € il cui capitolo principale è stata la copiosa ripresa del traffico.

Purtroppo, a detta del management aziendale, i risultati ottenuti non sono, nel lungo termine, in grado di tragguardare un orizzonte sicuro per ENAV data l'evoluzione e la competizione in atto e prevista sul mercato.

Infatti, secondo ENAV, la discesa della tariffa non permetterà già nel 2018 una crescita paragonabile a questa e, per gli anni futuri, senza interventi, assisteremo a una discesa dei margini di profitto fino a eroderli totalmente.

L'AD ha inoltre sottolineato che la Commissione Europea, sotto la spinta di una sentenza della Corte dei Conti Europea scaturita dalla mole di investimenti sostenuta per SESAR, preme per la riduzione del numero di ACC in Europa e per la digitalizzazione dell'intero settore.

Tutto ciò premesso si è passati alla presentazione del piano industriale con 44 fogli che sono stati proiettati e commentati. Il piano è quello anticipato con il comunicato stampa di lunedì, specificandone meglio l'orizzonte temporale. Secondo ENAV entro il 2022 saranno trasferiti negli ACC tutti gli avvicinamenti radar ad eccezione di due del nord est (ipotizziamo Bologna e Venezia, ma non ci è stato detto) che per limiti fisici di Padova potranno essere trasferiti dopo che ci sarà stato il trasferimento su Milano (a partire dal 2027). Entro il 2021 pensano di completare il trasferimento di Brindisi ACC su Roma; su Brindisi saranno trasferite entro il 2022 le prime 6 remotizzazioni di Torre la cui sperimentazione inizierà tra 2019/2020 proprio con l'aeroporto di Brindisi. Nel successivo quinquennio saranno completate le altre 20 remotizzazioni completando prima le 13 su Brindisi e poi passando a Padova.

Le OO.SS. hanno preso atto del fatto che per la prima volta in ENAV c'è un piano industriale a così lunga scadenza e che sicuramente stavolta il driver è economico e non politico come altre volte in passato. Certo è che però i numeri ci lasciano perplessi e la portata è troppo ampia per le aspettative radicate del personale. Visto che il piano industriale incide totalmente sul personale operativo e che quest'ultimo deve continuare a fornire i servizi così come fino ad oggi ha fatto, abbiamo detto che una rivisitazione dello stesso è necessaria e che il presente va congelato fino a un completamento dell'iter nell'Osservatorio, quantomeno per assicurare un minimo di serenità a chi opera in un contesto di rischio consentito. Altrimenti l'Osservatorio non avrebbe ragione di esistere e quello che è stato sbandierato come strumento di condivisione delle reciproche necessità in una fase di trasformazione, fallirebbe al primo ostacolo bloccando forse anche quelle altre realtà (Ferrovie ad esempio) che starebbero per implementarlo.

La soluzione di dare l'antibiotico più potente a chi non è ancora malato perché ci potrebbe essere una epidemia non è accettabile. Che ci sia necessità di tragguardare Enav a 10 anni è doveroso e apprezzabile ma non con questa radicalità che colpisce interamente il core business aziendale.

Si è deciso di rincontrarci la prossima settimana in una sede tecnica sempre dell'Organismo per una analisi più dettagliata del piano per poi riconvocarlo in sede politica tra 15 giorni per capire gli effetti della riflessione in corso. Lo sciopero dell'8 maggio è stato naturalmente confermato, anche se dichiarato per il rinnovo del CCNL che non potrà comunque essere ulteriormente ritardato.