

Fiumicino, va in tilt l'assistenza a terra

ROMA Ora più di otto lavoratori su dieci rischiano la cassa integrazione. E forse la perdita del posto. Sono tutti operatori di handling, il servizio di assistenza a terra negli aeroporti. La loro sede di lavoro è a Fiumicino, dove l'abnorme numero delle società di gestione ha prodotto prima lo schiacciamento dei costi del servizio, poi i crescenti disagi testimoniati dai tempi biblici della consegna bagagli, dalle file ai check-in e, purtroppo, anche da drammatici incidenti. All'aeroporto Leonardo da Vinci oggi operano sette società di assistenza a terra (quasi tutte in difficoltà) che applicano tariffe tra il 30 e il 50% al di sotto di quelle praticate nella maggior parte degli aeroporti europei. Ovviamente i vettori approfittano della debolezza contrattuale dei fornitori per spuntare tariffe al ribasso, contribuendo così ad erodere progressivamente la qualità dei servizi.

I PUNTI CRITICI

L'altra faccia della medaglia è il livello occupazionale che diventa il terreno dove operare la riduzione dei costi. Non a caso oltre l'85% del personale di terra è sotto la spada di Damocle della cassa integrazione. Ritmi e condizioni di lavoro esasperati, mezzi obsoleti, scarsa manutenzione, gestione approssimativa degli spazi di lavoro. Una situazione non più sostenibile. «Fiumicino - denuncia il leader della Filt/Cgil, Mauro Rossi - è il classico esempio di un mercato senza regole e con tariffe stracciate, conseguenza della mancanza di una Authority. Spero che il recente accordo per il negoziato sul contratto del trasporto aereo possa migliorare le cose». Attualmente per assistere una aereo di medio raggio i vettori spendono su Fiumicino 500 euro, mentre ne sono necessari 1.000 sugli altri scali europei. E alcuni di essi sono due o tre volte più ampi di quello romano. A Parigi il servizio costa esattamente il triplo che al Leonardo da Vinci. Una criticità destinata a perpetuarsi, almeno fino a quando l'Enac non provvederà a fissare regole più cogenti rispetto a una liberalizzazione ingovernabile. E nella quale le «sette sorelle» che si dividono la metà del traffico aeroportuale (l'altra metà è gestito direttamente da Alitalia) sono costrette a rubarsi i clienti, cioè i vettori, a colpi di tariffe al ribasso.

Un trend che ne pone a repentaglio l'esistenza, tanto è vero che nascono e chiudono con estrema rapidità mettendo a rischio molti posti di lavoro.

Emblematico l'atteggiamento della tedesca Lufthansa: alla fine degli anni Novanta operava con personale proprio; negli anni Duemila ha venduto le attività a terzi; successivamente, dopo circa due anni, ha cambiato fornitore e si accinge a prenderne uno nuovo di zecca. Risultato dell'operazione: un centinaio di lavoratori in cig o in mobilità. Percorso pressoché analogo a Milano Malpensa.