

## TRASFIGURAZIONI DEGENERATIVE

Non sappiamo se abbiamo definitivamente messo alle spalle il periodo nero generato dal Covid-19 ma sicuramente sappiamo che per quest'estate la ripresa del traffico sarà repentina, forse anche oltre le migliori previsioni visto che alcuni aeroporti gestiranno in alcune settimane più traffico di quello svolto nel 2019.

I comportamenti messi in campo dalla società in questi ultimi mesi, non solamente sugli impianti sedi di transito dei servizi, stanno creando una serie di criticità che UN.I.C.A. ha manifestato ad ogni tavolo cui ha partecipato. A tal riguardo i temi più pressanti che abbiamo evidenziato sono:

- al personale CTA in turno viene richiesto di assumere decisioni fuori dalle proprie mansioni e compiti previsti dalle dichiarazioni professionali, con l'assunzione di responsabilità che normalmente vengono svolte da altre figure (CSO, SO, Responsabili delle Strutture Territoriali, ecc);
- la totale sottovalutazione del carico di lavoro generato dalla gestione del traffico VFR nonché alcune carenze normative riguardo la sua gestione;
- le violazioni che l'ODS sulla flessibilità delle configurazioni operative produce in particolare sugli impianti sede di servizio radar di avvicinamento dove la pausa deve essere fornita da **apposito personale aggiuntivo**, come previsto dal CCNL.
- La mancanza della nomina di numerosi referenti in turno (soprattutto nel basso traffico) che oltre a non rispettare il contratto non rispetta gli impegni con Enac riguardo la presenza di una figura di responsabilità in turno.
- Verificare la causa del macroscopico aumento di ispezioni di pista richieste dai Gestori (sembrerebbe su input di Enac), che aumentano il carico di lavoro e l'occupazione della pista, oltre ai naturali rischi connessi.

Inoltre, essendosi lo scorso mese completato il trasferimento di responsabilità dei servizi di avvicinamento di Olbia, Ronchi, Lametia, Verona e Apulia, in merito alla pausa da fruire rileviamo che il Protocollo d'intesa sul Piano Industriale sottoscritto tra Enav SpA e le OO.SS.NN. in data 13/05/2019 al 1° allegato "Verbale di accordo applicativo del protocollo di intesa afferente al Piano Industriale" prevede: "Negli aeroporti già sede del servizio di avvicinamento ed interessati dall'attuazione del Piano Industriale, per il personale Controllore del traffico aereo non quadro impiegato in linea operativa la pausa sarà effettuata attraverso il ricorso a personale aggiuntivo nei mesi in cui il numero dei movimenti IFR ha superato nell'anno precedente il numero mensile di 1250 movimenti (dati NM) nella misura del 33% dell'orario d'impiego in posizione operativa (50% dell'orario in posizione operativa nella fascia oraria 23:00/07:00)".

Da quanto potuto osservare fino ad oggi, non risultano predisposti log di servizio giornalieri che ottemperino a questo dettame normativo ovvero che identifichino il **personale aggiuntivo non titolare di posizione operativa** e consentano la corretta fruizione della pausa con le modalità concordate sopra richiamate; risultano, invece,

essere state modificate le IPI che hanno recepito l'OdS riguardante la flessibilità delle configurazioni operative la cui applicazione non tiene conto di queste norme pattizie liberamente sottoscritte tra azienda e OO.SS.NN.

Inoltre, risulta personale impiegato in posizione operativa con turnazione al di fuori di quanto stabilito dalla Sezione specifica Impianti strategici art. 5 Articolazione dell'orario di lavoro ed in particolare modalità della prestazione in turno art. 18 che recita: *"Gli spezzoni di impiego sugli impianti H24 verranno normalmente articolati su tre turni da otto ore ciascuno (07,00 – 15,00; 15,00 - 23,00; 23,00 – 07,00) e predisposti in maniera ciclica e avvicendata – standardizzata a livello centrale in fase di programmazione quadrimestrale - per tutto il personale impiegato in linea operativa"*. Infatti vengono impiegati in spezzoni fuori dalle regole, tipo 10/18 o in prolungamenti di orario che eccedono le 9 ore massime previste.

Alla luce di quanto detto UN.I.C.A. (anche in vista dello sciopero del 26 luglio) continua a chiedere:

- la corretta applicazione di quanto previsto dal CCNL e dal Protocollo d'Intesa sul Piano Industriale in materia di fruizione della pausa, istruendo correttamente i responsabili locali riguardo la compilazione dei log di servizio giornalieri e le modalità di fruizione della pausa normativamente previste (identificando nei log dei siti radar e di quelli oggetto di transito dei servizi il personale aggiuntivo non titolare di posizione operativa destinato alla fruizione del relief) provvedendo, laddove necessario, all'attivazione degli istituti contrattuali previsti in caso di carenze organiche strutturali su questi impianti;
- di rielaborare le capacità aeroportuali, nei vari layout previsti, calcolando secondo nuovi e più realistici parametri il carico di lavoro costituito dal traffico VFR, dalle continue occupazioni di pista e dalla molteplicità di compiti operativi da assolvere in ambito aeroportuale;
- di impiegare il personale operativo esclusivamente secondo turnazioni con **orari conformi** a quanto previsto nel CCNL;
- di nominare le figure di responsabilità mancanti e di far svolgere al personale operativo solamente compiti previsti dalle declaratorie professionali o, in alternativa, di identificare una nuova figura professionale conforme alle nuove esigenze andandone a identificare competenze ed attribuzioni.

Roma, 09 luglio 2021

**UNICA**

Sezione Torri