



PIATTAFORMA CONTRATTUALE

USB TECHNO SKY

Agosto 2017



COORDINAMENTO NAZIONALE LAVORO PRIVATO TECHNO SKY

1. - PREMESSA.....	3
2. - INTERNALIZZAZIONE	4
3. - PASSAGGIO CONTRATTUALE.....	6
3.1 CAMBIO CONTRATTAZIONE NAZIONALE DI RIFERIMENTO.....	8
3.2 ARMONIZZAZIONE CONTRATTUALE.....	9
4. - CONTINUITÀ AZIENDALE	10
4.1 CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA.....	11
5. - RELAZIONI SINDACALI	12
6. - CONCLUSIONI	14
7. - RICHIESTE.....	15



COORDINAMENTO NAZIONALE LAVORO PRIVATO TECHNO SKY

1. PREMESSA

L'azienda Techno Sky nasce dalla scorporazione del ramo di attività esclusivamente afferenti all'Assistenza al Volo che erano precedentemente svolte dalla Società Vitrociset, ancora esistente, in regime di appalto.

La necessità da parte dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo di dotarsi di una propria divisione tecnica è stata generata dall'entrata in vigore della legge CE 2096 del 2005 che ha reso obbligatorio, in tutto l'ambito europeo, l'attuazione di un unico sistema di assistenza al volo, denominato SES - Single European Sky - e descritto nei quattro regolamenti CE549/2004, CE550/2004, CE551/2004 e CE552/2004 e l'applicazione di tutte le norme di sicurezza emesse da EUROCONTROL sotto la denominazione di ESARR - European Safety Regulatory Requirement, per le quali l'addestramento e la formazione del personale Tecnico del fornitore di servizi di traffico, denominato ATSEP (Air Traffic Safety Electronics Personnel), deve essere tenuto sotto stretto controllo e sorveglianza direttamente dal fornitore stesso di servizi di traffico aereo che, in Italia, è ENAV, rendendo così indispensabile l'acquisizione del personale tecnico dell'assistenza al volo e l'incorporazione nella propria struttura aziendale.

La scelta attuata dal governo per poter effettuare il passaggio in tempi contenuti ed evitare qualsiasi soluzione di continuità del servizio, fu quella di acquistare l'intero servizio sotto forma di "divisione tecnica" direttamente dalla proprietà dell'azienda Vitrociset che, allo scopo, creava una azienda "ad och" nella quale furono conferiti solamente le attività ed il personale svolgente ruoli connessi o funzionali al sistema di assistenza al volo nazionale ed altrimenti non replicabili in altri settori, incluse le reali necessità amministrative correlate.

Il valore del passaggio fu di 108 milioni di euro e la nuova proprietà posta dal Ministero del Tesoro al 100% sotto il controllo di ENAV che ne ha tuttora il totale controllo e disponibilità.

La Società Vitrociset, quale Società multiservizi, applicava al suo personale il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Settore Metalmeccanico, integrato da un contratto di secondo livello nel quale sono descritte le particolarità dell'attività ATM, unica nel suo genere in Italia, per allineare la normativa generale alla realtà dei fatti.

Nell'azienda ENAV che avrebbe dovuto assumere il personale, invece, era vigente un Contratto Collettivo Aziendale che, in assenza di altre aziende del settore, era comunque denominato Contratto Collettivo Nazionale ed era applicato solo al personale ENAV.

In attesa dell'incorporazione in ENAV il CCNL applicato a Techno Sky, rimaneva quello Metalmeccanico integrato dall'accordo CCIAL specifico precedentemente applicato in Vitrociset dalla quale proveniva.

2. INTERNALIZZAZIONE

L'internalizzazione del personale Techno Sky, avviata dal Governo con l'acquisizione dell'azienda e presente nell'allora progetto industriale dell'ente come giustificazione per l'acquisto della divisione tecnica, non è ancora stata attuata dalla dirigenza ENAV con varie e differenti motivazioni espresse nel corso degli anni, che ne hanno impedito la formale attuazione, pur tuttavia, in attesa della corretta finalizzazione della vicenda tramite l'assunzione del personale in ENAV, resta di attualità la necessità di una armonizzazione contrattuale del personale Techno Sky assunto in ENAV, oggi in ogni caso inquadrato in un CCNL differente da quello dell'azienda di destinazione ed alla luce degli ultimi accadimenti non più attuale.

Nel 2014, a seguito di contrattazione nazionale, è stato stipulato, introducendolo per la prima volta nella storia della Repubblica Italiana, un nuovo Contratto Collettivo Nazionale di categoria riguardante il settore del Trasporto Aereo, all'interno del quale è stato successivamente sottoscritto, tra le uniche parti allora chiamate ai tavoli, ENAV, sindacati trasporti ed ASSOCONTROL, una sezione dedicata "Servizi ATM Diretti e Complementari".

In questa Sezione ATM (Air Traffic Management ovvero Assistenza al Volo), è descritto compiutamente nell'articolo 1 "Campo di Applicazione" della "Parte Specifica Servizi ATM", "Capo I – Disposizioni Generali", il significato delle successive sottosezioni specifiche "Impianti Strategici", "Impianti a basso traffico" e "Servizi Complementari".

Questo evento ha finalmente generato un contratto di settore applicabile a tutte le aziende in esso operanti, anche se finalizzate all'incorporazione o, come nel caso specifico, di esclusiva proprietà dell'unico soggetto industriale in esso operante, vale a dire ENAV, facendo sì che a seguito della sua entrata in vigore fosse l'azienda stessa a dichiarare per prima di voler applicare al personale il nuovo CCNL TA Sezione ATM.

Nel valutare che l'applicazione di un contratto di settore è certamente più corretta dell'applicazione di un contratto scritto per esigenze industriali differenti si deve affrontare la problematica del passaggio contrattuale nell'ottica di evitare, nel transito, problematiche per le parti che non possano essere superate o che non siano contemplate dalle normative vigenti, al fine di applicarle al meglio o di correggerle a favore della parte più debole.

Quindi, in considerazione del fatto che a seguito della stipula del CCNL Trasporto Aereo Sezione ATM, la forma contrattuale metalmeccanica applicata ai dipendenti Techno Sky non risulta più essere quella esistente più adatta a descrivere le norme cui il personale del settore fa parte, deve essere necessariamente adottato, ed in tempi brevi, il nuovo CCNL TA Sezione Specifica ATM, rendendo indispensabile affrontare organicamente il problema alla luce delle differenze normative tra i due contratti per poterle comparare ed unificare nel migliore modo possibile attraverso una mediazione negoziale tra le parti.

Si deve anche osservare che la stesura del CCNL è avvenuta tra personale dirigente ENAV, pienamente competente ed a conoscenza delle problematiche di gestione del settore ATM, dirigenti nazionali dei

3. PASSAGGIO CONTRATTUALE

Ciò premesso ed in considerazione del fatto che il CCNL TA Sezione Specifica ATM contiene a sua volta tre differenti Sezioni Specifiche, destinate a tre differenti tipologie di aziende differenziate dall'attività fornita nel settore, per poter inquadrare l'azienda Techno Sky ed il suo personale nella sezione specifica corretta deve essere fatta una corretta analisi approfondita dell'attività da essa realizzata e delle sue maestranze realmente svolte nel settore ATM.

Per fare ciò prendiamo a riferimento la normativa vigente in tema di classificazione delle attività di assistenza al volo, dirette ed indirette, per poterla correlare con le reali attività svolte dal personale Techno Sky nell'ambito della missione.

In particolare il regolamento (CE) N. 549/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, datato 10 marzo 2004, stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ed è denominato «regolamento quadro», perché contenente le corrette definizioni dei servizi forniti e/o da fornire in ambito ATM.

Il regolamento descrive quali siano i «*servizi di navigazione aerea*» soggetti a certificazione e nello specifico, al punto 4 dell'Articolo 2 – “Definizioni”, sono così citati: “*i servizi di traffico aereo, i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, i servizi meteorologici per la navigazione aerea e i servizi di informazione aeronautica*”, risultando chiaro che il servizio di traffico aereo è composto in solido da questi sei sotto-servizi.

L'Ente Regolatore Nazionale per l'Aviazione Civile italiano, ENAC, ha rilasciato la certificazione IT-ANSP-001 contenente l'autorizzazione per ENAV a svolgere il servizio di Fornitore di Servizi di Traffico Aereo in Italia e certificando che essa fornisce i «*servizi di navigazione aerea*» previsti dalla normativa precedente, che devono quindi essere analizzati nello specifico.

Nel dettaglio i sei servizi di cui è composto il servizio generale di traffico aereo sono specificati ai successivi punti 3, 11, 16, 29, 30, 38, dello stesso articolo 2 del regolamento (CE) N. 549/2004 tramite le seguenti specificazioni:

1. Punto 11 - «*servizi di traffico aereo*»: “*i vari servizi di informazione di volo, i servizi di allarme, i servizi consultivi sul traffico aereo e i servizi di controllo del traffico aereo (compresi servizi di controllo di area, dell'avvicinamento e dell'aerodromo)*”;
2. Punto 16 - «*servizi di comunicazione*»: “*i servizi aeronautici fissi e mobili che consentono comunicazioni terra/terra, aria/terra e aria/aria a fini di controllo del traffico aereo*”;
3. Punto 30 - «*servizi di navigazione*»: “*gli impianti e i servizi che forniscono agli aeromobili informazioni di posizionamento e datazione*”;
4. Punto 38 - «*servizi di sorveglianza*»: “*gli impianti e i servizi utilizzati per determinare le rispettive posizioni degli aeromobili per consentirne la sicura separazione*”;

COORDINAMENTO NAZIONALE LAVORO PRIVATO TECHNO SKY

5. Punto 29 - «servizi meteorologici»: *“le apparecchiature e i servizi che forniscono agli aeromobili le previsioni meteorologiche, note e osservazioni nonché tutte le altre informazioni ed i dati forniti dagli Stati per uso aeronautico”*;
6. Punto 3 - «servizio di informazioni aeronautiche»: *“un servizio, istituito nell’ambito dell’area definita di copertura, incaricato di fornire informazioni e dati aeronautici necessari per la sicurezza, la regolarità e l’efficienza della navigazione aerea”*;

Queste definizioni ci danno lo strumento per poter inquadrare con precisione le attività svolte da ENAV e quelle svolte da Techno Sky nell’ambito del sistema ATM, infatti se le attività di cui ai punti 11 - «servizi di traffico aereo» e 3 - «servizio di informazioni aeronautiche», sono certamente svolte dalla sola ENAV tramite il personale già assunto e senza il supporto tecnico di Techno Sky, per le attività di cui ai punti 16 - «servizi di comunicazione», 30 - «servizi di navigazione» e 38 - «servizi di sorveglianza», la proprietà degli impianti è inequivocabilmente della sola azienda ENAV ma le attività per la fornitura del servizio sono svolte in esclusiva da Techno Sky, sotto la mera supervisione ed il controllo qualità di ENAV, permettendo di definire che queste siano svolte “in concorso” od “in solido” tra le due aziende.

La fattispecie è aderente anche alle esigenze normative del personale che offre tali servizi, infatti il personale ATSEP citato nella premessa e definito meglio nella lingua nazionale dal Regolamento ENAC contenente i “Requisiti Specifici per i Fornitori di Servizi per l’Addestramento e la Verifica della Competenza del Personale Tecnico ATSEP” dove all’Articolo 2, “Definizioni”, si specifica che “Ai fini del presente Regolamento, si intende per Personale ATSEP (Air Traffic Safety Electronics Personnel) il personale tecnico che ha la competenza per poter condurre, mantenere oppure togliere e rimettere in servizio operativo apparati ATM omologati per il loro servizio operativo” ed esso è totalmente impiegato nell’azienda Techno Sky, non essendovi in ENAV personale manutentore.

Diventa così palese e chiaro come il personale Techno Sky che opera sugli impianti, fornisca a tutti gli effetti i servizi di “comunicazione”, “navigazione” e “sorveglianza”, seppure in solido con ENAV per la sola proprietà degli impianti.

Per quanto attiene all’ultimo servizio incluso nei «servizi di navigazione aerea» certificati ad ENAV, quello del punto 29 - «servizi meteorologici», va aggiunto che nella filiera della fornitura del servizio al personale Techno Sky aggiunge il personale già dipendente ENAV ed impiegato nei centri meteorologici ENAV che, seppur non prevista dalla regolamentazione europea vigente, è in possesso parimenti di dichiarazione di competenza specifica e permettendo di aggiungere alla modalità di fornitura “in solido” tra le due aziende ENAV e Techno Sky, anche quella di “in concorso” tra esse.

Dalla precisa analisi precedente, risulta evidente come la Società Techno Sky fornisca servizi diretti di assistenza al volo in solido con ENAV e come questi siano “strategici” a quest’ultima essendo contenuti nella certificazione IT-ANSP-001, con la quale ENAC autorizza ENAV a svolgere il servizio di Fornitore di Servizi di Traffico Aereo in Italia e che rappresentano anche servizi “core business” dell’Ente Nazionale di Assistenza al Volo.

COORDINAMENTO NAZIONALE LAVORO PRIVATO TECHNO SKY

Ulteriore circostanza confermata dalla collocazione di Techno Sky nell'organigramma aziendale ENAV come "Manutenzione & Ingegneria Techno Sky s.r.l." sotto il diretto controllo del Direttore Generale Dr. Massimo Bellizzi, oggi anche Amministratore Delegato Techno Sky, rendendo, se possibile, ancora più evidente come il servizio reso da Techno Sky non sia un semplice servizio di supporto o complementare ma totalmente strategico alla missione aziendale ENAV.

Per ultimo si osserva come nel CCNL TA Sezione Specifica ATM parte "Centri Strategici", alla voce "Declaratorie, Profili e Figure Professionali", sia presente la definizione "Categoria professionale personale tecnico", la cui Declaratoria cita testualmente: "Dipendente che assicura la continuità di esercizio delle infrastrutture tecnologiche ATM, con particolare riferimento ai sistemi e apparati di comunicazione, navigazione e sorveglianza, agli aiuti visivi luminosi e alle infrastrutture tecnologiche e meteo, impiegate per la fornitura di servizi ATM, ivi compresa l'impiantistica di supporto."

La definizione, non presente nelle altre sezioni specifiche, aderisce esattamente a quanto normalmente espletato dal personale Techno Sky che opera sugli impianti ATM, inoltre, il Regolamento ENAC contenente i "Requisiti Specifici per i Fornitori di Servizi per l'Addestramento e la Verifica della Competenza del Personale Tecnico ATSEP", all'Articolo 3, "Applicabilità", indica che "Il presente Regolamento si applica ai fornitori di servizio che impiegano personale ATSEP, ivi incluso il personale delle organizzazioni operative subcontraenti", correlando così la necessità di certificazione del personale al suo impiego in aziende che forniscono servizi di controllo del traffico aereo ed assimilando l'attività del personale certificato Techno Sky a quella del personale ENAV.

Rilevato infine che il personale attualmente chiamato ad essere certificato, perché correlato alla sicurezza del traffico aereo, è inquadrato quasi esclusivamente nella Società Techno Sky, è possibile affermare che se questi forniscono un servizio di assistenza al volo, così come specificato nelle normative internazionali sulla sicurezza del traffico aereo, l'azienda Techno Sky fornisce servizi di assistenza al volo.

3.1 CAMBIO CONTRATTAZIONE NAZIONALE DI RIFERIMENTO

Nel CCNL TA Sezione Specifica ATM all'Articolo 1 "CAMPO DI APPLICAZIONE" del Capo I "DISPOSIZIONI GENERALI" si cita testualmente:

1. La presente parte specifica del Contratto Collettivo Nazionale del Settore del Trasporto Aereo relativa ai servizi ATM (Air Traffic Management) diretti e complementari, si articola nella presente parte riguardante tutto il personale dipendente dalle Società che forniscono i suddetti servizi e nelle successive sezioni specifiche come di seguito elencate:
 - Personale dipendente da Società che forniscono servizi diretti ed indiretti di assistenza al volo (ATM) presso "Impianti strategici" intendendosi per tali gli uffici di direzione societaria, Academy, Radiomisure, i centri di controllo d'area (ACC di Milano, Padova, Roma e Brindisi) e gli aeroporti di Malpensa, Linate, Fiumicino, Torino Caselle, Orio al Serio, Venezia Tessera, Verona Villafranca, Bologna, Napoli, Bari, Palermo, Catania, Genova, Ronchi dei Legionari, Firenze, Lamezia Terme, Olbia, Alghero, Cagliari;

COORDINAMENTO NAZIONALE LAVORO PRIVATO TECHNO SKY

- Personale dipendente da Società che forniscono servizi diretti ed indiretti di assistenza al volo (ATM) presso “Impianti a basso traffico” intendendosi per tali gli aeroporti di Albenga, Torino Aeritalia, Cuneo, Brescia Montichiari, Bolzano, Venezia Lido, Padova, Parma, Forlì, Ancona Falconara, Pescara, Perugia, Rieti, Roma Urbe, Salerno Pontecagnano, Foggia, Grottaglie, Crotona, Reggio Calabria, Lampedusa, Pantelleria;
- Personale dipendente da Società che forniscono servizi complementari (progettazione, sviluppo, installazione, conduzione e manutenzione impianti) all’assistenza al volo.

Ora, avendo ampiamente osservato ed argomentato come la Società Techno Sky svolga, ai sensi della normativa attuale, servizi diretti ed indiretti di assistenza al volo (ATM), si può inizialmente escludere l’applicazione della parte riservata al “*Personale dipendente da Società che forniscono servizi complementari (progettazione, sviluppo, installazione, conduzione e manutenzione impianti) all’assistenza al volo*” ed in considerazione che le declaratorie del personale tecnico indicano le attività in modo generico e senza necessità di certificazione alcuna, la sua destinazione, ragionevolmente, è per aziende fornitrici di materiali ed impianti non direttamente coinvolte con i processi di produzione in tempo reale del servizio di traffico aereo, restringendo il campo di applicazione contrattuale riservato a Techno Sky ai primi due punti dove è specificato siano invece da applicare a “*Personale dipendente da Società che forniscono servizi diretti ed indiretti di assistenza al volo (ATM)*”.

A seguito di questa definizione, si può osservare anche che la differenziazione delle due sezioni di possibile applicazione, riguarda esclusivamente la sede geografica di appartenenza del personale cui viene applicata e poiché nella sezione “Impianti a basso traffico” non sono previste comunque le figure professionali dei tecnici ATM, è possibile escluderne la possibilità di applicazione ad essi per difetto normativo, restando in esame ed in possibilità di applicazione solamente la prima sezione definita come “Impianti strategici”.

In conclusione, anche al fine di favorire la successiva incorporazione del personale Techno Sky in ENAV finalizzando il processo avviato nel 2006 ed ancora inconcluso, si rende ormai necessario ed inevitabile il cambio di riferimento contrattuale per tutto il personale ancora oggi dipendente Techno Sky nel corretto settore e sezione di appartenenza, il quale risulta inequivocabilmente essere solamente quello definito nelle norme del “CCNL TA Sezione ATM Parte Specifica Servizi Strategici”.

Ogni altra collocazione o tipologia contrattuale appaiono oggi inadeguate e non applicabili.

3.2 ARMONIZZAZIONE CONTRATTUALE

Le voci salariali e le declaratorie di inquadramento tra l’attuale CCNL Metalmeccanico unito al CCIAL Techno Sky, sono differenti e non direttamente confrontabili con quanto previsto dal CCNL TA Sezione ATM Parte Specifica Servizi Strategici nel quale si prevede il transito, è quindi evidente che per poter procedere al cambio contrattuale si rende necessario l’avvio di una fase negoziale intermedia, nella quale individuare soluzioni bilaterali per la ricollocazione del personale nelle voci migliori salariali e di inquadramento, permettendo così il passaggio di settore nel modo più sereno possibile per le parti e senza traumi per il sistema ATM, dovuti a soluzioni di continuità che rendessero difficile il passaggio immediato.

4. CONTINUITÀ AZIENDALE

Precedentemente all'acquisizione del ramo di azienda afferente ai servizi tecnici ATM, la situazione contrattuale del personale conferito si collocava in un quadro di presunta instabilità dovuta al sistema di appalti che era collegato alla loro attività, vale a dire che periodicamente si rendeva necessario un negoziato tra la proprietà Vitrociset, precedentemente Ciset, e l'ente di Stato ENAV, precedentemente AAATAG, per la definizione del valore delle prestazioni fornite.

Il sistema, apparentemente precario, invece era stato più volte giudicato molto stabile a causa delle condizioni di mercato nelle quali si muoveva Vitrociset, vale a dire di quasi monopolio, dovuto alla necessità di continuità del servizio, in quanto correlato con la sicurezza al volo, attraverso lo stesso personale e senza traumi per il sistema.

I contenuti delle valutazioni degli economisti e degli esperti che hanno studiato il caso per produrre una valutazione dell'azienda, avevano rilevato questa alta visibilità economica sul futuro, elevandone il valore complessivo fino a giudicare idonea una cifra di 108 milioni di euro per la sola parte ATM e consentirne la cessione ad ENAV nel 2006 per le necessità descritte di adempimento normativo.

La stabilità del personale, era anche sottesa alla grande professionalità che pur non essendo codificata come ai giorni odierni, era nelle mani e sotto il controllo dell'azienda Vitrociset e del personale operante sul campo, proprio questa circostanza che ne rendeva insostituibile il know how, migliorava le condizioni di visibilità sul futuro aziendale ed il personale non si era mai sentito in pericolo di perdere la propria posizione.

L'acquisizione del personale Techno Sky da parte di ENAV, aveva in un primo momento lasciato la situazione inalterata anche per via dei regolamenti internazionali che prevedono tuttora il controllo dell'iter formativo del personale tecnico dell'assistenza al volo, denominato ATSEP (Air Traffic Safety Electronic Personnel), attraverso percorsi codificati nei documenti ESAAR 5 e T32 di EUROCONTROL, che ne individuano la necessità di formazione per domini di attività sottendendo ma non specificando, il rilascio o l'attribuzione di attestati di certificazione delle competenze acquisite e mantenute.

In attuazione all'articolo 9 del Regolamento di Esecuzione (UE) del 1035/2011 della Commissione del 17 ottobre, ENAC, quale autorità di vigilanza nazionale italiana, ha voluto indicare i requisiti che devono essere soddisfatti dai fornitori di servizi per quanto riguarda l'addestramento e la verifica della competenza del personale ATSEP ritenendo, con un'interpretazione normativa da noi giudicata quantomeno ardita, di dover assegnare l'onere dell'assicurazione delle competenze raggiunte dal personale al Fornitore stesso di servizi ATM, realizzando così un possibile conflitto di interesse, dato che al netto delle verifiche ed ispezioni di vigilanza, è lo stesso sorvegliato che deve sorvegliare le attività da lui prodotte.

La stessa normativa che attraverso la nozione di «organizzazione operativa», destinata a fornire i servizi ingegneristici e tecnici necessari al traffico aereo nonché i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, prevedendo, imponeva al fornitore di servizi di dotarsi di un proprio servizio tecnico ATM ed



COORDINAMENTO NAZIONALE LAVORO PRIVATO TECHNO SKY

aveva reso necessaria l'acquisizione del personale Vitrociset, oggi in Techno Sky, e delle sue specifiche competenze in ambito ATM, per poterlo assorbire nel Fornitore di Servizi ATM ENAV ed assicurare così il suo pieno controllo.

Con il regolamento (UE) n. 2016/1377, però, la Commissione Europea ha modificato con effetto 1° gennaio 2019 l'approccio attuale, sostituendo il citato concetto di «organizzazione operativa» con la nozione di «attività appaltate» ed includendo in queste ultime tutte le attività che nell'ambito delle operazioni del fornitore di servizi in conformità alle condizioni del certificato, sono svolte da altre organizzazioni che se certificate, svolgono tali attività o che se non certificate, lavorano sotto la supervisione del fornitore di servizi.

Il risultato della modifica rende, se possibile, la situazione di stabilità contrattuale del personale Techno Sky ancora più instabile di quella in regime di appalto precedente alla sua acquisizione, realizzando l'assurdo che dal 1° gennaio 2019 ENAV, quale fornitore di servizi ATM, passa dalla necessità di impiegare "direttamente" il personale tecnico ATSEP, a quella di appaltare tutti i servizi tecnici ad essa certificati e sotto la propria responsabilità, a qualsiasi altra azienda che si affacciasse sul mercato e facesse un'offerta al ribasso sui semplici costi.

Il paradosso risultante, è che il personale che fino al 2006 godeva di una stabilità relativamente ampia a seguito delle scelte di ENAV, sottese alla legge, potrebbe ora perdere qualsiasi visibilità sul proprio futuro per effetto di scelte unilaterali anche ingiustificate, se non sotto il profilo del mero risparmio anche se con fatturati record ed un utile netto consolidato per l'ultimo anno di 76 milioni di euro, superiore persino all'intero valore della produzione Techno Sky.

Una eventuale gara ed assegnazione di appalto, potrebbe ragionevolmente portare ad un frazionamento aziendale producendo divisioni tra i lavoratori che potrebbero subire ricatti e vessazioni nelle fasi transitorie, come per altro avviene normalmente in tutte le situazioni di passaggio simili, pur non risolvendosi la continuità del servizio e pur non modificandosi condizioni oggettive od economiche che ne possano giustificare la dispersione delle professionalità e dei posti di lavoro.

4.1 CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA

Per questa ragione, se la modifica della normativa internazionale, porta il personale ad un abbassamento drastico dell'aspettativa futura di continuità della propria attività, per effetto della possibile assegnazione esterna dei servizi a seguito di gara di appalto, si rende necessaria l'introduzione contrattuale di una clausola di salvaguardia che preveda che tutto il personale oggi impiegato da ENAV nell'azienda di sua proprietà Techno Sky, in caso di riduzione delle attività, dovute a scelte dell'ente e non a situazioni giustificabili altrimenti, come contrazioni di mercato, venga riassorbito nell'azienda madre ENAV, attraverso l'assunzione diretta.



COORDINAMENTO NAZIONALE LAVORO PRIVATO TECHNO SKY

5. RELAZIONI SINDACALI

Le attuali relazioni sindacali in Techno Sky sono regolate dall'accordo 31/05/2013 che prevede le modalità di partecipazione sindacale delle RSU, del Coordinamento Nazionale delle RSU, delle segreterie sindacali territoriali e nazionali e della D.A..

Pur non contenendo in modo palese norme contrarie alla partecipazione sindacale, la pratica di attuazione ha evidenziato una serie di problematiche tali da superare il corretto ripristino della libera partecipazione sindacale e della democrazia partecipativa in Techno Sky, oggi minata dall'ostruzionismo aziendale e dalla cattiva pratica sindacale nel non riformare le commissioni conseguentemente ai cambiamenti elettivi.

Le evidenze contraddittorie sono date dalla durata in carica dell'Esecutivo del Coordinamento Nazionale delle RSU, prevista in tre anni dalla data della sua costituzione, e dalla formazione e distribuzione sia delle RSU che dei sindacati all'interno del Coordinamento Nazionale, che, invece, possono variare anche indipendentemente dalla sigla di appartenenza.

Questa situazione, rispetto alla distribuzione di rappresentatività dell'Esecutivo del Coordinamento Nazionale delle RSU, ha evidenziato non solo la limitazione dei diritti sindacali, ma in qualche caso persino la negazione degli stessi a causa degli avvicendamenti al suo interno e, certamente, ha impedito una corretta partecipazione e rappresentanza delle richieste dei lavoratori attraverso la democrazia delegata alle proprie RSU e limitato l'azione sindacale a causa anche della previsione limitante di poter fruire di un'unica possibilità di riunione, nell'arco di un anno solare, del Coordinamento Nazionale in seduta plenaria.

Per poter sopperire a questa grave situazione che vede escludere, per il solo effetto di avvicendamenti, sia RSU che organizzazioni sindacali dalla trattativa nazionale, deve essere necessariamente revisionato l'attuale CCIAL, nella parte in cui la sopravvivenza degli organi nominati si sovrappone a quella degli organi elettivi, democraticamente votati dal personale.

Per questa modifica, non vi sono oneri aggiuntivi da parte aziendale e nemmeno problematiche di sua competenza, se non per l'applicazione corretta dell'articolo 28 della legge 300/70, dove si dice che è fatto divieto al datore di lavoro di "porre in essere comportamenti diretti ad impedire o limitare l'esercizio della libertà e della attività sindacale nonché del diritto di sciopero".

Infatti, a fronte della limitazione della libertà sindacale posta in essere da un accordo da esso sottoscritto, seppur con il consenso di altre organizzazioni sindacali, il rifiuto posto in essere dal datore di lavoro si configura come un suo tentativo di censura nei confronti del sindacato che non può essere attuato, ne tantomeno accettato.

In considerazione ulteriore della fattispecie che il CCIAL che regola le relazioni sindacali in azienda, è ormai scaduto e da rinegoziare e che quasi tutte le RSU che compongono il Coordinamento Nazionale sono ormai a fine mandato, oltre alla sua sostanzialmente variata composizione e riequilibrio di forze interne, risulta un



COORDINAMENTO NAZIONALE LAVORO PRIVATO TECHNO SKY

7. RICHIESTE

Si richiede pertanto:

1. L'assunzione di tutto il personale Techno Sky in ENAV in continuità di diritti in materia di legge.
2. Il cambio di riferimento contrattuale per il personale attualmente in Techno Sky dal CCNL Metalmeccanico al CCNL Trasporto Aereo Sezione Specifica ATM Parte Specifica Servizi Strategici.
3. L'avvio di una fase negoziale finalizzata alla realizzazione di un accordo per il transito armonizzato dagli attuali trattamenti e normativa applicate al personale Techno Sky a quanto previsto nel CCNL Trasporto Aereo Sezione Specifica ATM Parte Specifica Servizi Strategici.
4. La stipula immediata di una clausola di salvaguardia con la proprietà ENAV che prevede che "tutto il personale oggi impiegato da ENAV nell'azienda di sua proprietà Techno Sky, in caso di riduzione delle attività non dovuta a situazioni esterne alla volontà aziendale, come eventuali importanti contrazioni di mercato, venga riassorbito nell'azienda madre ENAV, attraverso l'assunzione diretta in essa".
5. La modifica del CCIAL secondo quanto segue:
 1. al Punto A - Strumenti:
 - a) Parte A.2 "Coordinamento Nazionale dell'insieme delle RSU Techno Sky", eliminare dal testo la parola "firmatarie" da tutte le frasi in cui essa è contenuta.
 - b) Parte A.3 "Esecutivo del Coordinamento":
 - Eliminare dal testo la parola "firmatarie" dalla frase "L'esecutivo è composto dalle OO.SS. Nazionali e Territoriali Firmatarie del presente accordo e da n° 16 RSU";
 - Eliminare dal testo la parola "firmataria" dalla frase "ciascuna OO.SS. firmataria del presente accordo potrà nominare almeno una RSU se eletta";
 - Eliminare la frase "L'Esecutivo rimane in carica tre anni".
