

Malpensa e non solo: negli aeroporti c'è molta incertezza per il lavoro

Pubblicato: Giovedì 3 Giugno 2021



Per ora c'è la Cassa integrazione, ma c'è preoccupazione – tra lavoratori e sindacati – per il destino del **comparto dell'aviazione civile**, alle prese con una crisi ancora ben lontana dall'essere riassorbita.

Lunedì 7 giugno, dalle 14.30, i sindacati confederali Fit Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti saranno **davanti alla Prefettura di Milano** per un presidio per rendere visibile l'inquietudine anche dei dipendenti degli scali milanesi gestiti da Sea, **Linate** e **Malpensa**.

Le parole d'ordine? “Riportare all'attenzione del Governo la situazione” degli scali, “aprire ufficialmente un tavolo per l'**applicazione delle clausole di sito a Linate e Malpensa**”, ma anche opporsi al “dumping sociale”. Uno dei motivi di attrito sugli scali (ma soprattutto a Linate) è la scelta di Alitalia di usare **personale a tempo determinato anziché gli addetti della storica Airport Handling**, l'ex Sea Handling: un passaggio che i sindacati denunciano come una forma di precarizzazione e d'indebolimento della qualità del lavoro.



Un fotogramma del video della [Jerusalem Challenge](#) danzata dai dipendenti Airport Hadling, per raccontare la voglia di ripartire

Di fatto, appunto, una forma di “dumping sociale”. Contro cui la proposta dei sindacati resta la **clausola di sito**, un accordo che fissi paletti validi sui due scali, per evitare la rincorsa al ribasso sul costo del lavoro, che è considerata tanto più pericolosa in una fase di crisi generale.



La “palazzina sindacale” di Malpensa

Su [Malpensa](#) resta poi critica anche **la situazione dei dipendenti di Air Italy**. C'è una fantomatica cordata internazionale che potrebbe (condizionale molto d'obbligo) rilevare la compagnia in liquidazione, ma **allo stato attuale i 1300 dipendenti** – tra Malpensa e Olbia – **rischiano di perdere il sostegno al reddito dal 30 giugno**, dopo sei mesi e in un contesto dove resta difficile trovare un altro posto di lavoro. I sindacati confederali, insieme all'Ugl, denunciano che “l'articolo 45 del nuovo decreto Sostegni Bis così scritto potrebbe non consentire” l'accesso ad altra cassa integrazione. E renderebbe anche più onerosa la liquidazione.



Ovviamente su tutte le vertenze aperte **aleggia lo spettro della più ampia crisi del settore**, la cui fine è ancora difficile da immaginare con tempi certi. È vero, riparte un bel po' di turismo. Ma l'impatto sulle relazioni e sul numero di voli è ancora pesantissimo, in particolare sulle rotte a lungo raggio.



Il “battesimo” di uno dei voli Covid-tested

I voli Covid-tested non danno per ora garanzie di ripartenza vera: secondo [una valutazione dell'esperto giornalista aeronautico Leonard Berberi](#) attualmente si veleggia su un 10% di occupazione dei posti, con picchi che non superano il 15%. Ancora poco, anche se **man mano il numero di accordi bilaterali e di rotte attivate sta crescendo**: dopo gli Usa su Malpensa sono ripresi i voli per gli Emirati (Dubai e Abu Dhabi) e ci sono accordi con Canada e Giappone per la ripresa.

Rispetto all'intercontinentale, va meglio il corto e medio raggio, come numero di rotte riattivate e anche come “load factor”, il livello di riempimento dei posti. Però il corto raggio è sempre più appannaggio delle low cost, che generano meno valore sul territorio su cui insistono gli scali, perché usano meno servizi.

La ripartenza resta una sfida ancora molto complicata, per chi lavora in aeroporto e per interi territori.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it