

# Report completo riunione del 18 marzo

Oggi eravamo convocati, su richiesta sindacale, in Enav per discutere sull'applicazione del Regolamento Europeo 373 per i CTA e, a seguire, affrontare la tematica connessa al welfare.

Parlando di Reg.373 abbiamo evidenziato le storture che stanno creando malcontento tra il personale, anche in un momento di basso traffico come quello attuale, figuriamoci cosa accadrà quando ci sarà la prevedibile ripresa.

Abbiamo sollevato il problema di **stabilire una pausa minima** perchè, non essendo definita, in teoria staccarsi dalla posizione, togliere il tesserino per andare in bagno e dopo 5 minuti risiedersi azzerà il timer delle 2 ore. I documenti europei dicono che la formula prevede che la pausa minima sia di 10 minuti più 5 minuti ogni ora in cui si è stati seduti, quindi dopo due ore, ad esempio, il minimo intervallo di tempo **per essere considerata pausa** è di 20 minuti.

Per quanto riguarda gli accorpamenti necessari a far usufruire la pausa abbiamo dovuto nuovamente evidenziare che manca, sulla grandissima parte degli impianti, **una figura di responsabilità** che stabilisca tali configurazioni e che tale lacuna crea difficoltà gestionali e scadimento della qualità dei servizi.

Per quanto riguarda gli **effetti del traffico vfr** sui carichi di lavoro per i criteri di flessibilità dello schieramento operativo, che permettono anche di usufruire della pausa, l'azienda ribadisce che, pur non essendo oggetto di risk assessment con Enac, il work load è comprensivo di una quota forfettaria (in quanto difficilmente prevedibile) di traffico vfr che viene considerata insieme al pianificato ifr. La capacità massima ATFM non sarebbe pienamente utilizzata per lasciare una quota media di vfr disponibile per garantire le operazioni in sicurezza. Evidentemente secondo noi **a molti non è chiaro quanto può essere mutevole il traffico vfr o il traffico che va a fare procedure su un aeroporto.**

Comunque sulla nostra pressante richiesta di introdurre una figura di responsabilità che governi questi processi presso gli impianti che al momento non la prevedono, Enav ha dato una disponibilità dicendo che al loro interno c'è una discussione in corso sui temi da noi sollevati.

Altra tematica affrontata è stata quella dei **locali dover usufruire del break** che non può essere obbligatorio che siano quelli operativi. La sacralità di godere di una pausa rilassante non può conciliarsi con la disposizione aziendale di essere disponibile nei locali operativi. Questi ods devono essere immediatamente rivisti e l'azienda ha dato disponibilità a rivedere anche le modalità di rintracciamento tramite il telefonino aziendale.

Ultima tematica da noi introdotta è stata quella delle molte mail che i responsabili aziendali locali hanno inviato a diversi colleghi per giustificare la presenza del badge nei Rilpo oltre il tempo massimo consentito in posizione operativa. L'Enav ribadisce che non è un problema di carattere disciplinare ma solo che bisogna dare delle spiegazioni al regolatore e, comunque, sarà richiesto solo per le macroevidenze.

Abbiamo chiesto poi di prestabilire (per le torri) un numero di codici Rilpo che siano coincidenti con il numero di posizioni operative ed Enav ci ha informato che le blue box utilizzate fino ad oggi sono in fase di rivisitazione visto che hanno dato anche qualche problema tecnico. La riunione si è chiusa con l'impegno aziendale di fare ampie valutazioni su quanto dibattuto.

\*\*\*\*\*

L'incontro è proseguito con la verifica della **proposta di utilizzare il PDR per usufruire di beni e servizi previsti dall'art.51 del testo unico sui redditi**, su scelta volontaria e libera, di convertire anno per anno anche parzialmente il proprio premio, usufruendo dei benefici fiscali regolati per legge. Tale facoltà viene data dal legislatore a coloro che abbiano un reddito annuale inferiore a 80 mila € e per importo totale del premio fino a 3000€. Tale importo sarebbe utilizzabile su una piattaforma di servizi con il quale Enav, senza confronto col sindacato, ha già sviluppato un accordo ( che a quanto abbiamo capito è con la stessa società con la quale abbiamo la tessera dei nuovi buoni pasto). Questi servizi hanno uno spettro che va dall'utilizzo per i libri alle tasse scolastiche/universitarie, dai costi per badanti, baby sitter, ai viaggi e molto altro. È chiaro che concordare la piattaforma sarebbe stato più elegante e produttivo. Gli eventuali importi non utilizzati entro 6 mesi sarebbero versati esentasse su Prevaer, oppure per i non iscritti Prevaer, messi in busta paga ma a quel punto normalmente tassati. Su questi importi Enav non pagherebbe contribuzione INPS e non contribuirebbero al calcolo del TFR e ne per il pagamento dell'IRES e quindi, **visti anche i loro risparmi, abbiamo chiesto di spingersi un po' oltre con la proposta**. Al momento non avevano mandato e quindi ci si aggiornerà prossimamente.

In ultimo, con **grande soddisfazione**, ci è stato comunicato ufficialmente che **Enav ha rivisto la propria posizione riguardo l'azzeramento delle anzianità per il personale trasferito dal basso traffico agli aeroporti strategici**. Era per loro evidentemente una arbitraria posizione non più sostenibile dopo che, sin dai primissimi casi, avevamo prodotto una *memoria pro veritate* e successiva diffida a firma dell'avv. Gatti, che dimostrava la mancanza di presupposti legali a sostegno della strampalata tesi aziendale.

Anche in un momento di difficoltà dovuta alle condizioni scatenate dalla pandemia, la nostra azione sindacale continua ad avere efficacia e rappresenta un blocco di riferimento in Enav. Voi che ne fate parte siete la vera forza di questa Società.

Roma, 18 marzo 2021

Segreteria nazionale Unica