

## LA GRANDE FUGA

Oltre duecento persone si sono già licenziate, ora il territorio si interroga sui motivi dell'emorragia di personale



# Ecco perché l'Eldorado è diventato un inferno

**MALPENSA** Selva di contratti e meno tutele. Radiografia della crisi

di ANGELO PERNA

**MALPENSA** - Dieci anni fa, mentre esplodeva in tutta la sua gravità il caso Sea Handling (la società di servizi a terra allora interna al Gruppo Sea e di lì a poco privatizzata su obbligo della Commissione Ue - e pure pressione di alcuni aeroporti del Nord Europa - che ci vedeva un ricettacolo di aiuti di Stato) con la falciatura di un'azienda da 2.500 dipendenti, riuniti nel salone del Cral al Terminal 2 per un confronto in vista delle elezioni regionali 2013, politici e sindacalisti ragionavano sulle mitiche gabbie salariali. Anche allora Malpensa funzionava bene e il tema occupazionale con contratti da ridiscutere e cooperative da arginare era al centro del dibattito. Solamente che, per quanto proprio la vicenda SH avrebbe lasciato sul campo un migliaio di lavoratori nel processo di privatizzazione, nessuno abbandonava volontariamente il posto in uno dei due terminal della brughiera: restavano l'Eldorado del territorio. Mentre adesso un quadro simile, perché con movimenti e passeggeri che vanno sempre più su nelle percentuali le condizioni occupazionali vanno sempre più giù nel rapporto carichi-busta paga, ha come conseguenza una fuga senza paragoni. Per la quale, a sentire chi sa, chi ci opera, chi è costretto a contare le defezioni, una causa importante sarebbe la continua rincorsa dell'offerta più vantaggiosa nell'assegnazione degli appalti che reca in sé l'ovvio ribasso dei costi di produzione. Il punto è che a Malpensa, come in tutti gli aeroporti del mondo, i costi di produzione al 90 per cento corrispondono ai costi del personale. Quindi, per fare un esempio realistico, quando un società si aggiudica la gara per fornire un servizio importante a 20 euro all'ora, è ovvio che il dipendente avrà una paga commisurata. A fronte di turni che possono essere sia diurni sia notturni, che non consentono pause (pare che chi lavora sul piazzale non possa assentarsi neanche un minuto), che non fanno differenza tra feriali e festivi. Perché decolli e atterraggi non conoscono soste. E quel-



## IL DIBATTITO SUI SOCIAL

### «Non cominciate a lavorare lì»

L'amarezza di chi c'è stato a lungo

**MALPENSA** - Era un luogo ambito di lavoro. L'aeroporto di Malpensa. Era il mito dell'effetto indotto per il territorio. Ma forse, questo, era solamente un auspicio alla luce della denuncia dei sindacati di stipendi bassi e condizioni economiche peggiorative che portano molti lavoratori a fuggire e cercare alternative. Ed anche sui social network - in modo particolare su "Sei di Malpensa Se" - continua il dibattito alla luce di quanto pubblicato dalla *Prealpina* in questi giorni.

Non mancano le prese di posizione di chi ricorda con affetto quel posto di lavoro, ma ora sottolinea a che così non si può andare avanti. «Io sono uno di quelli che è scappato», è lo sfogo di un ex lavoratore aeroportuale. «E posso dire che il salto di qualità l'ho fatto con stipendio alto e ferie e weekend a casa, ma io là dentro ci ho lasciato dieci anni di vita, ogni anno era sempre peggio». E in conclusione: «È un peccato, perché l'aeroporto è un bellissimo ambiente lavorativo, ma c'è troppo sfruttamento, non cominciate a lavorare lì».

Una posizione da professione pessimismo che ha trovato moltissime condivisioni tra i cittadini. Con qualcuno che prova a mettere in evidenza i lati positivi - a dire il vero pochi - come quello «delle aziende private in cui si sta bene», «io ho abbandonato dopo quindici anni per motivi familiari». Infine, c'è anche chi se la prende con chi dirige l'aeroporto con la specificità che «i bandi per le gare d'appalto sono assurdi, sono solamente di natura economica e la qualità è prossima allo zero».

E qualcuno invoca la necessità di fare uno sciopero. Anzi, come è scritto in un post: «Finalmente uno sciopero come Dio comanda».

Matteo Bertolli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

lo che una volta era un sacrificio accettabile in termini di vita personale, anche a causa del ribaltamento delle priorità nelle nuove generazioni acuito dal periodo pandemico, è diventato un gioco ben lontano dal valore della candela.

Non solo. Tutto quanto è appaltato a Malpensa. Sicurezza, handling, pulizie, ristorazione, spazi commerciali e via dicendo. Quindi, tutto rientra nella corsa all'offerta più vantaggiosa - particolare di fatto comune a ogni ambito della società - che si potrebbe anche dire al massimo ribasso. Questo, nell'aviazione civile, non risparmia nessun punto d'Italia: c'è chi sta peggio e quei 20 euro l'ora diventano 19. A ciò si aggiunge la sempre più costante presenza di cooperative, che non riguarda più come un tempo soltanto la Cargo City.

La rincorsa all'offerta più vantaggiosa abbassa gli stipendi, mentre carichi e condizioni si aggravano

Dunque? Bé, se si vuole fermare la fuga e rendere un'opportunità di crescita sociale il ritorno di Malpensa ai numeri pre-pandemia, la riflessione deve tradursi in atti concreti. Innanzitutto, della politica. Ci sarebbe già una circolare di Enac che inviterebbe tutti gli operatori a rifarsi a un contratto quadro basato sui parametri di Assaeroporti, quindi con elementi di partenza uguali per tutti, da diversificare nelle specificità delle varie categorie. Magari non è come le gabbie salariali vagheggiate nel 2013, che prevedono condizioni economiche legate al contesto. Potrebbe comunque essere un riferimento utile per fermare l'emorragia. E se si intende riferirsi al contesto, secondo le indicazioni del ministro Giancarlo Giorgetti, quello di Malpensa è strategico per la nazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA GRANDE FUGA

Oltre duecento persone si sono già licenziate dall'aeroporto, ora il territorio si interroga sul perché si sia arrivati a tanto



# «Da Sea visione miope Malpensa non attira più»

**LAVORO** Per Farioli le esternalizzazioni potevano essere gestite meglio

**MALPENSA** - I dati sul traffico dei passeggeri danno numeri in continua crescita, il Terminal 2 è stato riaperto in tempi record, nuove compagnie aeree in arrivo da una buona fetta di mondo investono sullo scalo e le vecchie già presenti aumentano la frequenza delle loro tratte e propongono in listino nuove destinazioni. Malpensa, dopo gli anni bui del Covid, sta vivendo un momento d'oro e si prepara a diventare più sostenibile grazie all'uso di biocarburanti, a strutture più efficienti dal punto di vista energetico, a veicoli di terra elettrici e più moderna grazie ai quei progetti inseriti nel Masterplan 2035 che verranno realizzati.

Ma non è tutto oro quello che luccica; come denunciano le sigle sindacali e come confermato dalle associazioni che ruotano attorno all'aeroporto e dai tanti dipendenti interpellati, il personale è, infatti, sotto organico e i lavoratori che decidono di dimettersi sono in crescita. «In passato essere assunti allo scalo significava ottenere un impiego, certo impegnativo e difficile, ma ben remunerato», racconta Gaetano Cannisi, segretario territoriale Fit Cisl Varese e dipendente dell'aeroporto di Malpensa dalla fine degli anni '80. «Nell'ultimo anno il numero degli aeroportuali che hanno deciso di lasciare il lavoro è in aumento e a oggi sono state circa 200 le per-

sone che se ne sono andate». Sono soprattutto i dipendenti delle società di handling che erogano i servizi di terra a lasciare Malpensa - gli agenti di rampa, gli addetti del carico e dello scarico bagagli e i lavoratori ai check-in - e le cause sono molteplici, anche se gli stipendi non commisurati all'impegno sono in cima alla lista che fa stabilire di licenziarsi. «Malpensa dovrebbe essere un ambiente di crescita e un'opportunità per il territorio», afferma

Chi abita in zona dovrebbe tornare a vedere nello scalo un'opportunità, non solo un problema

Gigi Farioli, ex sindaco di Busto Arsizio e da sempre grande sostenitore dell'importanza dell'aeroporto per la provincia di Varese e non solo. «Stiamo vivendo in un contesto nel quale il mondo del lavoro, soprattutto per i giovani che si affacciano ai primi impieghi, non è più attrattivo. Malpensa dovrebbe essere più appetibile perché è una grande realtà che deve rispondere come elemento essenziale per lo sviluppo del territorio». L'aeroporto non è

l'unica impresa nel nostro paese a vivere il fenomeno denominato "le grandi dimissioni", ma i numeri parlano chiaro: se fino a una quindicina di anni fa i curricula arrivavano a centinaia e, per esempio, sotto un aereo parcheggiato per le operazioni di controllo e di carico e scarico lavoravano anche sette persone, ora le società di reclutamento fanno fatica a reperire personale e sottobordo gli agenti spesso non sono più di tre.

«Credo che Sea, la società che gestisce Malpensa e Linate, abbia avuto una politica che ha finito per valorizzare troppo le società di handler», spiega Farioli. «Forse, una maggior attenzione a questa esternalizzazione avrebbe evitato la situazione attuale. Una società praticamente pubblica - ricordo che il socio di maggioranza di Sea è il comune di Milano - avrebbe dovuto avere una visione meno miope, soprattutto considerando il ruolo di responsabilità sociale che riveste nella crescita dello scalo e dell'economia del territorio».

Insomma, secondo Farioli, la provincia e le persone che vi abitano e che vi lavorano dovrebbero avere nell'aeroporto un'opportunità più concreta e non vedere Malpensa come una realtà da cui scappare.

Paola Grimaldi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IL DIBATTITO SUI SOCIAL

### Ma tra i dipendenti c'è chi fa autocritica

«Dovremmo incrociare le braccia»

**MALPENSA** - L'argomento è sentito e affermare che tutti - almeno i diretti interessati - ne stanno parlando non è esagerato: da quando domenica *La Prealpina* ha pubblicato il suo servizio sulla fuga dei dipendenti da Malpensa, che da posto di lavoro ambito sarebbe diventato un inferno, i commenti pubblicati su un paio di pagine social dedicate all'aeroporto sono stati quasi duecento e le visualizzazioni più di 11mila. E tutti gli utenti intervenuti nel dialogo virtuale, con pochissime eccezioni, convengono che l'atmosfera lavorativa che si respira oggi allo scalo intercontinentale non è più quella di una volta: c'è chi racconta la propria esperienza di ex dipendente aeroportuale che ha deciso di andarsene per trovare una realtà migliore, chi rimarca il fatto che la gente si dimetta perché gli stipendi non sono commisurati alla mole di lavoro fatta di turni sfiananti che non permettono di riposare appieno e chi consiglia di non andarci a lavorare. Insomma, sarà che molti hanno il dente avvelenato, ma il quadro che ne esce è quello di una situazione complicata per la quale tutti cercano un colpevole.

Per molti, la colpa è dei datori di lavoro, cioè delle varie aziende che forniscono i servizi di terra. C'è chi spiega argomentando che «le imprese che svolgono attività di handling hanno operato una serie di dumping contrattuali che oltre a introdurre concorrenza sleale tra le stes-



se imprese, hanno generato effetti che ricadono direttamente sulla pelle dei lavoratori. Parliamo di compressione della dinamica salariale, diffusione di cattiva occupazione che colpisce le buste paga e rende le persone più povere».

Per altri è il gestore aeroportuale, in questo caso Sea, che dovrebbe intervenire e supervisionare maggiormente le società alle quali esternalizza il lavoro. Forse sarebbe meglio se «tutte le attività necessarie al funzionamento dell'aeroporto fossero svolte dalla società che gestisce l'aeroporto stesso, al fine di dare un buon servizio e garantire una corretta dinamica salariale».

C'è poi chi punta poi il dito anche nei confronti delle sigle sindacali dicendo «non credo più neanche ai sindacati» e chi contro lo Stato che ha il «compito garantire che al suo interno ci siano condizioni di lavoro umane e soddisfacenti». Ma si fa anche autocritica, e non sono pochi i dipendenti di Malpensa che affermano che è tempo di fare qualcosa: «C'è poco da dire, ma tanto da fare e siamo noi lavoratori che dobbiamo muoverci» e «sono i lavoratori che devono intervenire incrociando le braccia senza se e senza ma». Tutto sta nel capire se oggi qualcuno ha ancora la forza o l'autorità per farlo.

P.Gri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA