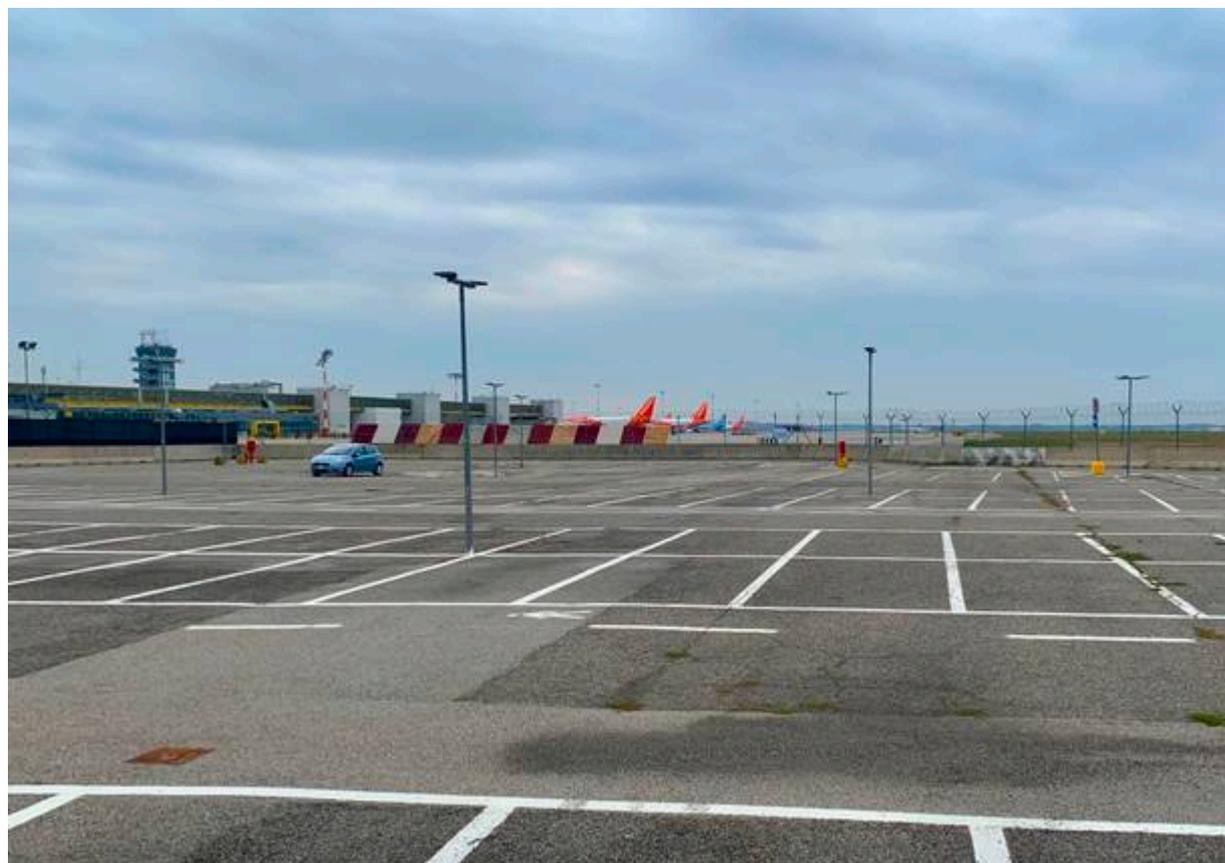


## A Malpensa e nei cieli va sempre peggio (anche senza Dpcm)

**Pubblicato:** Mercoledì 4 Novembre 2020



Alle 21.50 di martedì sera un volo WizzAir vira stretto sui cieli tra Malpensa e Gallarate: sembra il rombo di un cargo, invece è solo un Airbus diretto a Catania. **Ci stiamo riabituando al silenzio del lockdown**, anche nei cieli.

**Di quattro passeggeri ne è rimasto uno. E di quattro operai o impiegati, ce n'è al lavoro solo uno**, gli altri sono a casa, in cassa integrazione. Si potrebbe riassumere con questi soli due dati, lo **scenario fosco** che l'**aeroporto di Milano Malpensa** si trova a fronteggiare, dentro alla crisi peggiore che l'aviazione commerciale si sia trovata ad affrontare nella sua storia. «Peggio dell'11 settembre», diceva a fine inverno un sindacalista di lungo corso. Ma oggi – a seconda ondata iniziata in pieno – sappiamo che è molto peggio.

**Sull'Europa si vola sempre meno, di qua e di là dell'Atlantico non parliamone**, verso l'Asia rimane qualcosa, ma poco. **C'è stata un po' di competizione tra le low cost**, ma è una battaglia "tattica": chi ha più soldi in cassa cerca di mettere in difficoltà chi invece deve fare i conti con perdite paurose (al punto da vendere e riaffittare gli aerei, per ridurre gli esborsi a breve termine).

**Con la seconda ondata ci sono altre nuvole nere all'orizzonte**, più nere di quelle dell'eruzione dell'**Eyjafjallajökull**, il vulcano islandese che causò una breve "era glaciale" per l'aviazione europea. Allora i voli ripresero non appena i venti spazzarono via la cenere, qui invece dalle ceneri del 2020 si farà fatica a ripartire: «**Ripartirà il turismo ma temiamo che la parte business**, anche finita la emergenza pandemica, **non tornerà ai numeri di prima**, non a breve» dice **Luigi Liguori**,

coordinatore del **Settore Aereo della Filt-Cgil**.

La flessione d'ottobre – con molti Paesi europei che già avevano varato misure drastiche – è già pesante e ha fatto dimenticare in fretta l'effimera ripartenza estiva. «Ad agosto siamo arrivati al -55% rispetto ai numeri del 2019», dice ancora Liguori. Settembre ha già visto un crollo e su ottobre **l'amministratore delegato di Sea, Armando Brunini, ha fatto una valutazione già pesante due settimane fa: -75%**, ma forse le ulteriori riduzioni a livello internazionale fanno andare oltre. «Oggi siamo al -75% di voli, ma sul numero di passeggeri è ancora più basso, posso spingermi al -85%» dice Liguori della Cgil.



**Con l'inizio di novembre arriva una nuova stretta: Klm** (tra le prime a tornare a Malpensa) riduce da tre a due i voli Milano-Amsterdam, mentre dal 5 novembre **British Airways** se ne va da Malpensa e concentra a Linate i pochi voli (volava su London Heathrow, rimane Easyjet su Luton). E Lufthansa chiude anche la sua *lounge*.

Le **low cost** fin qui sono rimaste **attive almeno sul piano dei voli domestici** (le tratte nazionali), **faranno i conti ora anche con le misure del nuovo Dpcm**, che riduce gli spostamenti: si attendono altre cancellazioni, di certo non c'è più neppure da pensare a quella minima forma di concorrenza che si vedeva fino a fine estate.

La **flessione del lavoro in aeroporto** è stata gestita dall'**attivazione della cassa integrazione** e in parte anche dalle spalle larghe del gestore (che ha congelato una parte d'investimenti già previsti). «Questa fase è stata largamente protetta dagli accordi fatti a marzo, con Cassa straordinaria, non Covid» continua Liguori della Filt-Cgil.

Partiamo dall'**handling**, l'insieme di tutti quei servizi che vanno dall'imbarco fino all'assistenza in pista alla compagnia. Il **principale operator è Airport Handling**, l'ex Sea Handling oggi controllata dal gruppo arabo Dnata. «Abbiamo oggi **un 75% di riduzione, rispetto al 50% visto in estate**» dice **Raffaele Dell'Erba** della UilTrasporti. «La riduzione dei volumi di traffico rispetto ad agosto si traduce in minor lavoro e maggior uso della cassa integrazione: **se in estate si arrivava a lavorare un giorno**

**ogni due, oggi è un giorno ogni quattro», sintetizza. Le stesse percentuali più o meno si ritrovano su altri operatori handling, come Aviapartner e Ags.**



Lo sciopero-presidio dei dipendenti di Airport Handling

Se fin qui si parlava dell'impatto della cassa integrazione, **in più su Airport Handling si sta giocando un'altra partita**: la società ha perso due appalti (Neos a Malpensa e Alitalia a Linate) e questo ha portato ad un aumento della tensione, con diversi scioperi, presidi e manifestazioni nell'arco dell'ultimo mese per contrastare il passaggio di lavoratori che comporti perdita di diritti e tutele. «Noi su questo ribadiamo l'importanza di una clausola sociale di sito. Da tempo chiediamo l'intervento di Enac su questo, per stabilire regole comuni».

L'handling regge ancora, ma **altri segmenti sono ancora più in crisi**. Il crollo dei voli intercontinentali (ma non solo) ad esempio ha minato il segmento del **catering**, la preparazione dei pasti per gli aerei che si fa fuori dall'aeroporto: qui si arriverebbe a punte di cassa integrazione al 90%. Poi c'è il segmento delle **pulizie**: sia i sindacati di base che quelli confederali **temono l'arrivo dei licenziamenti**. Qui non pesa solo la riduzione dei voli e dei passeggeri ma **anche la riduzione fisica degli spazi: da quattro mesi il Terminal 2 è completamente chiuso** e le prospettive sono di un blocco di lungo termine. «Il Terminal 2 oggi è la grande incognita, se la situazione si prolungasse non per qualche mese per anni sarebbe esplosivo» dice **Livio Muratore, della Filcams-Cgil**, che insieme alle altre sigle ha lanciato una prima manifestazione a metà ottobre.



#### Protesta degli addetti alle pulizie

Una parte delle ore di lavoro dei servizi di pulizia sono evaporate perché i **concessionari di spazi commerciali** dentro al Terminal 1 hanno iniziato a fare ricorso alla “autoproduzione”, cioè senza rivolgersi all’esterno. Del resto anche qui c’è stato **un crollo, prevedibile**: «La **Dufrital** (principale operatore duty-free) oggi ha il 25% ore lavorate, il resto è coperto dalla Cassa Covid», continua Muratore della Cgil, che si occupa del settore del commercio e servizi. «**Nel caso del lusso si arriva ad un -90% fatturato**». Il lusso si basa sul turismo e su un certo tipo di turismo – come quello russo o arabo o cinese – che oggi è scomparso (paradossalmente i **marchi del lusso stanno approfittando per rinnovare gli spazi**, almeno questo è un segnale di speranza).

Fin qui la cassa ha “assorbito” molto del disagio e soprattutto alcune aziende (anche grandi gruppi internazionali) hanno fatto i salti mortali per anticipare. Ma è chiaro che il provvedimento non è eterno: «**Stiamo facendo molta pressione sul governo per una conferma della cassa** rimuovendo molti vincoli e oneri oggi previsti: per dare sopravvivenza alle aziende servirà finanziare almeno un anno, dalla primavera prossima» continua Liguori.

C’è poi un tema di sostenibilità a lungo termine: gli stessi **sindacati hanno poi contestato alcune scelte governative**: «**Come ad esempio la riapertura a Linate**, che crea danni forti al gestore, perché si parla di milioni di euro per tenere aperto un aeroporto in presenza di traffico molto ridotto. E giustamente anche lo stesso sindaco di Milano **Sala ha richiesto un supporto per i gestori**». Per questo, al di là della cassa integrazione, i sindacati chiedono che i **fondi stanziati dal Decreto Rilancio vengano estesi a tutto il comparto** aereo e non solo riservati alle compagnie. Riecheggiando in questo l’appello chiaro venuto anche dal gestore, la Sea: «**Gli aeroporti italiani hanno bisogno di un aiuto dal governo per accompagnare l’inevitabile ristrutturazione del settore**, far decollare i test rapidi per i viaggiatori e sostenere gli investimenti» aveva richiamato a metà ottobre l’ad Armando Brunini.

**Quanti sono i lavoratori coinvolti a Malpensa?** Se si guarda al numero di tesserini aeroportuali (necessari per chi deve entrare nello scalo) sono **20mila**. Poi c’è l’indotto che sta all’esterno, che sta

soffrendo in modo simile.

**È crollato il lavoro negli alberghi**, che oggi «sono in una situazione assolutamente critica», dice **Livio Muratore** della Filcams-Cgil. La flessione attuale si può calcolare intorno al 70% delle ore di lavoro e ci sono interi hotel (ne citiamo uno, simbolico: il Moxy che sorge di fianco al T2) che sono completamente chiusi. «Anche i lavoratori delle cooperative delle pulizie sono già in FIS», vale a dire usufruiscono dell’ammortizzatore sociale paragonabile alla cassa integrazione. «Poi c’è quello ancora intorno: bar, lavanderie, che hanno perso quote di lavoro».



Uno degli spazi commerciali del lusso rinnovati a ridosso dell’estate

Se nel resto d’Italia la “colpa” si può scaricare genericamente sulle scelte governative (si pensi alla flessione di bar e ristoranti), **a Malpensa si misura invece la portata globale dell’emergenza**: non si lavora perché tutto si è contratto, sono crollati legami che nel mondo globalizzato apparivano naturali, si sono riscoperte le frontiere che sembravano solo un fastidio minimo.

A far da cerniera tra l’aeroporto e quel che c’è fuori c’è il **mondo dei trasporti**. Anche qui in crisi nera: **«Una corsa ogni quattro giorni, otto voli in media» ha sintetizzato nei giorni scorsi Pietro Gagliardi**, delegato nazionale per i taxisti di Unione Artigiani (i taxi protesteranno nella giornata di venerdì 6 novembre). Analoghe le difficoltà degli Ncc, le “auto nere” a Noleggio Con Conducente, che pure nel caso di alcune aziende nel primo lockdown avevano recuperato mercati alternativi a quelli classici, ad esempio gestendo il rientro di grandi numeri di lavoratori bloccati e che dovevano rientrare nei Paesi di origine ([alcuni sono passati da Malpensa](#)).

**C’è un unico segmento, non secondario, che fin qui ha retto**: è il cargo, che va bene, anche se comunque in flessione. Neppure in lockdown l’economia italiana – fortemente interconnessa a livello globale – ha azzerato i movimenti di merci. E i movimenti postali, legati all’e-commerce, sono cresciuti, anche a fronte di investimenti recenti come quello di Dhl.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it

