

## Enav SpA. 2015, La democrazia 2.0 della nuova politica sindacale



**P**er comprendere l'attuale situazione dei lavoratori di Enav S.p.A., società incaricata di fornire i servizi di assistenza al volo in tutt'Italia e detenuta al cento per cento dal Ministero dell'Economia, bisogna partire dallo scorso anno. Fino al 31 dicembre 2014 vigeva un contratto di lavoro aziendale sottoscritto nel 2011 dalla società e dai sindacati maggiormente rappresentativi, tra i quali la federazione ATM-PP che riuniva in un'unica realtà tre distinte sigle autonome che, nel complesso, rappresentavano la maggioranza assoluta del personale operativo, in particolare tra i Cta e gli Eav (Controllori traffico aereo ed Esperti assistenza al volo).

Quel Contratto di lavoro prevedeva espressamente che le parti firmatarie avrebbero dovuto incontrarsi nei sei mesi precedenti la sua scadenza per negoziarne il rinnovo. Ciò non avvenne poiché in virtù di quanto previsto dal cosiddetto "Testo unico sulla rappresentanza sindacale" del 10 gennaio 2014 ed in forza di una

sorta di autocertificazione sul numero di iscritti (finora mai censiti ufficialmente) Cgil, Cisl, Uil e Ugl decisero, d'accordo con i vertici aziendali di Enav S.p.A., di essere gli unici titolari ad avviare la trattativa per il rinnovo contrattuale.

Il risultato fu che i quattro sindacati confederali di cui sopra, a inizio 2014 diedero disdetta del contratto di lavoro vigente e avviarono con l'azienda i lavori per il suo rinnovo senza informare di ciò le altre sigle sindacali firmatarie (che vennero a sapere della disdetta del contratto parecchi mesi dopo).

Nell'agosto 2013, muovendosi in senso contrario e antistorico rispetto alle indicazioni che provenivano da più parti (a cominciare dal Governo), Cgil, Cisl, Uil e Ugl adottarono anche per Enav S.p.A. il Contratto collettivo nazionale del lavoro da loro definito "Contratto di settore del trasporto aereo", una sorta di "pentolone" in cui inserire (a forza) e mescolare tra di loro realtà che nulla avevano ed hanno in comune se non il fatto di

*A Enav SpA fu adottato il Contratto di settore del trasporto aereo. I lavoratori dell'azienda, che da sempre avevano visto invece i loro rapporti regolati in base a contratti aziendali, si ritrovavano a "nuotare" nel mare magnum del contratto di settore insieme a tutte le altre categorie. In pratica una sorta di pentolone che tutto contiene. Un atto di forza che non teneva conto delle specificità professionali e delle conseguenti esigenze*

**di Gianluca Labigi\***

operare, in maniera diretta o indiretta, all'interno del trasporto aereo. Fu così che i lavoratori di Enav S.p.A., che da sempre avevano visto regolato il proprio rapporto di lavoro in base a contratti aziendali, si ritrovarono a nuotare nel *mare magnum* del contratto di settore insieme a piloti, assistenti di volo, addetti ai servizi aeroportuali, addetti ai servizi tecnici e così via. Un esercito di decine di migliaia di lavoratori con storie, caratteristiche, tradizioni, esigenze, peculiarità molto diverse tra loro.

Una forzatura ufficialmente motivata dalla necessità di perimetrare i diritti di questo esercito di lavoratori ma che aveva come reale scopo quello di tagliare fuori dalla trattativa il sindacato autonomo, molto forte e presente in varie realtà professionali del trasporto aereo (tra cui Enav S.p.A.).

Facendo leva sulle regole stabilite dal Testo unico, infatti, i quattro sindacati confederali firmatari dello stesso stabilirono che nessun altro attore sindacale avrebbe potuto pren-

dere parte alle trattative nazionali per i rinnovi dei contrattuali aziendali se non avesse prima sottoscritto il Contratto di settore del trasporto aereo. Per far ciò però, sempre stando alle regole “autoprodotte” ed imposte erga omnes da Cgil, Cisl, Uil e Ugl, si sarebbe dovuto dimostrare di possedere non meno del cinque per cento delle deleghe sindacali del totale dei lavoratori del trasporto aereo iscritti ai sindacati (secondo alcuni addirittura il cinque per cento del totale dei lavoratori del settore contando anche i non iscritti). Numeri impossibili da stabilire con esattezza dal momento che non era mai stato fatto alcun censimento ufficiale. Gli ideatori del Testo unico decisero quindi, sulla base di una sorta di “autocertificazione onirica”, di essere gli unici a possedere una rappresentatività non inferiore al 5 per cento all’interno del Trasporto aereo e di essere di conseguenza gli unici titolati a partecipare ai lavori per la stesura del Contratto collettivo nazionale del lavoro, il cosiddetto “Contratto di settore”.

Agli altri non restava che adeguarsi alla nuova forma di “regime sindacale democratico”. Un regime talmente democratico che nel Testo unico ha previsto che per essere valido ed esigibile un contratto di lavoro nazionale debba essere prima sottoposto a referendum ed essere approvato da almeno il 50 per cento più uno dei votanti. Evviva la democrazia!

Almeno una speranza di far esprimere i lavoratori c’è ancora.

A maggio 2014 il Contratto collettivo nazionale del lavoro del Trasporto Aereo fu’ seguito da quello del personale addetto ai servizi di assistenza al volo diretti e complementari (servizi di assistenza tecnica) firmato dai soliti quattro sindacati e da Assocontrol, un’associazione che in teoria dovrebbe rappresentare tutte le società addette alla fornitura dei servizi di assistenza al volo e ai servizi complementari operanti in Italia ma che in realtà rappresenta solo Enav S.p.A. e Tecno Sky (assistenza tecnica), società al 100 per cento di proprietà di Enav S.p.A., che ne designa i vertici. Di fatto Assocontrol altro non è che Enav S.p.A. sotto altra veste. I vertici dell’una e dell’altra coincidono.

Nei giorni seguenti il sindacato autonomo di Enav S.p.A., nel frattempo riunitosi in un nuovo soggetto denominato Unica (Unione Italiana Controllo e Assistenza al volo) al cui interno confluirono la federazione Atm-Pp e centinaia di lavoratori insoddisfatti, “transfughi” di altri sindacati (soprattutto da Cobas, Cgil, Cisl, Uil e Ugl), raccolse in pochi giorni ed in periodo estivo circa 1400 firme per chiedere il referendum per l’approvazione / bocciatura del nuovo contratto di lavoro.

Considerando che Enav S.p.A. conta poco più di 3mila dipendenti si comprende la portata di tale raccolta

e quanto fosse forte il malcontento verso i sindacati firmatari del Contratto collettivo. Le firme furono immediatamente consegnate ad Assocontrol (cioè ad Enav S.p.A.) e mostrate al rappresentante del Governo in occasione di un incontro svoltosi in quel periodo tra Unica ed Enav S.p.A. presso la sede del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. In quella circostanza il rappresentante del Governo si impegnò affinché fosse svolto con largo anticipo rispetto alla data di entrata in vigore del nuovo Contratto collettivo nazionale (01 gennaio 2015) il referendum richiesto e previsto dal Testo unico.

Nonostante tale autorevole impegno il referendum si svolse solamente due settimane prima della fine dell’anno, ormai a ridosso della faticosa data di entrata in vigore del nuovo Contratto collettivo, e non fu concesso di seguire lo svolgimento dei lavori a nessuno che non fosse appartenente alle organizzazioni sindacali firmatarie del Contratto collettivo nazionale sottoposto a referendum.

Tale consultazione si svolse in modo del tutto autogestito da Cgil, Cils, Uil e Ugl. Non fu fornita alcuna garanzia sulla regolarità del voto, a molti dipendenti di Enav fu di fatto impedito di votare per mancanza di seggi in loco, in molti impianti produttivi non furono verificate le identità dei votanti, non furono adottati



**“** *Una società dove in pochi decidono per tanti e dove il parere di tanti non è tenuto in debito conto dai pochi che decidono. Una società dove chi sciopera viene punito e penalizzato nel corso della propria carriera. Una società dove qualcuno non si arrende e non ammaina bandiera di fronte ai soprusi* **”**

accorgimenti che impedissero di votare più volte, le urne non furono sigillate in alcun modo, ai seggi il presidio era interamente a favore del SI (approvazione del Contratto collettivo) ed in qualche caso, documentato, furono affissi nei seggi e sulle stesse urne le indicazioni di voto per il SI. A Roma, dove nel complesso votavano circa un migliaio di persone distribuite tra le varie sedi amministrative e operative, le urne furono custodite nottetempo (e per un week-end intero anche di giorno) presso la sede di Assocontrol (ovvero presso la sede centrale di Enav S.p.A.).

Di fronte a tanta arroganza da parte del “regime democratico”, Unica presentò esposti alla Magistratura in varie città con la speranza che le votazioni fossero bloccate e riorganizzate non appena possibile con i necessari criteri di trasparenza e pluralità. Ciò purtroppo non avvenne e alla fine del referendum, nonostante l'evidenza di verbali (incidentalmente o volutamente) mal conteggiati in varie regioni d'Italia e alla sparizione di un'intera urna (quella dell'Aeroporto di Fiumicino), il comitato referendario proclamò la vittoria del SI e la conseguente approvazione del Contratto collettivo da parte dei lavoratori di Assocontrol

con uno scarto di appena 30 voti, pari a meno dell'uno per cento dei lavoratori di Enav S.p.A. Della volontà dei circa 800 dipendenti di Tecno Sky non si tenne minimamente conto dato che fu loro impedito di votare (salvo rendere esigibile anche per loro dal prossimo 1 gennaio 2016, alla scadenza del precedente contratto, il Contratto collettivo di cui sopra). Come disse la sera del 16 dicembre 2014 un importante esponente del comitato referendario “E' la democrazia”. Sì. La democrazia 2.0. La nuova democrazia adottata ed imposta dal “regime democratico”.

Unica ha presentato due ricorsi contro il Contratto collettivo: il primo per aver escluso una delle parti firmatarie dai lavori per il suo rinnovo e il secondo per la gestione del referendum. Quest'ultimo supportato da un migliaio di firme raccolte tra i lavoratori di Enav S.p.A. Entrambi i ricorsi saranno discussi presso il Tribunale del Lavoro di Roma a settembre (il 19 il primo ed il 29 l'altro). Nel frattempo, accanto agli infaticabili e finora inutili tentativi di aprire un dialogo costruttivo con il management di Assocontrol, pardon, di Enav S.p.A., si sono messe in campo tutte le azioni che la “vecchia democrazia”, quella antecedente alla Democrazia 2.0, pur con tutte le limitazioni di legge, ancora consente: vertenze e scioperi. L'ultimo sciopero, fissato per il 14 luglio 2015, è stato differito d'autorità dal Ministro dei Trasporti. Cosa già accaduta diverse volte in passato con svariate e pretestuose motivazioni.

La situazione attuale in Enav S.p.A. è quella di una società avviata alla privatizzazione come da disposizioni governative, con un Amministratore Delegato e un Presidente da poco insediati che non sembrano avere alcuna intenzione di dialogare con il sindacato autonomo che a tutt'oggi rappresenta all'interno della società il primo sindacato per numero di iscritti.

Una società stretta tra la morsa delle richieste governative (fare cassa vendendo azioni ai privati in favore di un modesto alleggerimento del debito pubblico nazionale) e quelle della Comunità europea che, sotto la

spinta dell'associazione delle compagnie aeree, chiede (anzi impone) di tagliare i ricavi unitari dai servizi forniti all'utenza. Una società finora economicamente in salute che ogni anno distribuisce cospicui utili (rapportati al proprio volume d'affari) all'azionista unico (il Mef). Una società che mentre approva bilanci record come accaduto negli ultimi tre anni porta a casa un rinnovo contrattuale a zero aumenti retributivi ed avvia un profondo piano di riorganizzazione interna volto al taglio dei costi, soprattutto del personale. Una società che obbliga al trasferimento i dipendenti e le loro famiglie da 21 aeroporti (su un totale circa doppio di aeroporti gestiti da Enav S.p.A.) al solo scopo di sostituirli con personale neo-assunto a retribuzioni inferiori e con condizioni di lavoro ben peggiori (maggiorazione dell'orario di servizio e introduzione di flessibilità di impiego spinta) figlie di quel Contratto di lavoro che la Democrazia 2.0 ha “democraticamente” imposto a tutti i dipendenti di Enav S.p.A., pardon di Assocontrol. Una società che, ne siamo sicuri, riserverà ai propri dipendenti amare sorprese nel prossimo futuro. Una società che invece di tentare la strada del dialogo e della concertazione con il sindacato maggiormente rappresentativo preferisce dialogare solo con i paladini della Democrazia 2.0. Una società dove pochi decidono per tanti e dove il parere di tanti non viene tenuto in debito conto dai pochi che decidono. Una società dove, in spregio ai più elementari diritti stabiliti dallo Statuto dei lavoratori, chi sciopera viene punito e penalizzato nel prosieguo della propria carriera come, a seguito di specifico ricorso presentato da Unica, ha stabilito in una recente sentenza il Tribunale del Lavoro di Milano. Una società dove nonostante tutto qualcuno non si arrende e non ammaina la bandiera di fronte all'avanzata dei paladini della Democrazia 2.0.

\*