



Al COO ENAV Spa

Maurizio Paggetti

Al Responsabile Operations North

Antonio Maria Gigli

Al Responsabile Operations Center and South

Marco Voli

e p.c. Responsabile ad interim Relazioni Industriali ENAV

Cesare Stefano Ranieri

Oggetto: ODS configurazioni operative e criteri di flessibilità delle stesse.

Durante il fine settimana abbiamo ricevuto notevoli proteste da parte dei nostri associati per l'ods con cui venerdì scorso in gran parte delle torri e avvicinamenti veniva divulgata una tavola sinottica sulle configurazioni operative.

Abbiamo riunito urgentemente via web la Segreteria per approfondire i contenuti degli Ods e palesemente emergono delle incongruenze derivanti da una impostazione di fondo errata, presumibilmente dettata, evidentemente, da due considerazioni che **ci sentiamo in toto di respingere**: una interpretazione distorta e arbitraria del Reg. EU 373/2017, un'assimilazione ad un concetto di occupazione dello spazio aereo, già discutibile per i settori di sorvolo e avvicinamento, decisamente inappropriata per l'occupazione della pista e del suo spazio circostante.

Il Regolamento europeo 373/2017 nasce per dare una garanzia di base, minima, a passeggeri e vettori, riguardo lo stress e la fatigue dei CTA impiegati nella resa dei servizi di assistenza al volo. Non nasce per equiparare tra i vari providers i riposi, le modalità di turnazione ed il relief. Quello che il Regolamento chiede di indicare è il limite da non oltrepassare, ma i **dettami contrattuali rimangono** e l'eventuale infrazione di questi, oltre a essere una violazione di un accordo pattizio (con tutti gli effetti di legge derivanti) sarebbero anche un'infrazione di quella garanzia e affidabilità delle operazioni, collocate su una organizzazione del lavoro stabile e riconosciuta nel tempo, alla base delle regole contrattuali in vigore.

Ebbene, negli ods che sono usciti **non sono stati riportati i limiti contrattuali**, ma quelli del Reg 373/2017, come se il contratto non esistesse o fosse stato cancellato. Allora sia chiaro: ad ogni violazione sul tema, oltre alle normali azioni di contrapposizione sindacale, vi porteremo anche nelle opportune sedi per il legittimo ristoro di quanto da voi deliberatamente violato, aggravato dalla premeditazione di quanto scritto negli ods!!

Per quanto riguarda le configurazioni operative e i criteri di flessibilità delle stesse, **continua a sfuggire il computo dei voli VFR** dalle tabelle di valutazione del carico di lavoro, come se quest'ultimo fosse generato dal solo traffico IFR. Forse non è ben chiaro che ad esempio l'occupazione della pista di un traffico VFR o di una semplice ispezione di pista è mediamente superiore all'occupazione di un traffico IFR; lo stesso concetto vale per l'occupazione della frequenza (bollettini, piani volo, istruzioni particolareggiate), nonché l'attività dei mezzi a terra. Il traffico in circuito, gli attraversamenti, i continui touch and go, presuppongono valutazioni diverse e composite che **devono** essere inserite all'interno dei carichi di lavoro.

Così come all'interno dei compiti da assolvere c'è tutta una molteplicità di incombenze burocratiche (ops log, Tokai birdstrike, runway inc., Pea, coordinamenti con la direzione) e di conseguenze derivanti da una **posizione di essenzialità nell'aeroporto**, tale da prefigurare la torre quasi come il centralino funzionale dello stesso.

C'è tutto un mondo che alle volte vi "sembra" sconosciuto e che si vuole intenzionalmente non considerare; assomiglia ai discorsi degli economisti degli anni '50 che identificavano il lavoro delle casalinghe come un lavoro invisibile, che non produceva remunerazione, come se efficacia e valorizzazione delle attività non lo fossero. Appare quasi che sia un "lavoro nero" da non far comparire nel computo del Prodotto Interno Lordo di ENAV.

Senza considerare chi è che dovrebbe stabilire le configurazioni da adottare. Negli enti più grandi ci sono i CSO che assolvono a tale funzione, ma nella stragrande maggioranza degli enti che non lo hanno **chi è che decide accorpamento o apertura delle posizioni operative?** Ricordiamo che nelle declaratorie professionali del CTA semplice non è prevista tale funzione.

Molte delle cose che sono state fatte durante l'emergenza del Covid 19 non possono trovare continuità di applicazione in un momento dove l'indicazione governativa è quella di andare verso le Normali Operazioni.

Sicuramente, vista la situazione, non sarà stato prodotto un Risk Assessment Report (RAR), da cui presumibilmente il motivo per il quale gli ODS sono temporanei. Ma la somma delle considerazioni, ovvero che non siamo in un momento di traffico tale da richiedere lo sviluppo di configurazioni massime, unità al fatto che l'ods ha validità (al momento) solo per questa estate, **ci porta a ritenere che abbiate approfittato di un momento di latenza per uscire con questo documento per poi farvelo ratificare in futuro**, accompagnato da un RAR corroborato da una esperienza; purtroppo con traffico molto ridotto!

Quindi è chiaro che tutti i dipendenti abbiano letto questi ODS sui vari impianti come viziati dalla pretestuosità; una furbata, frutto di un espediente, che non può che allontanare e demotivare il personale. E anche se in questo momento non vi serve un personale particolarmente motivato, arriverà il tempo in cui non capirete il perché di tanta disaffezione. Allora, forse, vi accorgete dei vostri errori. Per questo vi chiediamo di rivedere il tutto in una chiave armonica e non in una logica materialmente profittevole. Ne avrete da guadagnarci, è una promessa.

Roma, lì 1 giugno 2020

UNICA
Segreteria Nazionale