

Città del volo

Un progetto per riportare i diritti e la stabilità tra le lavoratrici e i lavoratori dell' aeroporto più grande d'Italia

Un progetto per riportare impresa sana e sviluppo sostenibile nel rispetto della salute e della sicurezza dentro il sito industriale più grande del Lazio

Contesto

Il trasporto aereo ha costituito un settore pilota nei processi di deregolamentazione e liberalizzazione per attività che, fino all'inizio degli anni 80 erano sottratte alla logica di mercato. Il processo, avviato negli usa da Reagan , ha investito rapidamente il mondo occidentale ed in Europa ha trovato il suo compimento nel 1993, quando l'Unione Europea ha approvato il terzo ed ultimo pacchetto di liberalizzazione del trasporto aereo.

Negli anni successivi la liberalizzazione è stata estesa anche ai servizi di assistenza a terra e si è intrecciata con la privatizzazione delle società di gestione aeroportuale, creando gravi squilibri dentro una filiera produttiva strettamente integrata, tra attività investite da una forte competizione sui prezzi ed attività che sono poste al riparo dalle turbolenze dei mercati attraverso la possibilità di riscuotere royalties ed affitti.

Questo processo è stato spesso favorito dai governi liberisti italiani degli ultimi 20/25 anni, rompendo situazioni di monopolio della maggior parte delle attività del settore, illudendosi che potesse costituire un'occasione di sviluppo ed un fattore di razionalizzazione economica in grado di recuperare efficienza al servizio.

La realtà ha invece dimostrato che si sono intensificati i processi di finanziarizzazione di alcune attività, tipo le gestioni aeroportuali, che tendono a configurarsi come vere e proprie rendite, con poco riguardo alla qualità dei servizi offerti, mentre l'intero settore è investito da processi di frantumazione delle maggiori aziende, con il corredo ormai paradigmatico di esternalizzazione di attività e attacco alle condizioni del lavoro.

Il trasporto aereo è un asse strategico del Paese e del Lazio ed è soprattutto il vettore principale del turismo internazionale che viene in Italia.

Questo settore è un mercato in continuo e pieno sviluppo, che in totale contrasto con questi dati, crea disoccupazione e precariato.

Precariato

La precarizzazione del lavoro e l'esplosione generalizzata delle modalità cosiddette atipiche dello impiego della forza lavoro è la conseguenza più preoccupante di quanto è accaduto in questi anni.

I grandi aeroporti attingono ormai, per le più svariate operazioni, ad enormi bacini di lavoro precario, che ne garantiscono il funzionamento.

Nel passaggio di attività da un'azienda all'altra, troppo debole risulta la rete di protezione offerta dalla legislazione vigente (e quel poco che c'è non è neanche rispettato) e la perdita di occupazione

e di lavoro stabile e garantito, a tutto vantaggio del proliferare di esistenze precarie, sono ormai i tratti distintivi del settore.

E certamente le nuove regole del mercato del lavoro (vedi jobs act) non aiutano a risolvere il problema del precariato.

L'aeroporto Leonardo Da Vinci è storicamente un laboratorio perverso di sperimentazione della precarietà, realizzando così il paradosso per cui da un lato si sviluppano attività altamente professionali, certificate e codificate rigorosamente , dall' altro lato la tutela e le garanzie dell'occupazione, del salario,dei diritti,della salute e della sicurezza sono ai minimi storici.

Negli ultimi 12/13 anni le sorti dell'Alitalia hanno pesantemente influito sui livelli occupazionali, perdendo lavoratori con diritti ed un salario dignitoso ed in piccola parte recuperati con dipendenti senza diritti e con salari ai limiti della sopravvivenza.

Va assolutamente ricordato, e sempre sottolineato, che l'uso che è stato fatto degli ammortizzatori sociali in Alitalia spa (ora in amministrazione controllata) è soltanto servito per usare soldi pubblici per sostituire lavoratori tutelati con lavoratori ultra precari.

Inoltre l'abbassamento del salario con il contratto Alitalia cai del 2008 ha creato tra l'altro ancora più dumping sociale attaccando per esempio gli handling aeroportuali che avevano normative diverse e salari maggiori.

All' interno della compagnia di bandiera, o ex compagnia di bandiera, è rilevante il peso che ha perso l'aerea tecnica che ha rappresentato per decenni il fiore all'occhiello dell' Alitalia.

Un settore ad alto contenuto tecnologico (con almeno 3,4 generazioni di professionisti e specialisti) unico settore produttivo in un area di attività di servizio.

Va ricordata la funzione che ha avuto per decenni la scuola professionale Ancifap, all'interno degli hangar di Fiumicino, i cui studenti trovavano poi tutti lavoro nelle attività tecniche Alitalia.

Distretto aeronautico

Il territorio su cui insiste il Leonardo Da Vinci necessita d'una riconsiderazione in termini di Distretto, non tanto per una questione metodologica ma perché deve essere colto l'aspetto fondamentale per cui, oltre un certo volume di traffico, gli aeroporti producono una specializzazione del territorio stesso in termini di sapere e strutture, che rappresenta un vero e proprio tessuto integrato.

L'idea centrale di questo progetto di Distretto è quello di ricomporre questo tessuto, lacerato dalle liberalizzazioni e privatizzazione e dal dumping salariale e normativo, ricreando quel circuito virtuoso di lavoro e sviluppo che necessariamente si trova alla base di un autentico Distretto produttivo, integrato e compatibile con il territorio, i cittadini e la forza lavoro.

Secondo molti dati l'Aeroporto ed il suo indotto sviluppano una quantità pari a circa 100000 unità di addetti, perciò questo territorio deve essere riorganizzato secondo i criteri di un Distretto industriale – di lavoro. Distretto di lavoro in cui le politiche di accesso al lavoro, formazione, certificazione delle professionalità, regole e diritti, siano certi. Un distretto del lavoro che implementi la vocazione del territorio.

.

Abbiamo naturalmente la necessità di una maggiore puntualità e accuratezza di conoscenza di tutte le realtà aeroportuali sia nei loro punti di criticità che nei loro punti di forza.

Tutto questo alla luce dell'esperienza di questi ultimi 20 anni dove troppi sono i casi di aziende che entrano nel mercato determinando soltanto riduzione dei diritti, del salario dei lavoratori e della sicurezza.

Proposte

Vanno riprese con forza le idee e le proposte che erano alla base della marcia per il lavoro, svoltasi tra l'Aeroporto Fiumicino e il Comune di Fiumicino nella primavera del 2001 e che non sono mai decollate per grandi inadempienze della politica e in parte anche delle O.O.S.S.

Marcia, per il lavoro stabile ed il salario sociale (promossa dal Sindaco e dalla Giunta comunale di Fiumicino, Cgil, Cisl, Uil, Sulta- attuale Usb-, Comitato per la difesa del lavoro a Fiumicino, Rifondazione comunista) ed alla quale aderirono 40 associazioni del territorio.

È necessario che Fiumicino diventi un distretto aeronautico di tipo nuovo, dal punto di vista dei servizi, del lavoro, della produzione (QUEST'ULTIMA IN CONNESSIONE CON QUELLO Già ESISTENTE vedi Castel Romano. Pomezia).

Questo non solo perché nei Distretti industriali di denominazione ministeriale vigono particolari agevolazioni per le aziende, ma anche perché Distretto deve significare centralità del buon lavoro.

E quindi sul piano economico intendiamo:

1- stabilizzazione del lavoro, sconfiggere la precarietà diffusa e le nuove precarietà (vedi lavoratori in mobilità Alitalia CAI 2014 o Groundcare, per non parlare dei lavoratori ex Alitalia 2008) e il rischio disoccupazione, restituendo dignità e stabilità al lavoro nel sistema aeroportuale;

2-arresto del declino industriale di un intero comparto, cominciando dal settore tecnico Alitalia, mettendo a sistema e in spazi ravvicinati centri di ricerca, sperimentazione, innovazione tecnologica, formazione permanente e produzione.

Ma l'idea del Distretto del lavoro/aeroportuale deve anche significare:

A- reintervento progressivo dello Stato, Regione Lazio, Enti locali;

B- controllo delle imprese e della loro qualità sociale, valutazione delle aziende già in opera e di quelle in entrata, qualità degli appalti, protocollo della legalità, sicurezza del lavoro, controllo contributivo e fiscale;

C- controllo pubblico del lavoro con la creazione di un **Organismo pubblico** che sia partecipato da Enac, Gestore aeroportuale, Associazioni datoriali, sindacati, istituzioni locali e che, fatte salve le competenze dell' Enac stesso, svolga verso quest'ultimo una funzione di supporto e di stimolo al rispetto rigoroso delle normative vigenti in tema di lavoro, sicurezza, salute e tutela ambientale.

Questo Organismo pubblico deve servire per il rispetto delle clausole sociali, l'avviamento, la ricollocazione e riqualificazione e la loro stabilizzazione nel distretto industriale aeroportuale attraverso il monitoraggio / implementazione del lavoro, passando prima attraverso la creazione e poi la cura di liste di lavoratori aggregati per aree omogenee di attività (trasparenza nelle riassunzioni, rispettando il criterio di anzianità, carichi familiari ,ecc ecc), in grado di garantire l'afflusso di mano d'opera nel settore e di gestire le "eccedenze" da

crisi o ristrutturazioni aziendali, di fornire aggiornamento professionale e riqualificazione, di regolare e ridurre al minimo l'impiego di lavoro precario.

Tutto questo permetterà di limitare, tra l'altro, il ricorso agli ammortizzatori sociali, in forma spesso impropria. Vogliamo ricordare come l'assenza di una legislazione adeguata che rinvii alle responsabilità del committente, produce una sorta di effetto "domino" per cui ad ogni passaggio di ramo di azienda o cessazione di attività i lavoratori perdono pezzi di diritti ecc ecc, e addirittura, per non applicare le clausole di salvaguardia, si "inventano" accordi pseudo sindacali, per cui ad un trasferimento di un ramo di attività o di un volume di esso i lavoratori passano in mobilità per poi essere riassunti a tempo determinato, ora con il jobs act se va bene.

Utilizzo, come dicevamo prima, di Fondi strutturali e specifici canali di spesa previsti da Regione e Comuni di Fiumicino e Roma e Fondi europei per l'attivazione di corsi di formazione nel settore aeroportuale ed aeronautico.

D- Istituzione di una scuola di specializzazione.

Conclusioni

Insomma si può e si deve difendere l'occupazione a Fiumicino: il progetto prova ad indicare delle strade nuove.

L'obiettivo dichiarato è quello di introdurre una discontinuità con tutto quello che è successo negli ultimi 15 anni nel Leonardo Da Vinci (vedi Ligabue, Ristofly, Abela, Argol, de montis, Giaccheri, Groundcare, Alitalia lai, Alitalia cai, Duty free, carellini, mense, pulizie, manutenzioni ecc ecc) e restituire al gestore pubblico il ruolo che gli compete nell'attuazione di politiche industriali.