

**Se nell'aeroporto fantasma chiedono il premio di produzione. Scioperano i 70 dipendenti. L'azienda: un'idea senza senso**

MILANO - «Di tutto avremmo bisogno, tranne che di finire sui giornali per storie come queste...»: Virginio Bettinsoli, presidente della società che gestisce l'aeroporto «D'Annunzio» di Montichiari (Brescia) prova invano a tamponare la falla. Ma come si può far passare sotto silenzio quello che è accaduto mercoledì nel tormentato scalo lombardo? Il sindacato di base Usb ha proclamato uno sciopero chiedendo per i circa 70 dipendenti della «D'Annunzio» il pagamento del premio di produzione e degli straordinari. Oltre all'assunzione di una serie di lavoratori precari. Nulla di strano, se non fosse che a Montichiari, ormai da due anni, non c'è più un volo di linea, non atterra neanche un monoplano, eccezion fatta per 9 voli delle Poste Italiane concentrati ogni notte tra l'una e le tre.

Per il resto della giornata i 4 chilometri di pista restano deserti, deserti i banchi del check in, senza lavoro i controllori di volo, i vigili del fuoco, i finanziari, i poliziotti e i tassisti che presidiano questo scalo fantasma. La società di gestione, composta da enti pubblici bresciani, veronesi e trentini deve di continuo ripianare perdite che nel corso degli anni hanno superato i 30 milioni di euro e il 50% del personale è in cassa integrazione. Eppure si è arrivati al surreale sciopero di mercoledì che, per inciso, ha provocato disagi anche ai 9 voli superstiti della notte.

«Ma non siamo così sciocchi da chiedere il premio di risultato per questi ultimi anni, quando non c'è più un movimento: lo sollecitiamo per gli anni passati, ad esempio il 2007 e il 2009 quando a Montichiari qualcosa passava» specifica Mario Carleschi rappresentante dell'Usb. Già, solo che in quegli anni al massimo c'erano tre collegamenti giornalieri, non certo un'attività frenetica.

Il sindacato di base è la sigla che raccoglie i maggiori consensi tra il personale di Montichiari. «La realtà è che su questo scalo vige la massima incertezza - spiega Carleschi - e non si vedono prospettive per il domani. Da lì nasce il nostro sciopero, che punta a risultati concreti nell'interesse dei lavoratori». Ragionamento che non fa una grinza; ma come giustificare il pagamento di straordinari o l'assunzione dei precari se all'aeroporto manca il pane quotidiano, vale a dire passeggeri, decolli e atterraggi? «La società - prosegue il sindacalista - ha messo in cassa integrazione i lavoratori e anche per l'assistenza ai voli postali il personale è ridotto all'osso. Così basta che un atterraggio ritardi, che ci sia congestione nel carico e scarico delle merci e i lavoratori devono prolungare la loro permanenza oltre l'orario stabilito. Una parte di loro è inoltre assunta con contratto a termine e cambia di continuo: vi sembra logico che un'azienda faccia ricorso a dei precari quando ha i dipendenti in cassa integrazione?».

La logica, per la verità, viene meno in altre circostanze quando si parla dei rapporti sindacali dentro l'aeroporto bresciano; si è detto che l'Usb gode di largo consenso ma siccome non è firmatario dei contratti a livello nazionale la società «D'Annunzio» non riconosce la sigla autonoma come interlocutore. Così il dialogo tra le parti deve spesso avvenire attraverso convocazioni del prefetto.

«Ma ditemi voi come si può chiedere il pagamento di straordinari o bonus di risultato - si sfoga il presidente Bettinsoli - se solo nel 2011 abbiamo totalizzato 4 milioni perdite e non ci sono voli. È una richiesta senza senso che non sta in piedi e nemmeno i sindacati confederali l'hanno avanzata».

«Certo che quelli hanno una bella pretesa a reclamare l'applicazione del premio di produzione» ironizza a

questo proposito Mauro Scalvini, segretario della categoria dei trasporti per la Cisl di Brescia. E perché mai? «Perché nel 2009 fu l'Usb a sollecitare la bocciatura di un accordo in quel senso. E dunque adesso a cosa si vogliono appellare? Piuttosto, si discuta per dare un serio futuro a Montichiari».

Già, il futuro: per il momento le idee appaiono poche ma confuse. Ancora nel marzo scorso l'assessore regionale lombardo Raffaele Cattaneo, rispondendo a un'interpellanza, auspicava per il D'Annunzio il traguardo di 3 milioni di passeggeri l'anno entro il 2015 mentre il Pd a Verona ne chiedeva la chiusura. E un piano in mano al ministero dello Sviluppo definisce Montichiari, assieme a un'altra manciata di aeroporti italiani minori, «non strategico». Che messa così suona come un eufemismo.

