



O.M.G.

Qualche volta in modo più marcato di altre appare evidente la distanza che separa chi ragiona avendo a cuore l'azienda per la quale lavora da chi quell'azienda la vuole spremere nell'immediato perdendo di vista il vero target e la vera mission di lungo periodo. Con buona pace del ruolo strategico nel sistema del trasporto aereo globale e del ruolo rivestito nel sistema-paese.

Questa che può sembrare una conclusione di un discorso, e per certi versi lo è, rappresenta la triste constatazione che ci portiamo dal tavolo odierno dell'Organismo Paritetico di Garanzia.

A questo tavolo oggi abbiamo fatto presente che l'estate in via di conclusione ha fatto registrare incrementi record del traffico gestito da ENAV, con medie superiori al 9% e ben al di sopra della media europea attestatasi a poco più del 2%. Ma il dato che fa riflettere e che distingue ENAV dagli altri maggiori provider europei è la quasi assenza di ritardi (migliorando gli obiettivi di sistema) contro un generalizzato e cospicuo aumento di questo valore.

Se il dato in sé può sembrare mero esercizio numerico, nella realtà ci sta dicendo qualcosa di estremamente importante.

Ci dice per esempio che investire sul personale e sul lavoro (accordo Summer) permette ad ENAV di raggiungere gli obiettivi nonostante le temerarie dichiarazioni di chi ritiene che emettere flussi sarebbe conveniente rispetto al costo ~~sostenuto~~ imputato allo specifico accordo.

Ci dice purtroppo anche, e lo abbiamo sottolineato alla dott. Neri con forza, che il personale è allo stremo e senza un'urgente politica degli organici la prospettiva diviene oltremodo deleteria, anche in considerazione delle 150 quiescenze previste nei prossimi quattro anni nel comparto operativo. Non si può non ottemperare al CCNL e non dare le ferie richieste neanche nel quadrimestre più scarico dell'anno!

Ci dice, forse in maniera cinica, che non bisogna disperdere il vantaggio competitivo accumulato nei confronti degli altri provider/competitor ma, anzi, questo è il momento di mettere a frutto l'esperienza e non cadere negli stessi loro errori.

Come se non bastasse, ENAV si rende responsabile di cose mai successe in precedenza permettendosi di non pagare quanto dovuto proprio mentre i lavoratori sono chiamati al massimo sforzo. E questo atteggiamento vessatorio è evidente, nonché deleterio, anche nei confronti dei quadri operativi il cui ruolo è essenziale nel processo di espletamento dei servizi. Glielo abbiamo recapitato forte e chiaro!

Ma quindi ci rimettono tutti? Tutt'altro. C'è un aspetto perverso che deve far riflettere e che dá la misura della miopia di gestione. Sembra che l'Italia voglia ridurre la tariffa di sorvolo attestandola a 67€ per UDS che, calcoli alla mano, produrrà mancati ricavi per circa 70 milioni di euro.

Essendo la *dividend-policy* neanche lontanamente soffocata dalla cinghia che si stringe (ricordiamo gli oltre 100 milioni di dividendi distribuiti ogni anno), appare evidente come questi mancati ricavi dovranno necessariamente essere bilanciati attraverso una feroce riduzione dei costi aziendali e, essendo il costo del lavoro preponderante in una azienda di servizi, ecco che l'evidenza ci dice che ENAV non ha ben compreso chi o cosa fa muovere ENAV. Qualcuno probabilmente obietterà che la riduzione della tariffa è necessaria per ossigenare il sistema del trasporto aereo ma, senza cercare troppo lontano, osserviamo come la ristrettezza di personale ha comportato in mezza Europa un quantitativo mai visto prima di ritardi che, tradotto, significa un aumento dei costi per i vettori che si voleva, a parole, agevolare. Una spirale al ribasso dove non ci guadagna nessuno tra lavoratori, compagnie aeree o passeggeri. Quindi ci rimettono tutti? Non tutti. Gli azionisti dormono sonni tranquilli almeno finché il sistema non collassa.

Cosa differenzia quindi tutti questi *stake holders*? È presto detto: la latenza¹.

Su qualcuno gli effetti si abatteranno a breve termine su altri a medio o lungo termine e, escludendo azioni dettate da schizofrenia, mostrano chiaramente i driver di chi in questo momento gestisce ENAV.

Per finire il capitolo degli investimenti. Secondo noi molti degli investimenti sono asincroni rispetto al momento. Noi crediamo che quelli imprescindibili siano quelli sulla digitalizzazione, quelli sul personale e quelli su un'integrazione europea che permetta di gestire real-time i flussi di traffico. Su quest'ultimo aspetto siamo ancora a livello della preistoria sistemistica. È auspicabile integrare tutte le posizioni di volo degli aeromobili in modo da avere una gestione sempre adeguata al carico di lavoro. Da questo punto di vista siamo allo stato embrionale ma riteniamo che chi riuscirà a fare questo in maniera compiuta sarà leader in Europa nei prossimi anni. Purtroppo noi siamo ancorati ad un piano industriale nato vecchio che, con tutta evidenza, non produrrà il ritorno immaginato.

Questo è il sunto della nostra posizione odierna al tavolo. Cosa ci hanno risposto? Che siamo all'interno di normali dinamiche di gestione di un'azienda come la nostra! NORMALI?

Oh My God!

Abbiamo preannunciato un'aspra stagione di scontro sociale.

Roma, 17/09/2019

¹ LATENZA: In medicina: *periodo di latenza*, di una malattia, il tempo che intercorre fra la presenza della malattia nell'organismo e le sue manifestazioni cliniche. (fonte WIKIPEDIA)