

ANNI VERSARI!

Il 19 Ottobre è stato il 41° anniversario della azione organizzata da quel gruppo di coraggiosi che, sfidando la gerarchia militare, si esposero in prima persona, anche rischiando pesanti sanzioni penali, portando alla nascita dell'Assistenza al Volo Civile nel nostro paese. A loro come sempre va il nostro ringraziamento e l'impegno a cercare di essere degni continuatori di tale loro azione.

Il 20 Ottobre è la giornata internazionale del Controllore del Traffico Aereo, una Professione che rappresenta seppur non in modo esclusivo, la natura dei servizi della nostra azienda, dove nostra si deve intendere in senso possessivo.

E' infatti questo il legame più forte che per noi unisce queste due date, noi lavoratrici e lavoratori di ENAV SpA non siamo semplici dipendenti, ma dobbiamo e vogliamo essere compartecipi e protagonisti dei destini di una Società che noi ed i coraggiosi di cui abbiamo parlato, abbiamo creato nel tempo.

Purtroppo gli eventi degli ultimi anni, a partire dal collocamento in Borsa di parte del pacchetto azionario, sembravano aver offuscato l'importanza del Personale, visto solo come una voce di spesa e non come una risorsa, anzi LA risorsa di una azienda che come "output" sembrava dover avere solo un sempre crescente margine di profitto.

La straordinaria crisi che ha colpito l'aviazione civile in tutto il mondo a partire dallo scorso marzo, ha messo in evidenza una cosa: lo scopo principale di una azienda come la nostra non è il profitto ma garantire un sicuro ed efficiente sfruttamento di una risorsa che sembra infinita ma non lo è, lo Spazio Aereo. Durante i lunghi mesi in cui l'aviazione civile (quella "pagante" che porta i "profitti") è stata praticamente azzerata dalla prima ondata della pandemia, tutti i Servizi del Traffico Aereo, la quasi totalità dei quali NON si può svolgere in smart working, sono stati regolarmente garantiti sia in Italia che nel resto del mondo da tutte le lavoratrici ed i lavoratori interessati.

Tutti i voli che riportavano in patria le cittadine ed i cittadini residenti all'estero, tutti i voli che trasportavano in Europa i necessari apparati sanitari urgentemente acquistati in giro per il mondo, tutti i voli che spostavano i malati necessari di assistenza dove tale assistenza era disponibile, tutti questi voli che non hanno generato "profitto" ma che sicuramente hanno generato un "guadagno" per la Popolazione sono stati garantiti ed assistiti con la solita altissima professionalità ovunque nel mondo, in Europa ed in Italia. L'assistenza al Volo ha così dimostrato a tutti, anche a quelli che sinora si erano sforzati di non vedere, la sua natura di INFRASTRUTTURA ESSENZIALE e SERVIZIO PUBBLICO.

Purtroppo il fondamentale ruolo infrastrutturale dei Servizi dell'Assistenza al Volo e degli Aeroporti, due dei tre principali pilastri (il terzo sono gli "Airspace Users") sui quali si basa il sistema, non è stato e non è assolutamente tutelato dai "decisori politici" e la quasi totalità delle

azioni necessarie a garantire la sopravvivenza economica e funzionale dei fornitori dei Servizi del Traffico Aereo sono stati lasciati ai singoli Stati.

Come se questo non bastasse, approfittando della grave crisi, a livello Europeo si sta provando a resuscitare una proposta, quella del Cielo Unico Europeo versione 2+, che nelle precedenti proposte si era arenato quando si era dimostrato la sua inattuabilità.

Con la nuova proposta (che per comodità chiameremo SES2++) presentata il 22 Settembre dalla Commissaria Europea per i Trasporti Adina-Ioana Vălean e poi illustrata il 12 Ottobre ai membri della Commissione per i Trasporti ed il Turismo del Parlamento Europeo si tenta di portare un nuovo durissimo colpo ai Fornitori dei Servizi del Traffico Aereo europei dopo che gli stessi sono stati continuamente costretti ad abbassare il costo dei servizi sulla base di irrealistiche previsioni di crescita di traffico. In pratica, con l'esclusivo fine di aumentare i profitti delle Compagnie aeree (per le nostrane sarebbe meglio dire contenere le perdite derivanti da piani industriali risibili) si cerca di parcellizzare i servizi e mettere la loro fornitura a gara. Si obbligherà a scorporare la fornitura di servizi fondamentali quali CNS, AIS, ADS, MET ed i servizi di Terminale (TWR ed APP) con la conseguente caduta dei livelli occupazionali e retributivi delle altissime professionalità lì impiegate e con immediate ricadute anche sui "livelli qualitativi" sinora garantiti.

Come se non fosse abbastanza, oltre a tutta una serie di misure di contorno quali il completo rinnegamento della filosofia dei FABs, alla fine è previsto (sempre nella bozza) che i fornitori dei servizi (come l'ENAV) debbano obbligatoriamente coinvolgere gli utenti dei servizi (le compagnie aeree) nel processo di approvazione dei piani strategici di investimento. In pratica non sarà più, se la norma venisse approvata, lo Stato insieme al Provider a decidere quali investimenti strategici affrontare ma saranno le compagnie aeree a decidere, privilegiando i loro interessi a quelli di tutta la popolazione del paese coinvolto. Non abbiamo un termine preciso per definire questa idea anzi ce l'abbiamo: INDECENTE!

UnICA si oppone a questa proposta ed agirà sia a livello nazionale direttamente ed attraverso FAST che a livello europeo attraverso ATCEUC per portare la propria motivata opposizione all'attenzione dei decisori politici e della generalità della popolazione.

Riteniamo sia questo un compito strategico di questa Organizzazione, tutelare la sana ed efficiente esistenza dell'Azienda nata dalla straordinaria volontà di quelli del 1979 e che nel tempo ha sempre assolto al suo compito, garantire la sicurezza di un sempre più alto numero di aeroplani e passeggeri transitati negli aeroporti e nei cieli italiani.

Roma, lì 20 ottobre 2020

UNICA

Segreteria Nazionale