



MOZIONE

DEL CONSIGLIO GENERALE DELLE RSA DI UNICA
BOLOGNA 28 - 30 NOVEMBRE 2023

Nei giorni 28, 29 e 30 novembre si è tenuto a Bologna il Consiglio Generale delle RSA di UnICA.

L'occasione è stata propizia per incontrare i nuovi Rappresentanti Locali e presentare la neoeletta Segreteria Nazionale in carica per il prossimo triennio ed il nuovo coordinatore nazionale Salvatore Russo.

È intervenuto inoltre il Segretario Generale della FAST Pietro Serbassi per illustrare il percorso intrapreso dalla Federazione Autonoma nel settore Trasporti e confermare rapporti e legami tra UnICA e FAST alla luce di oltre 8 anni di affiliazione. L'assemblea ha riconosciuto il valore aggiunto di FAST, peraltro in questi anni mai contrassegnato da interferenze, e ne approva i percorsi sempre più votati al rafforzamento delle relazioni.

Il Piano Industriale e le enormi vacanze organiche del personale operativo sono stati gli argomenti più sollecitati nel dibattito della tre giorni bolognese, risultando le problematiche che richiedono una risposta più urgente. Atteso che le modifiche al P.I., che una nuova società di consulenza sta predisponendo entro fine anno, non saranno presumibilmente indirizzate al cambio dello scenario operativo già disegnato nelle precedenti versioni dello stesso, bensì ad interventi sul mercato terzo e sulla marginalità, le risultanze di quanto è già stato fatto e di quello da fare suscitano sempre incertezza e perplessità; incertezza e perplessità che abbracciano trasversalmente tutte le lavoratrici ed i lavoratori di ENAV dalle improvvise accelerazioni sugli ACC fino al processo di remotizzazione di cui ancora non appaiono tangibili né i risultati, né la solidità della tecnologia associata. Incertezza e perplessità che si avvertono anche su quelle torri strategiche dove certe configurazioni sembrano totalmente scollegate dalla tipologia e dalla complessità del traffico da gestire e legate soltanto a numeri sterili, contingenti e parziali.

Gli effetti delle ricadute sul personale non sembrano neanche lontanamente pareggiate dai ritorni economici per la Società e comunque l'incertezza delle tempistiche, legate ad una tecnologia estremamente in ritardo rispetto ai programmi, creano tormento almeno quanto la prospettiva. Serve trovare un accordo risolutivo che chiarisca possibilità e aspettative, così come serve far chiarezza intorno a nuove figure di responsabilità, ai compiti attribuiti, ai percorsi ed ai requisiti per accedervi.

Anche per il personale di struttura e per il personale Quadro vanno trovate urgentemente soluzioni che preservino la presenza di CTA. Il gap economico sta drenando risorse dagli uffici e dal Training Center e questo, oltre a rallentare i processi, delinea percorsi di sostituzione che in modo strisciante svuoteranno le strutture delle competenze del personale operativo a favore di neofiti del settore.

Le carenze organiche, frutto di una pessima gestione delle risorse risalente ad un paio di CdA precedenti all'attuale, sono sempre più enfatizzate dall'impetuoso aumento del traffico che nel 2023 ha abbondantemente superato quello pre-pandemia. Bisogna continuare con i ritmi dell'ultimo anno per far sì che si rientri dal "buco" nel più breve tempo possibile e che si possa tornare ad una minima programmabilità delle ferie e ad una attenta copertura delle posizioni operative previste nei vari impianti.

Riversare sui supervisor l'onere di tamponare le sofferenze degli schieramenti con "guizzi precari" che suppliscano i previsti picchi di traffico non è caratteristico di una Società che programmi il medio periodo; il tutto viene percepito come sacrificio sull'altare dell'EBITDA!

Le innovazioni e il turn over stanno creando sforzi addestrativi mai visti in precedenza, fonte anch'essi di pressione sul personale e di distorsioni contrattuali. Molti, tra le colleghe ed i colleghi, cominciano ad essere stanchi di addestrare a ritmi da Delta Force; bisogna riconoscere nel CCNL questi sforzi. Urgono nuove immissioni di personale FISO che alimentino la catena di professionalizzazioni e nel contempo diano anche risposta alle carenze che sugli AFIU si traducono ormai in chiamate in straordinario remunerate 12 euro/ora lordi!

Su questo filone viene con forza sollecitata la fine del CCNL sezione Basso Traffico, evolvendo da una situazione che ha prodotto ferite e iniquità, verso un modello più attuale e che dia la motivazione per accogliere le trasformazioni del P.I.; contestualmente urge ridare dignità professionale ed economica ai pochi colleghi Amministrativi rimasti all'interno del bacino BT.

Il progetto delle osservazioni automatizzate deve essere accompagnato da accordi di garanzia così come avvenne quando ci fu la chiusura degli ARO. Non tutti i colleghi potranno diventare CTA, ma coloro che ne hanno i requisiti devono essere messi in condizione di concorrere per una professionalizzazione che tenda a garantire con particolare sensibilità le tutele sociali ed economiche.

Infine bisogna ridare alla mobilità geografica quel valore che in Enav ha sempre avuto, ovvero quello di essere contemplata non solo come possibilità di spostamento, ma anche come occasione di professionalizzazione; i "postdatati" a 3 anni non garantiscono questo.

Per tutto ciò viene dato mandato alla Segreteria Nazionale nel solco di quanto statutariamente previsto.

Il Consiglio Generale delle RSA approva all'unanimità.

Bologna, 30 novembre 2023

UNICA

Consiglio RRSSL