Trasporti

AA/VV Gruppo Alitalia: Riprende la trattativa. Sai tenga presente che abbiamo già dato!!!

Nazionale, 14/04/2015

E’ ripresa il 10 aprile la trattativa per gli assistenti di volo dopo la rottura delle trattative del 17 marzo.

Visto che in questo lasso di tempo l’azienda ha annunciato in modo unilaterale una serie d’iniziative che erano state oggetto delle trattative, infrangendo così un metodo consolidato di confronto democratico, USB ha avviato una procedura di raffreddamento per cambiare il senso delle discussioni che si stanno ora faticosamente riavviando. Intendiamo cioè chiarire che se non si dovesse trovare una soluzione condivisa, la parola tornerà ai lavoratori. Se apparisse chiaro che si tratta ancora di perdere tempo e di non concludere nulla, USB riporterà ai lavoratori l’esito di un altro fallimento della negoziazione e preparerà azioni di lotta.

Ripetiamo ancora una volta che per USB sono prioritarie questioni generali che vanno risolte. Non pretendiamo certo che arrivi qualcuno con la bacchetta magica ma gli argomenti sul tappeto sono chiari e abbiamo bisogno di riscontrare impegno da parte dell'azienda. Solo questo renderebbe evidente che le relazioni industriali sono diverse e soprattutto che producono qualcosa di positivo per i dipendenti.

I temi preminenti dunque sono:

- l'occupazione, il recupero dei posti di lavoro in un'azienda che ha bisogno di addetti, la gestione dei bacini e dei criteri di assunzione
- la gestione del personale, la trasparenza, l'impiego e i trattamenti applicati
- l'applicazione delle normative vigenti e dei regolamenti in ambito di trasporto aereo.

Nella riunione del 10 sono stati trattati i seguenti macro temi per titoli:

CESSIONE ATTIVITA'

Questo tema è strettamente legato all'occupazione. Abbiamo preso atto di quanto dichiarato dall'azienda in merito all'acquisizione in Dry Lease dei due aeromobili A330, ma USB ritiene che non ci sia ancora chiarezza nella gestione delle macchine noleggiate e dei termini di utilizzo di questi aeromobili. Per la cessione di attività in Wet Lease ad altre imprese del trasporto aereo, sia per le attività nazionali che di m/r, come abbiamo sempre denunciato sin dai tempi di Carpatair, riteniamo questa pratica incompatibile con le normative che dovrebbero garantire la tenuta dell'occupazione. Il problema è ampio e coinvolge anche tutti i vettori italiani che possono essere un'alternativa al trasferimento di attività a compagnie straniere.

CITYLINER

Cityliner è in questo momento l'azienda in cui si fanno assunzioni. Ogni soluzione discussa e ben disegnata offre maggiori possibilità di creare posti di lavoro, di recuperare dalla mobilità e di assorbire dai bacini esistenti. Per questo motivo non può sfuggire l'importanza della trattativa. All'ordine del giorno per Cityliner ci sono diverse questioni che saranno oggetto di un incontro specifico: la definizione dell'armonizzazione del sistema retributivo, come previsto da contratto, le reali necessità di organico, le assunzioni e i criteri di rispetto ai

bacini esistenti, il Part time e le ipotesi di “circolarità”. Abbiamo quindi chiesto un accordo dal respiro più ampio che comprenda e approfondisca gli aspetti di sviluppo per massimizzare le possibilità di allargare la capacità occupazionale.

IMPIEGO NORMATIVE GESTIONE PNC HOTAC

La questione delle sistemazioni alberghiere è balzata agli onori di una penosa cronaca per una lista di scali, dove recenti disposizioni arrivate “dall’alto” prevedono soste anche lunghe, in aeroporto. Succede da qualche mese a Tirana e Mosca, che si aggiungono a Parigi e Londra, ma nuovi contratti lo prevedono per il prossimo futuro anche a Torino, Catania e Chicago. Alcuni casi sono stati chiassosi, come il cambiamento dell’albergo di Tokyo di pochi giorni fa. Il punto è che non si può sempre e solo badare al budget e che il PN deve essere coinvolto nelle scelte. L’albergo è parte della vita quotidiana dei naviganti e DEVE avere certe caratteristiche: in particolare l’albergo di Tokyo, ma non solo, è del tutto inadeguato.

Però il problema è diventato più ampio. USB ha sollevato il tema dell’impiego a tutto tondo come abbiamo scritto anche di recente nei nostri volantini. I turni sono ricalcati sulla normativa ENAC che definisce i limiti oltre i quali entrano in gioco incognite sul mantenimento di adeguati livelli sicurezza. L’azienda da anni costruisce i tempi di servizio entro i limiti previsti dall’FTL, ma il ripetersi di avvicendamenti compressi fino all’estremo è all’origine di una stanchezza che diventa sempre meno recuperabile.

A dimostrazione di questa situazione verifichiamo dei dati. Oggi in SAI vige il regime di SOD, nonostante questo le richieste di Part Time aumentano e giacciono in attesa. In Cityliner sappiamo che nonostante il lavoro a cottimo e a fronte di stipendi da fame, le assenze per malattia aumentano e ben un sesto dell’organico tra gli AA/VV vorrebbe la riduzione dell’orario di lavoro che non è concessa.

Aldilà delle previsioni contrattuali occorre trovare il modo di rendere la programmazione più fattibile ricostruendo i cicli di attività/riposo e alleggerendo carichi di lavoro affinchè la “fatigue” e lo stress psico-fisico sia sostenibile da addetti che altro non sono se non normali esseri umani. A volte nella pratica operativa non sono riconosciute nemmeno le tutele minime garantite dalla normativa, pensiamo ad esempio al singolo giorno di riposo che è sporcato dalla riserva subito seguente che parte a mezzanotte e si tratta solo di un esempio. Non ci si può accorgere dei problemi quando la stanchezza è oramai al limite.

A ogni buon bisogno ripetiamo che per le definizioni EU-OPS il **giorno singolo libero dal servizio** include due notti locali. Un periodo di riposo può essere incluso quale parte del giorno libero dal servizio. La notte locale è un periodo di 8 ore tra le 22.00 e le 08.00 (ad es. 22.00-06.00 oppure 0.00-08.00).

Di tutto ciò l’azienda deve tener conto. Il personale navigante ha già dato,

aumentando la produttività nel 2009 con il contratto CAI che ha abbassato il costo del lavoro portando le categorie ad una reale competitività rispetto ad altri vettori e non ultimo legando alla produzione una buona parte del salario. E' ora di riprendere le fila di questi discorsi e recuperare trattamenti e non certo di continuare a tagliare sui lavoratori.

Ripetiamo che i prossimi appuntamenti sono previsti in questa settimana il 15 aprile per tematiche SAI e il 17 aprile per Cityliner. USB chiama i lavoratori a seguire con attenzione la trattative. Vi terremo informati sugli esiti della negoziazione.

RSA AA/VV Gruppo Alitalia Sai

Fiumicino, 13 aprile 2015