

Riunione Scenari 2021

Nella riunione convocata per l'aggiornamento sugli scenari 2021, la Società ci ha chiesto di proseguire col percorso del transito degli avvicinamenti oltre ai 4 che al momento sono nella fase di acquisizione delle abilitazioni in ACC. Enav ci ha chiesto di continuare dopo l'estate con gli avvicinamenti di Napoli, Torino, Genova e Firenze rimandando Palermo ad un secondo momento.

Di fronte a tale richiesta abbiamo ribadito gli stessi ragionamenti che ci portarono a firmare il Protocollo d'Intesa del 13/05/2019 ribadendo che la controproposta **firmata da tutte le OO.SS.** non prevedeva il transito di tutti gli avvicinamenti e che tale proposta è riportata a pag. 2 dell'accordo stesso come parte integrale dei presupposti.

Completati i primi quattro transiti (all'epoca previsti tra il 2020 ed il 2021), si era programmato un periodo di consolidamento dei nuovi servizi acquisiti e delle implementazioni tecnologiche previste per i centri di controllo d'area (CO-Flight e AMAN) che avrebbero occupato il 2022: solo a valle di questo processo di consolidamento si sarebbero potuti occupare i CTA degli ACC nei processi addestrativi collegati alla restante parte del Piano Industriale, senza rischiare di incorrere in un pericoloso processo di burn out, inevitabile vista la mole di nozioni da dover acquisire. Oggi il contesto che ci circonda è sicuramente cambiato, non neghiamo l'evidenza, ma rivendichiamo convintamente la bontà di queste considerazioni anche alla luce della situazione attuale. Alla ripresa del traffico constateremo la scarsità di personale operativo e il colpevole ritardo nell'assunzione e formazione dei nuovi. **Quelli in servizio si dovranno caricare tutto il peso** del New Normal e quindi per noi ci deve essere uno stand-by di tutto il resto.

Coerenza e onestà intellettuale sono doti che sicuramente non ci fanno difetto.

Siamo convinti di aver sottoscritto degli accordi a tutela dei lavoratori che indicano un percorso preciso che fornisce sia certezze retributive che tutele sociali. Ma questo potrà accadere solo se verranno rispettati in toto gli accordi sottoscritti e le **regole** che con essi ci siamo dati.

Riteniamo che il prossimo autunno sia il momento più opportuno per fare la verifica concordata **anche in funzione di dati di traffico certi**; in quel momento si potrà quindi provare a disegnare tutti insieme l'Enav che dovrà affrontare le sfide del prossimo decennio.

Detto questo, la Società tuttavia ha manifestato la volontà di andare avanti nel suo progetto comunicandoci la possibilità di procedere con percorsi non condivisi con il sindacato. Su questo aspetto ci aspettiamo ulteriori aggiornamenti nei prossimi giorni, anche se lo scontro che si prefigurerebbe sarebbe enorme.

Per quanto riguarda l'argomento rimasto aperto dalla riunione precedente, ovvero **l'azzeramento delle anzianità per il personale CTA/TM1** che viene trasferito da impianti a basso traffico ad impianti strategici (all'interno dello stesso profilo professionale), l'azienda è stata irremovibile nella sua decisione che sarebbe (secondo loro) giustificata dal fatto che il rapporto di lavoro viene regolato da sezioni diverse del contratto "Servizi atm e complementari". Cioè passare all'interno della stessa azienda da un contratto all'altro prevede (secondo la loro iperfantasiosa interpretazione) l'azzeramento dell'anzianità nella stessa classe. **Dove lo hanno letto lo sanno solo loro ma chiaramente a questo punto anche su questo fronte, come su altri punti cruciali del bacino Basso Traffico fonti di forti iniquità, si aprirà un acceso dibattito.**

Durante la riunione ci è stato inoltre comunicato che si sta pianificando un percorso di mantenimento/ripresa degli skills sotto carico per tutto il personale CTA attraverso tre diversi scenari: gli ACS eseguiranno, utilizzando il personale disponibile durante i turni di lavoro, diverse sessioni di simulatore nel proprio ACC di appartenenza; gli APS andranno 3 o 4 giorni in Academy per simulare su un'area di servizio fittizia e con squadre formate da colleghi di enti diversi; i CTA TWR eseguiranno sessioni di simulazione nel proprio ente attraverso postazioni di simulazione inviate sugli impianti. Per il BT, non essendo ritenuta la quantità di traffico una variabile che ha presentato enormi scostamenti, saranno presentati dei *case study* per svegliare la memoria su eventi particolari.

Ci è stato anche anticipato che, in ottemperanza al Reg. EU 2020/469, entro febbraio 2022 sarà obbligatoria la registrazione e custodia delle conversazioni ambientali e di sottofondo in ogni sala operativa. La Società si è dichiarata disponibile a trovare quelle formulazioni con il minor impatto ed invasività.

Roma, 27 febbraio 2021

UNICA
Segreteria Nazionale