



Data: 10/09/2012

Testata giornalistica: Il fatto quotidiano

Meridiana, i piloti costretti a volare anche senza acquaE' il sintomo dei continui conflitti tra i sindacati e i vertici dell'azienda.

In più gli equipaggi sono costretti spesso anche a superare il limite di ore di volo consecutive: più di 30 contro le 19 previste dalle circolari dell'Enac

Sugli aerei Meridiana, invece, agli equipaggi l'acqua è negata. Sembra impossibile, ma è così. Sull'acqua, 50 centesimi la bottiglietta da mezzo litro al bar, anche di meno al supermercato, è in corso uno scontro tra i dipendenti e Giuseppe Gentile, amministratore della compagnia aerea (la seconda dopo Alitalia), un'assurda guerra con tanto di ricorsi all'Easa, l'agenzia europea per la sicurezza, e all'Enac, l'ente nazionale per l'aviazione civile, già chiamato in causa alcuni mesi fa per un altro caso estremo, segnalato dal Fatto Quotidiano.

Allora si trattava di rifornimenti di carburante effettuati con i motori accesi e i passeggeri a bordo per risparmiare, una pratica pericolosissima, sanzionata alla fine con l'allontanamento di un direttore dei voli del gruppo di cui fa parte anche una compagnia più piccola, Airitaly. Ora è la volta dell'acqua negata, altro caso al limite del nonsenso, spia di un clima esasperato, alimentato anche da faccende assai più pesanti come, per esempio, l'organizzazione dei turni, spinti fino all'estremo di 30 ore filate di servizio, e la gestione della cassa integrazione per circa 850 tra piloti, assistenti e impiegati degli uffici a terra.

I casi di voli Meridiana a secco sono numerosi e riguardano le tratte definite di "posizionamento" o "ferry", cioè i voli senza passeggeri, ma con piloti e assistenti, effettuati per trasferire un aereo da uno scalo all'altro per esigenze di servizio. Il 15 luglio nel volo ferry tra Malpensa ed Olbia, per esempio, "sull'aereo non c'era nemmeno mezza bottiglia d'acqua", racconta un membro dell'equipaggio, "abbiamo dovuto aspettare mezz'ora nel piazzale dell'aeroporto, l'aereo era completamente spento al nostro arrivo e tutti sappiamo quanti gradi raggiunge la cabina di un aereo parcheggiato sotto il sole".

Sette giorni dopo tocca ad un velivolo Airitaly, il volo è Malpensa-Napoli e un componente dell'equipaggio spiega: "Non oso immaginare cosa sarebbe potuto succedere se il pilota si fosse sentito male, non era disponibile neanche un bicchiere d'acqua". Il 30 agosto, idem, sempre tra Malpensa e Napoli, questa volta volo Meridiana: "La compagnia non ha fornito neanche una bottiglia d'acqua, necessaria secondo la normativa vigente". Nell'iper-regolamentato settore aereo ci sono norme anche sull'acqua, molto chiare. Al punto 6.1.12 (Humidity), il manuale di Meridiana prevede "che debba essere garantito ad ogni membro dell'equipaggio almeno un bicchiere d'acqua ogni ora".

I voli a secco sono stati segnalati da numerosi iscritti all'Unione sindacale di base e da questa girati a Enac ed Easa con un rapporto in cui si sottolinea che "costringere gli equipaggi a lavorare senza possibilità di dissetarsi, non solo contravviene alle regolamentazioni, ma rappresenta una mancanza di rispetto". L'insensata guerra dell'acqua è il sintomo di una condizione di conflittualità estrema all'interno di Meridiana. Le contrapposizioni tra gruppi di lavoratori e vertici aziendali coinvolgono ormai quasi tutte le

attività della compagnia. Per esempio i turni di lavoro, i cosiddetti giri macchina, cioè il tempo di servizio complessivo a bordo di un aereo, comprendente il volo di andata con le prestazioni previste (pilotaggio, assistenza ai passeggeri) più il volo di ritorno che è sempre orario di servizio, anche se effettuato in poltrona.

Una circolare recente dell'Enac (23 agosto) ha ribadito che non si possono superare le 19 ore di volo consecutive, ma a Meridiana ci sono numerosi casi di oltre 30 ore filate a bordo. È successo, per esempio, il 13 luglio con il volo Fiumicino-Sapporo che ha proseguito per Tokyo per poi tornare a Malpensa (31 ore e 15 minuti) e il 7 aprile con il volo Fiumicino-Havana, poi Havana-Santiago de Cuba, poi di nuovo Fiumicino e infine Malpensa (32 ore e 20 minuti). Sullo sfondo di tutto ciò ci sono le precarie condizioni economiche della compagnia, 61 milioni di euro di perdite nei primi 6 mesi 2012 e 845 dipendenti in cassa integrazione per 4 anni più 3 di mobilità, in parte finanziati con i soldi dei contribuenti. Secondo diverse fonti interne alla compagnia, per sfruttare al massimo i benefici della cassa integrazione, molti voli Meridiana vengono regolarmente trasferiti alla sorella minore Airitaly, dove la cassa integrazione non c'è. L'obiettivo dei capi del gruppo è chiaro: risparmiare a più non posso. Sulle spalle di lavoratori e contribuenti, però.

