

Roma, 11 gennaio 2018

Prot. USB/ATM/ENAV/TS/n18001

Spettabile **Presidenza del Consiglio dei Ministri**

Presidente Del Consiglio dei Ministri

PEC presidente@pec.governo.it

Dipartimento affari giuridici e legislativi

PEC protocollo.dagl@mailbox.governo.it

Unità per la semplificazione

PEC dip.semplificazione@mailbox.governo.it

Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica

PEC dipe.cipe@pec.governo.it

Ufficio del Segretario Generale

PEC usg@mailbox.governo.it

Ufficio per il controllo interno, trasparenza ed integrità

PEC uci@pec.governo.it

Ministero Infrastrutture e Trasporti

Segreteria del Ministro

PEC segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Segreteria del vice Ministro

PEC segreteria.viceministro@pec.mit.gov.it

Ufficio di Gabinetto

PEC ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali e il Personale

PEC dip.trasporti@pec.mit.gov.it

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

PEC dg.ta@pec.mit.gov.it

Ministero dell'economia e delle finanze

PEC mef@pec.mef.gov.it

Dipartimento del Tesoro

PEC dipartimento.tesoro@pec.mef.gov.it

Ragioneria Generale dello Stato

PEC rgs.ragioniereregionale.coordinamento@pec.mef.gov.it

Dipartimento Finanze

PEC df.udg@pce.finanze.it

Ministero del lavoro e delle politiche sociali

PEC gabinettoministro@pec.lavoro.gov.it

e.p.c: **TECHNO SKY srl**

Direzione Risorse Umane

PEC technosky@technosky.postecert.it

ENAV S.p.A.

PEC protocollogenerale@pec.enav.it

Commissione di Garanzia ex L 146/90

PEC segreteria@pec.commissione-garanziasciopero.it

Ministero Infrastrutture e Trasporti

Ufficio Relazioni Sindacali

Osservatorio sui conflitti sindacali

Email osservat.sindacale@mit.gov.it

Oggetto: Apertura vertenza sindacale nazionale lavoratori Techno Sky

La scrivente O.S. Nazionale

PREMESSO CHE

- 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.
- 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 sindacati trasporti in servizio presso l'azienda ENAV con compiti sia dirigenziali, di controllo e tecnici, aventi l'esperienza adeguata per valutare le problematiche di servizio del settore ATM, e l'associazione datoriale ASSOCONTROL, diretta da personale dirigente ENAV in servizio e quindi parimenti informata e competente circa la normativa e le problematiche del settore ATM, alla presenza di dirigenti Techno Sky che risulta abbiano fornito consulenza per la stesura di alcune sue parti, facendo ritenere che tutti gli argomenti necessari siano stati affrontati e che non vi possano essere errori grossolani nella stesura

del testo che risulta così sia valido e perfettamente aderente alla realtà in essere, oltre che rispettoso delle leggi e norme vigenti.

- Nessun soggetto sindacale Techno Sky ha partecipato od è stato coinvolto nella discussione in nessuno dei suoi stadi.

OSSERVATO CHE

- In data 17/03/2015 il deputato Scotto presentava la seguente interrogazione rimasta inesitata:

Camera dei Deputati - 4-08438 – Interrogazione a risposta scritta presentata dall'On. Scotto (SEL) il 17 Marzo 2015.

SCOTTO. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.

Per sapere, premesso che:

- *Techno Sky, società di ENAV, è responsabile della gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo nazionale;*
- *Techno Sky s.r.l. è stata costituita nel 2007, a seguito dell'acquisizione da parte di ENAV s.p.a del ramo di azienda della Vitrociset afferente la logistica ATC (Air Traffic Control);*
- *in data 18 febbraio 2015 il Coordinamento nazionale Techno Sky Fim, Fiom, Uilm, Fismic Nazionali ha diramato un comunicato stampa dove si affronta, tra le altre cose, l'annosa questione relativa alla parificazione dei trattamenti normativi ed economici del personale Techno Sky a parità di mansioni con Enav. In particolare, nell'ambito di tale comunicato si legge «Lo scorso 17 febbraio si è riunito il Coordinamento nazionale Techno Sky dopo la sottoscrizione del verbale di incontro con Assocontrol lo scorso 21 gennaio. Il tema della parificazione dei trattamenti normativi ed economici a parità di mansioni con Enav è un tema di rivendicazione storica dei lavoratori Techno Sky. Una rivendicazione che il Coordinamento nazionale conferma insieme alla inscindibile difesa dell'integrità occupazionale di Techno Sky ed al mantenimento dell'attuale sistema di relazioni sindacali costruito nel Contratto integrativo aziendale dello scorso 31 maggio 2013. Il prossimo 24 febbraio insieme all'Esecutivo nazionale Rsu, nell'ambito di quanto definito dal verbale, l'Esecutivo nazionale, congiuntamente alla rappresentanza sindacale dei trasporti incontrerà il management Techno Sky e Assocontrol.*
- *Occorre definire con chiarezza il perimetro che si intende costruire con l'operazione contrattuale e le relative prospettive occupazionali e industriali. Un passaggio propedeutico all'avvio di un confronto che ha come obiettivo la parificazione normativa ed economica dei trattamenti con Enav. Il coordinamento ritiene, inoltre, che si debba concludere la discussione sulle modifiche alla normativa sull'orario di lavoro introdotta unilateralmente dall'azienda a seguito del passaggio al badge elettronico per la rilevazione della presenza, rendendo operative le correzioni e le modifiche già condivise ed eventualmente definire una regolamentazione degli RLS, nel rispetto del decreto legislativo n. 81 del 2008 adeguata all'organizzazione Techno Sky.»;*
- *per quanto risulta all'interrogante, l'approvazione del nuovo contratto collettivo nazionale trasporti, in assenza della sollecita risoluzione delle questioni sollevate dal Coordinamento nazionale Techno Sky Fim, Fiom, Uilm, Fismic Nazionali, potrebbe determinare profonde crisi interne al sistema tali da portare presto a reazioni anche estreme del personale interessato, esasperato da decenni di aspettative disattese –:*
- *se il Governo sia a conoscenza di quanto descritto in premessa e, in tal caso, quali iniziative,*
- *per quanto di competenza, intenda assumere;*

- *se non ritenga quanto mai urgente e non più procrastinabile l'opportunità di ogni iniziativa,*
 - *anche normativa, finalizzata a garantire la parificazione dei trattamenti normativi ed economici dei lavoratori Techno Sky a parità di mansioni con Enav;*
 - *quali siano le informazioni e gli orientamenti del Governo in ordine ai fatti descritti in premessa e, più ampiamente, in relazione alla posizione di ENAV nell'ambito di tale vicenda;*
 - *se e quali iniziative di competenza il Governo abbia intrapreso o intenda intraprendere al fine di assicurare che la politica industriale di ENAV sia sviluppata in linea con Eurocontrol, nel rispetto delle normative nazionali e in piena conformità alla legge delle scelte di organizzazione e di investimento. (4-08438)*
- In data 13/05/2016 i deputati Franco Bordo, Stefano Fassina e Giulio Marcon presentavano la seguente interrogazione rimasta inesitata:

ATTO CAMERA

Interrogazione a risposta scritta 4-13055

Legislatura: 17

<http://aic.camera.it/aic/scheda.html?numero=4-13055&ramo=C&leg=17>

testo di Martedì 3 maggio 2016, seduta n. 618

Ministero destinatario:

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale delegato a rispondere: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI delegato in data 03/05/2016

Stato iter: IN CORSO

FRANCO BORDO, FASSINA e MARCON. - Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Per sapere - premesso che:

- *Techno Sky s.r.l. è stata costituita nel 2007, a seguito dell'acquisizione da parte di Enav s.p.a del ramo di azienda della Vitrociset afferente la logistica Atc (Air Traffic Control) per evitare eventuali soluzioni di continuità del servizio di controllo del traffico aereo a seguito delle sopraggiunte necessità per di certificazione e rilascio della licenza di Navigation Service Provider, introdotte dall'unione europea con il regolamento CE 2096, entrato in vigore già nel 2005;*
- *la determinazione della Corte dei conti del 4 dicembre 2015, n. 119, a pagina 16, punto 1.2.1 afferma che Techno Sky, società partecipata al 100 per cento da Enav dal 2006, è responsabile della, gestione, assistenza e manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo italiano»;*
- *a pagina 67, punto 2.10.1 si afferma che «sulle attività ordinariamente svolte e sui servizi resi si è ampiamente riferito nelle precedenti relazioni alle quali si fa qui rinvio». In particolare si fa riferimento alla precedente determinazione n. 1/2015 del 20 gennaio 2015 in cui a pagina 57, lettera H, punto 1, è esplicitato che «i ricavi del periodo, coerentemente con la natura in house della società, si riferiscono per la quasi totalità a prestazioni erogate in favore di ENAV e per una minima parte (poco più del 2,4 per cento) a prestazioni erogate verso clienti terzi», evidenziando come Techno Sky produca servizi esclusivamente per Enav;*

- *la mancata incorporazione del personale in Enav ha provocato negli anni le proteste del personale di Techno Sky anche attraverso contenziosi giudiziari presentati dai tecnici dipendenti da Techno Sky, che chiedono il riconoscimento del rapporto di lavoro come dipendenti Enav a decorrere dal 31 maggio 2007, data di passaggio della società sotto il controllo al 100 per cento di ENAV;*
- *il coordinamento nazionale delle rappresentanze sindacali unitarie Techno Sky, assistito dalla segreteria nazionali di Fim, Fiom, Uilm Uismic, a più riprese ha avviato vertenze per la parificazione dei trattamenti economici e normativi con il personal, Enav previsto anche dal nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro del settore assistenza al volo, stipulato anche con Techno Sky il 27 maggio 2014, con i sindacati del settore trasporti e non ancora applicato ai tecnici;*
- *un gruppo di dipendenti Techno Sky ha costituito un numeroso comitato spontaneo denominato «per l'internalizzazione in ENAV», aprendo un sito web di riferimento e pagine sui social network e media dove si afferma che il mantenimento dell'attuale situazione che vede la fornitura di un servizio essenziale per il mantenimento della licenza di Navigation Service Provider di Enav comporta inutili costi per doppi strutturali logistici, dirigenziali e produzione di normative dedicate per giustificare un assetto definito «unico in Europa», che potrebbero essere eliminati attraverso l'assunzione diretta di tutto il personale Techno Sky, realizzando anche una maggiore conformità alle normative obbligatorie sulla sicurezza del traffico aereo;*
- *in data 17 marzo 2015 con l'interrogazione a risposta scritta 4-08438, presentata da Scotto Arturo ed ancora priva di risposta si affrontava la questione relativa alla parificazione dei trattamenti giuridici ed economici del personale Techno Sky, a parità di mansioni con Enav, al mantenimento dell'attuale sistema di relazioni sindacali costruito nel contratto integrativo aziendale del 31 maggio 2013, alla luce dell'entrata in vigore del nuovo contratto collettivo nazionale trasporti, in assenza della sollecita risoluzione delle questioni sollevate da coordinamento nazionale Techno Sky Fim, Fiom, Uilm, Fismic nazionali; gli potrebbe determinare profonde crisi interne al sistema, tali da portare presto a reazioni anche estreme del personale interessato, esasperato da decenni di aspettative disattese –;*
- *se il Governo sia a conoscenza di quanto descritto in premessa e, in tal caso, quali iniziative, per quanto di competenza, intenda assumere, in particolare se non ritenga quanto mai urgente e non più procrastinabile l'opportunità di ogni iniziativa finalizzata a garantire il migliore assetto economico e normativo del settore anche attraverso l'assunzione di tutto il personale Techno Sky in Enav; quali siano le informazioni e gli orientamenti del Governo in ordine ai fatti descritti in premessa e, più ampiamente, in relazione alla posizione di Enav nell'ambito di tale vicenda;*
- *se e quali iniziative di competenza il Governo abbia intrapreso o intenda intraprendere al fine di assicurare che la politica industriale di Enav sia sviluppata in linea con Eurocontrol, nel rispetto delle normative nazionali e in piena conformità alla legge delle scelte di organizzazione e di investimento. (4-13055)*
- In data 13/09/2016 il deputato Mirella Liuzzi presentava la seguente interrogazione:
“Attuale delegato a rispondere: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI delegato in data 13/09/2016
Atto Camera
Interrogazione a risposta in commissione 5-09446
presentato da LIUZZI Mirella
testo di Martedì 13 settembre 2016, seduta n. 671
LIUZZI. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere – premesso che:

- *Techno Sky è la società di logistica e manutenzione (partecipata al 100 per cento da ENAV) che opera per la piena efficienza operativa con la disponibilità degli impianti, dei sistemi e dei software utilizzati per il controllo del traffico aereo in Italia;*
- *la società gestisce e fa manutenzione a 45 sistemi radar, 117 centri di telecomunicazione, 84 sistemi meteo, 247 sistemi di ausilio alla navigazione, 50 sistemi software per un totale di 24.565 applicazioni in esercizio operativo ATM (Air Traffic Management), in 43 aeroporti, 4 Centri di controllo d'area ed in 51 siti remoti. Fornisce anche il facility management delle sedi del gruppo ENAV;*
- *come si evince dal sito internet di Techno Sky, la società opera con le certificazioni ISO9001:2008, CMMI-DEV Level 2, NATO AQAP-2110/160, Regolamento CE03/2008, ACCREDIA e con 10 SOA, e con una struttura operativa distribuita strategicamente su tutto il territorio nazionale che le permette di rispondere rapidamente ad ogni esigenza di carattere tecnico, implementativo e gestionale; in qualità di integratore dei sistemi mission critical di ENAV, Techno Sky svolge anche attività di ricerca e sviluppo, ingegneria dei sistemi, progettazione, sviluppo del software ATM, sviluppo dei sistemi meteo, installazione, integrazione, formazione, logistica, manutenzione, calibrazione degli strumenti di misura, gestione delle parti di ricambio e riparazione;*
- *Techno Sky possiede un patrimonio unico di competenze, tecnologie ed esperienze accumulato negli oltre quarant'anni della sua primaria presenza sul mercato dei sistemi ATM al servizio di ENAV, anche in virtù delle partnership con i maggiori produttori globali delle tecnologie ATM, ICT, meteo e di security. Commercializza i propri servizi e la realizzazione di progetti anche ad altri soggetti nazionali ed esteri (provider ATM, agenzie ed istituzioni, aeroporti);*
- *il personale Techno Sky è impiegato e controllato da ENAV e per la quasi totalità dai suoi dirigenti;*
- *con l'introduzione dei regolamenti sul Cielo unico europeo (SES), è stato imposto ai fornitori di servizi di traffico aereo (ANSP) il conseguimento di una licenza di esercizio da parte dell'Autorità nazionale di vigilanza (in Italia ENAV);*
- *nel regolamento (CE) 549/04 all'articolo 2 – «Definizioni» punto 4) è specificato che: «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»;*
- *lo stato attuale, i servizi di traffico aereo, i servizi meteorologici per la navigazione aerea ed i servizi di informazione aeronautica sono svolti integralmente da ENAV, mentre i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza sono svolti da personale Techno Sky su impianti di proprietà ENAV;*
- *secondo il regolamento (CE) 550, questi servizi dovrebbero essere certificati alle aziende che li erogano effettivamente (cioè Techno Sky), ma al momento sono certificati complessivamente ad ENAV;*
- *in aggiunta, il vigente statuto di ENAV, al Titolo II «Oggetto della Società», articolo 4, recita: «La Società ha per oggetto l'esercizio dei servizi di assistenza al volo, dei sistemi e delle attività di sviluppo, produzione, erogazione, vendita ed esportazione dei servizi della navigazione aerea in Italia e all'estero e qualsiasi attività comunque connessa o complementare»;*
- *la Corte dei Conti, con determinazione n. 119 del 4 dicembre 2015, ha specificato che Techno Sky è il soggetto che si occupa della gestione, assistenza, manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo nazionale. Inoltre, nell'atto, è sottolineato che i ricavi della società Techno Sky si riferiscono per la quasi totalità a prestazioni erogate in favore di ENAV e per una minima parte a prestazioni erogate verso clienti terzi. Tuttavia nella stessa determina, la Corte dei Conti ha altresì enunciato che Techno Sky detiene solamente i «Certificati di conformità UNI EN ISO*

9001:2008» e «Impresa di installazione e manutenzione di apparecchiature fisse contenenti taluni gas fluorurati ad effetto serra (Regolamento CE n. 303/2008)»;

- *dalla determinazione della Corte emergerebbe, ad avviso dell'interrogante, una forte incongruenza, poiché ENAV è certificata per svolgere tutti i sei servizi di traffico aereo, mentre Techno Sky è certificata solo per la conduzione degli impianti di condizionamento, nonostante svolga, di fatto, almeno tre delle sei mansioni riconosciute ad ENAV;*
- *tramite il «Regolamento sui Requisiti Specifici per i Fornitori di Servizi per l'Addestramento e la Verifica della Competenza del Personale Tecnico ATSEP», emesso da ENAC il 25 marzo 2015 in osservanza delle norme ESARR5 rese obbligatorie dal regolamento, (CE) 2096/05, il personale tecnico impiegato da Techno Sky, dopo un negoziato con ENAV durato quattro anni dalla prima emissione in bozza del documento, è stato posto da ENAC sotto il diretto controllo della stessa ENAV;*
- *il regolamento (CE) 2096/05 e le norme sul Cielo unico europeo (SES) contenute nei regolamenti (CE) 549/04, (CE) 550/04 hanno introdotto nuove norme sulla sicurezza del traffico aereo;*
- *Techno Sky ha un bilancio riferito al 96,7 per cento ai servizi istituzionali certificati nell'azienda ENAV che ne detiene il controllo al 100 per cento;*
- *la mancata incorporazione del personale Techno Sky in ENAV ha provocato negli anni proteste e contenziosi giudiziari presentati dai tecnici dipendenti di Techno Sky, che chiedono il riconoscimento del rapporto di lavoro come dipendenti ENAV a decorrere dal 31 maggio 2007, data di passaggio della società sotto il controllo al 100 per cento di ENAV;*
- *il Coordinamento nazionale delle rappresentanze sindacali unitarie Techno Sky, assistito dalle segreterie nazionali di FIM, FIOM, UILM, FISMIC, a più riprese, ha avviato vertenze per la parificazione dei trattamenti economici e normativi con il personale ENAV, previsto anche dal nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro del settore assistenza al volo stipulato anche con Techno Sky (il 27 maggio 2014 con i sindacati del settore trasporti e non ancora applicato ai Tecnici); allo stato attuale, il mantenimento della fornitura del servizio da parte di Techno Sky per ENAV, potrebbe presentare inutili costi a causa di doppioni strutturali, logistici, dirigenziali e produttivi;*
- *in un'ottica di razionalizzazione, l'eliminazione del contenitore Techno Sky e la conseguente assunzione del suo personale in ENAV, potrebbe risultare una scelta economica efficiente –;*
- *quali siano le ragioni che hanno portato all'interruzione del processo di internalizzazione, alla luce dei piani industriali, dei servizi tecnici di Techno Sky da parte di ENAV;*
- *per quale ragione Enav non proceda all'assunzione diretta di tutto il personale Techno Sky in Enav, realizzando nel contempo una maggiore aderenza alle normative vigenti sulla sicurezza del traffico aereo e uno sviluppo della politica industriale di ENAV in linea con Eurocontrol;*
- *come si concili con il regolamento (CE) 550/04 la scelta di ENAV di delegare la funzione di controllo ad un server provider su personale di terzi, quale Techno Sky, di cui tuttavia ne detiene il 100 per cento;*
- *per quali ragioni siano state negoziate e generate normative, come il regolamento ATSEP, che non adempiono ai regolamenti vigenti in materia di sicurezza del volo e a giudizio dell'interrogante pongono ENAV in conflitto con essi. (5-09446)»*
- **La risposta del Governo per il tramite del sottosegretario Umberto Del Basso De Caro fu:**
 - *“Con riferimento ai quesiti posti è stato interessato l'Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV). La società Techno Sky, il cui intero capitale è detenuto da ENAV, nasce dal conferimento, nel 2006, in Vitrociset Sistemi S.r.l. del ramo d'azienda di Vitrociset S.p.A. afferente la logistica ATC (Air Traffic Control), attraverso un complesso ed articolato processo che ha visto intervenire tutti gli*

attori istituzionali competenti per ENAV, tra i quali si ricorda, a titolo esemplificativo, il Ministero azionista (MEF), il Ministero vigilante (MIT), le competenti commissioni parlamentari, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e, da ultimo, la Corte dei conti.

- *Pertanto, Techno Sky dal gennaio 2007 svolge attività di conduzione e manutenzione degli impianti e dei sistemi per il controllo del traffico aereo nazionale.*
- *Per la tipologia di attività che Techno Sky svolge, nonché per la destinazione pressoché esclusiva delle medesime, di carattere strumentale e/o complementare a favore della controllante, essa si presenta come una tipica società in-house; per l'oggetto e per le modalità con le quali viene effettuata, l'attività rientra nel campo d'applicazione del vigente CCNL dell'industria metalmeccanica e dell'installazione di impianti, applicato anche in epoca antecedente all'operazione di acquisizione del ramo d'azienda da Vitrociset. Techno Sky opera in favore di ENAV sulla base di contratti di servizio intercompany con la società controllante. Il CCNL metalmeccanico, come è noto, è scaduto il 31 dicembre 2015 ed è attualmente in fase di rinnovo.*
- *Techno Sky è certificata dall'Organismo di Certificazione DNV-GL per la progettazione ed erogazione di servizi di installazione, manutenzione e assistenza tecnica HW e SW per impianti e sistemi elettronici ed infrastrutture a supporto delle operazioni relative alla navigazione aerea (settore EA: 19-28-33 della UNI EN ISO 9001:2008), un ambito dunque più ampio della conduzione degli impianti di condizionamento.*
- *Il Regolamento (CE) 550/2004 stabilisce l'obbligo di certificazione per i fornitori di servizi della navigazione aerea che operino nel contesto del Cielo Unico Europeo.*
- *ENAV ha quindi conseguito tale certificazione dell'Autorità nazionale di vigilanza italiana – ENAC – fin dal 2007 per i servizi del traffico aereo, di informazione aeronautica, di meteorologia, di comunicazione, navigazione e sorveglianza, dichiarando che, per quanto attiene alle attività tecniche relative alla conduzione e manutenzione degli impianti operativi si avvale di Techno Sky.*
- *ENAV mantiene il pieno controllo delle attività eseguite da Techno Sky, approvandone la pianificazione e le procedure organizzative, verificando l'esecuzione delle prestazioni anche tramite audit presso i vari siti presenti sul territorio nazionale.*
- *L'assetto del gruppo ENAV in merito alla fornitura dei servizi della navigazione aerea è stato tra l'altro verificato dall'Agenzia Europea per la sicurezza aerea (EASA) durante i controlli condotti su ENAC nel 2013 e nel 2015.*
- *Il regolamento sui requisiti specifici del personale ATSEP (Air Traffic Safety Engineering Personnel) si applica ad ENAV in quanto fornitore di servizi della navigazione aerea e la sua applicazione viene estesa anche al personale Techno Sky in quanto organizzazione operativa subcontraente di ENAV. Per tale ragione in Techno Sky è stata emessa la procedura addestramento del personale tecnico ed ingegneristico, approvata da ENAV e più volte verificata da parte di ENAC.*
- *Nell'ambito del più generale CCNL del trasporto aereo, è presente una parte speciale – i servizi complementari –, destinata anche ad aziende come Techno Sky, che, come detto, oggi applica il CCNL metalmeccanico. Il 21 gennaio 2015, Assocontrol, ENAV, Techno Sky e le OO.SS. dei settori del trasporto aereo e metalmeccanico hanno sottoscritto un verbale di incontro nel quale hanno convenuto di avviare un percorso di confronto congiunto al fine di valutare tutti gli aspetti di possibile armonizzazione contrattuale, pervenendo ad un nuovo e migliore assetto normativo unitario, che possa essere inclusivo di tutti i principi e valori di riferimento delle Società del Gruppo ENAV; il confronto è tutt'oggi in corso.*

- *Riassumendo, quanto ai quesiti posti, ENAV ha precisato che, allo stato, non è prevista l'incorporazione della controllata Techno Sky in ENAV; ogni vigente norma sulla sicurezza del traffico aereo è pienamente rispettata dall'attuale assetto del Gruppo ENAV, certificata da ENAC, secondo le previsioni del Regolamento (CE) 550/04. Relativamente alle attività di conduzione e manutenzione degli impianti operativi, ENAV si avvale della controllata Techno Sky cui affida in house l'esecuzione di tali attività, mantenendone il pieno governo; tale assetto è, come detto, certificato da ENAC fin dal 2007 ed è stato verificato dall'Agenzia Europea per la sicurezza aerea.*
- *Il Regolamento ATSEP è stato emesso da ENAC il 25 marzo 2015. In un periodo di tempo antecedente l'emissione, ENAC ha proceduto alla consultazione pubblica del Regolamento tramite pubblicazione sul proprio sito web. In tale occasione ENAV si è limitata esclusivamente a segnalare aspetti di dettaglio.*
- *Quanto alla maggiore aderenza alle normative vigenti sulla sicurezza del traffico aereo, ENAC, interessata al riguardo, ha precisato che la corrispondente normativa sugli ATSEP, contenuta nel Regolamento 1377/2016 requisiti comuni, è stata estesa anche al personale delle ditte appaltatrici.*
- *La normativa ATSEP prevede, tra l'altro, che il fornitore di servizi che assume personale ATSEP istituisce un programma di addestramento e valutazione delle competenze che comprenda le mansioni e le responsabilità del personale ATSEP. Qualora il personale ATSEP sia impiegato da un'organizzazione appaltatrice, il fornitore di servizi garantisce che tale personale abbia ricevuto l'addestramento e dispone delle competenze previste in questa sottoparte.*
- *Quanto al quesito su come si concili con il regolamento (CE) 550/04 la scelta di ENAV di delegare la funzione di controllo ad un server provider su personale di terzi, quale Techno Sky, ENAC ha rappresentato che l'articolo 1 del regolamento europeo 550/2004 evidenzia che lo stesso riguarda la fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo; è inteso a fissare requisiti comuni per la sicurezza e l'efficienza della fornitura dei servizi di navigazione aerea nella Comunità; si applica alla fornitura dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale, ai sensi e nell'ambito di applicazione del regolamento quadro.*
- *La Società ENAV è certificata dall'ENAC quale fornitore dei servizi della navigazione aerea sulla base della rispondenza ai requisiti comuni del regolamento europeo 1035/2011, in tale contesto e per conto di ENAV, Techno Sky, in qualità di organizzazione operativa subcontraente, fornisce i servizi ingegneristici e tecnici a sostegno del traffico aereo e servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza.*
- *NAV, nell'ambito del proprio sistema di gestione della qualità svolge un'attività sistematica e continuativa di supervisione e controllo sull'operato di Techno Sky.*
- *noltre, ENAV, in accordo al regolamento (CE) 1035/2011 e alle norme di dettaglio emanate appositamente da ENAC assicura che il personale ingegneristico e tecnico, che utilizza e effettua la manutenzione di attrezzature ATM omologate per il loro utilizzo operativo, possiede e mantenga adeguate conoscenze che gli consentano di avere un'appropriata comprensione dei servizi per i quali opera così come degli effetti reali e potenziali della sua azione sulla sicurezza di tali servizi, nonché una comprensione sufficiente degli appropriati limiti operativi.*
- *a ultimo, in ordine al quarto quesito relativo alle ragioni per le quali siano state negoziate e generate normative che non adempiono ai regolamenti vigenti in materia di sicurezza del volo e a giudizio dell'interrogante pongono ENAV in conflitto con essi, ENAC ha segnalato che a fronte del ritardo dell'emissione del regolamento 1377/2016, i cui requisiti per i tecnici elettronici entreranno in vigore il 1° gennaio 2019, ha emesso un proprio regolamento di dettaglio, in attuazione del regolamento 1035/2011, antecedente al regolamento 1377/2016 che cesserà la sua vigenza al 31*

dicembre 2018. Detto Regolamento ENAC è allineato con i requisiti vigenti e ha già recepito il percorso addestrativo innovato dal successivo regolamento 1377/2016.

- *nfatti, al momento della realizzazione del regolamento ENAC sugli ATSEP il nuovo percorso formativo che sarebbe stato introdotto dal regolamento 1377/2016 era già noto nei suoi elementi tecnici.*
- *nche in questo caso, proprio in relazione alla situazione nazionale, il regolamento ATSEP prevede che lo stesso si applichi ai fornitori di servizio che impiegano personale ATSEP, ivi incluso il personale delle organizzazioni operative subcontraenti; pertanto, l'attuale normativa è allineata agli standard più moderni disponibili, sia nazionali che europei.*

VALUTATO CHE

- La replica del Governo pur ricca di informazioni generali sulla materia non risponde alla domanda sulla ragione reale per il quale il personale di Techno Sky non può essere assorbito da ENAV stabilizzandone le attività e conservandone il know how acquisito in decenni di attività strategica per la sicurezza nazionale.
- Le attività Techno Sky comprendono attività che comportano l'utilizzo di impianti strategici ed il trattamento di dati sensibili per la sicurezza nazionale, oltre che quella del volo, che, come già avvenuto nel caso della Piaggio, sono sottoposte a Golden Power da parte del Governo ed autorizzazioni ministeriali, procedura utilizzata anche nel recente caso di vendita della società residuale Vitrociset, seppur proprietà privata al 98,5%.
- Il rilascio di licenza e certificazione ad una azienda, ENAV, che a propria volta non fornisce i servizi indicati nei certificati ma li fa produrre da un'altra, Techno Sky, sebbene controllata al 100% produce una anomalia di spesa necessaria per il raddoppio delle posizioni dirigenziali e di controllo altrimenti inutile, realizzando persino un allentamento delle norme sulla sicurezza al volo che in caso di incidente coinvolgerebbero un numero di soggetti elevato ed inutile al raggiungimento della fornitura del servizio finale, in sicurezza, efficienza e regolarità, come invece previsto dalle specifiche statutarie costitutive dell'ENAV.
- L'assunzione immediata di tutto il personale Techno Sky in ENAV, per la quale svolge oltre il 98,5% delle proprie attività, realizzerebbe nell'immediato un risparmio economico ed un miglioramento notevole dell'efficienza aziendale minata proprio dalla incomprensibile volontà di tenere due aziende attive dove una sola sarebbe sufficiente e razionale.
- La condizione di azienda tecnica e service provider licenziatario separati sono un'anomalia tutta italiana ed un caso pressoché unico in tutto il panorama mondiale dell'assistenza al volo.
- Non sono state trovate ragioni valide che impediscano l'integrale incorporazione di Techno Sky in ENAV che invece rappresenterebbe, senza dubbio, una misura di razionalizzazione dei costi e di efficienza.
- La mancata incorporazione in ENAV del personale proveniente da Techno Sky ha creato una situazione di grande incertezza tra i lavoratori, sia nell'Ente che nella controllata Techno Sky rendendo di fatto impossibile una previsione di continuità delle attività dei transitati.
- Il doppio sistema gestionale in essere, come coordinamento e controllo in ENAV e come organizzazione ed attuazione in Techno Sky, pone da sempre le due aziende in conflitto e non in collaborazione riducendo efficienza e controllo.
- Il ricatto permanente cui sono sottoposti i tecnici dell'assistenza al volo e tutto il personale Techno Sky in generale, sia in termini di visibilità sul proprio futuro che in termini salariali, provoca una distrazione

dal reale obiettivo di sicurezza dovendo privilegiare il contenimento dei costi a discapito di attrezzature e formazione.

- L'entrata in vigore il 1° gennaio 2019 del regolamento (UE) n. 2016/1377, che modificherà l'approccio attuale della normativa internazionale sostituirà il concetto di «organizzazione operativa» con la nozione di «attività appaltate», obbligando ,l'ENAV, in assenza di un proprio servizio interno, ad offrire il servizio dei servizi tecnici dell'assistenza nazionali al volo, offi affidato "in house" a Techno Sky, a gara europea, con il conseguente possibile affidamento ed utilizzo di impianti strategici ed il trattamento di dati sensibili per la sicurezza nazionale, oltre che quella del volo, a società straniere, delle quali sarà difficile se non impossibile controllarne il personale e le conseguenti attività producendo un possibile e quasi sicuro abbassamento della sicurezza in generale.
- L'uscita dalla precarietà dei servizi tecnici dell'assistenza al volo mediante la stabilizzazione del personale oggi attivo in Techno Sky nella controllante ENAV permetterebbe l'accorciamento della filiera del controllo relativo alla sicurezza del traffico aereo consentendone un incremento significativo e definitivo, oltre che risparmi ed ottimizzazione sia in termini economici che di efficienza delle risorse esistenti.

Tutto ciò premesso e

VISTI

i risultati delle assemblee dei lavoratori ed i pieni mandati ricevuti a procedere con la richiesta di internalizzazione del personale Techno Sky in ENAV da supportare con tutti i mezzi possibili, gli interventi in ogni campo giuridico e sociale, la pubblicità, l'informazione e tutte le forme di lotta che si renderanno necessarie, la scrivente organizzazione

CHIEDE

AL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA DI FINALIZZARE LA STABILIZZAZIONE DELLA ATTIVITÀ DEI SERVIZI TECNICI STRATEGICI PER L'ASSISTENZA AL VOLO NAZIONALE ATTRAVERSO L'ASSORBIMENTO DEL PERSONALE ATTUALMENTE IMPIEGATO NELLA SOCIETÀ TECHNO SKY IN ENAV ed a sostegno della richiesta

DICHIARA

la formale apertura di una **vertenza sindacale nazionale** ed attiva la prima fase della procedura di raffreddamento come previsto dalla normativa vigente in materia di scioperi nei servizi pubblici essenziali.

In attesa di formale riscontro e convocazione da parte degli enti in indirizzo porgiamo distinti saluti.

USB Lavoro Privato Techno Sky - PEC usbtechnosky@pec.it

Pierluigi F. Pennati - Fabio Bellin - Nello Balzano - Sergio Bellavita - Francesco Staccioli

