

VI - Anche per quanto riguarda la qualità dell'aria il Comune di Fiumicino presenta aspetti problematici, come riporta la mozione n.157, che fa riferimento al monitoraggio svolto a Fiumicino Paese nel giugno del 2010 dall'assessorato alle Politiche della Tutela Ambientale - Servizio Tutela Aria ed Energia – della Provincia di Roma.

"Viene da chiedersi perché non sia stata effettuata sino ad oggi un'indagine ambientale ed epidemiologica sistematica sull'impatto dello scalo di Fiumicino e in particolare sull'esposizione continua delle popolazioni locali e dei bambini al rumore, alle polveri sottili e alle emissioni di CO²" afferma Cristina Avenali, direttrice di Legambiente Lazio nel dossier "Aeroporto Roma Fiumicino, rumore invivibile" del 27 luglio del 2010 "eppure stiamo parlando del più grande aeroporto d'Italia anche nelle sue dimensioni attuali".

In un simile scenario, perché il territorio di Fiumicino dovrebbe accettare questa grande opera? L'esca del lavoro, soprattutto in un periodo di crisi, potrebbe risultare la carta vincente da giocare sul territorio per i fautori del raddoppio. I dati forniti da AdR riportano al 2044, quindi al raggiungimento di quota 90-100 milioni di passeggeri, 100mila posti di lavoro diretti e 250mila nell'indotto. Oggi la sola AdR ha 2.770 dipendenti totali (dati AdR aggiornati al 30/09/2010) di cui 845 a tempo determinato.

"Questa stessa azienda, pur di fronte all'incremento del traffico aereo sullo scalo romano, ha recentemente messo in cassa integrazione diverse centinaia di dipendenti. È anche per questo motivo che pensiamo che i numeri forniti da AdR sull'aumento dell'occupazione non sono credibili" sostengono dall'Unione Sindacale di Base e dal Comitato Fuoripista.

Il numero reale di lavoratori che gravitano attualmente attorno all'aeroporto di Fiumicino -circa 30mila- è da calcolarsi tenendo conto di tutti i servizi connessi: commercio, forze dell'ordine, catering, merci, compagnie aeree, pulizie, ristorazione, amministrazione pubblica ed anche sulla base di tutte quelle compagnie che forniscono i servizi a terra, ovvero assistenza dall'atterraggio al decollo di un aereo, per passeggeri, bagagli e merci.

"Oggi nelle ditte di assistenza saremo intorno ai 3mila dipendenti di cui il 40% precari" commenta Walter Mancini. Ma al di là del balletto delle cifre "il dato preoccupante è che nonostante l'aumento del traffico e delle ditte che si occupano di handling la forza lavoro negli ultimi anni è diminuita" spiega Walter Mancini. Anche l'azienda per cui lavorava, la Flight Care, proprio nel 2011 ha predisposto 242 esuberi.

Tutto è iniziato con la liberalizzazione dell'assistenza aeroportuale sancita dalla Commissione Europea nel 1996 e con la privatizzazione di Aeroporti di Roma nel 2000 che portò alla frammentazione dell'azienda che permise di vendere le attività di handling, "concentrandosi sui settori più redditizi dell'aeroporto tra i quali soprattutto quello commerciale". E le parole del direttore commerciale di AdR, Marco Treggiari, sono lì quasi a dimostrare questo assunto: "Un grande centro commerciale dove casualmente atterrano e partono aerei". Ecco il Da Vinci che sarà.

Lavoratore più, lavoratore meno, quando parliamo di dipendenti aeroportuali non è solo la quantità dei posti di lavoro offerti a pesare sul piatto della bilancia ma anche la qualità del lavoro creato. Oggi a Fiumicino ci sono sette compagnie di handler, unico scalo in Europa che raggiunge questo numero con poco più di 36 milioni di passeggeri (Parigi, 55 milioni di viaggiatori, ne ha tre), che si fanno concorrenza tra loro "riducendo sempre più le tariffe, che si traducono in tagli alla forza lavoro a scapito della qualità, della sicurezza, dell'efficienza e della velocità del servizio.

Per fare un esempio, qualche anno fa ogni dieci persone in turno servivano 17 lavoratori sui tabulati per garantire un servizio adeguato, oggi ce ne sono meno di 14. La politica di liberalizzazione totale del trasporto aereo sta distruggendo completamente il settore e sta facendo fallire aziende di assistenza e compagnie aeree" conclude Mancini.

Fiumicino, l'aeroporto "olimpico" - VI

Scritto da Ylenia Sina

Questa concorrenza selvaggia, combattuta con una vera e propria gara al ribasso delle tariffe, annovera tra le vittime oltre ai bilanci aziendali, i diritti dei lavoratori. "Sempre più precari, circa il 40%, con salari sempre meno adeguati, spesso assunti con contratti part time.

Nella maggior parte dei casi però questi lavoratori sono costretti a fare orario pieno o addirittura ore di straordinario, con turni modificati anche senza preavviso e senza nemmeno la certezza, in caso di fallimento di un'azienda o di cessione di attività, di essere riassorbiti automaticamente dalla ditta subentrante come vorrebbe il decreto legislativo 18/99" aggiunge Paolo Maras sindacalista dell'Unione Sindacale di Base.

Tra le sette compagnie di handling operanti a Fiumicino c'è anche la A.T.A. Handling SpA del Gruppo Acqua Marcia, società presieduta da Francesco Caltagirone Bellavista, la stessa che sta costruendo un enorme porto di lusso, proprio a Fiumicino, nei pressi dell'Isola Sacra.

Un luogo pieno di storia che, come racconta il video di presentazione, per Fiumicino inizia quando "l'imperatore Claudio fece realizzare un grande bacino circa due miglia a nord di Ostia per offrire finalmente a Roma un accesso diretto al mare. Questo luogo fu chiamato Portus. Ma il porto di Claudio non servì mai Roma. Il fiume trascinava continuamente detriti e anche il bacino non fu mai abbastanza profondo per le grosse navi da carico. [...] Ma la storia sta per ripetere quell'impresa".

(E questa, appunto, è un'altra storia... e anche di questa si occupa il libro "Le mani sulla città" dal quale abbiamo tratto le sei puntate di questo "Fiumicino, l'aeroporto olimpico", per le quali ringraziamo ancora gli autori e la casa editrice. NdR)

(VI - fine)



Articolo tratto, per gentile concessione della casa editrice Alegre,

dal libro [Le mani sulla città](#) ,

di Paolo Berdini e Daniele Nalbone.

A Ylenia Sina (redattrice del terzo capitolo),

agli autori del libro, e alla casa editrice

va il ringraziamento di Manuale di Volo.

Leggi le altre parti dell'articolo: [1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#)