



IL CASO

SE GLI AEROPORTI FINISCONO NEL CAOS

MARIO DEAGLIO

Nelle prime ondate di spostamenti legati alle vacanze di quest'anno si sta sgretolando un'altra delle "catene del valore". - PAGINA 27

SE GLI AEROPORTI FINISCONO NEL CAOS

MARIO DEAGLIO

Nelle prime ondate di spostamenti legati alle vacanze di quest'anno si sta sgretolando un'altra delle "catene del valore" che hanno consentito lo sviluppo dell'economia globale negli ultimi decenni. Questa volta lo sgretolamento non colpisce gli spostamenti di merci, come quelle bloccate nei porti californiani dalla carenza di spazio nei magazzini e neppure delle esportazioni e importazioni cinesi, rallentate dalle chiusure - legate alla pandemia - di porti e città, a cominciare da Shanghai. Ora è lo spostamento delle persone a essere colpito.

Nell'ultima decina di giorni una serie di disservizi - che possono trasformare in una grande fatica un viaggio che dovrebbe essere piacevole - ha riguardato gli aeroporti inglesi di Gatwick e Manchester, quello olandese di Schipol (Amsterdam) con lunghissime attese per il "check in" e per il controllo e il ritiro dei bagagli. Giovedì, agitazioni e cancellazioni di voli hanno colpito il settore italiano dell'aerotrasporto; ieri mattina, centinaia di voli sono stati annullati all'aeroporto parigino Charles De Gaulle, anche per le manifestazioni di lavoratori del settore che hanno bloccato a lungo le strade di accesso e gli spostamenti all'interno dello scalo. Gli "ingredienti" di questi disservizi sono sempre gli stessi e non lasciano prevedere una facile soluzione: in parte sono dovuti alla scarsità di lavoratori qualificati, in parte a infrastrutture e aerei (ossia "capitale") che invecchiano per carenza di investimenti e spesso risultano inadeguati. Per quanto riguarda il lavoro, dopo 2-3 anni di attività ridotta, molte autorità aeroportuali e molte compagnie aeree si sono fatte cogliere di sorpresa dal ritorno della grande domanda di viaggi per vacanze in quella che, per il settore turistico, potrebbe - e dovrebbe - essere la prima estate "quasi normale" del decennio: ecco quindi emergere la carenza di



personale di terra e di personale di volo, talora a cominciare dai piloti, dovuta ai "tagli" legati al Covid. Per farvi fronte, si è pensato di prolungare o aumentare i turni, assai spesso senza tener conto delle esigenze normali dei lavoratori, a cominciare da quelle di carattere familiare. I lavoratori, del resto, com'è naturale, hanno colto l'occasione per richiedere aumenti salariali.

I problemi della politica economica rispuntano quindi tra le code dei vacanzieri: è possibile aumentare i salari degli addetti al trasporto aereo rischiando una pioggia di richieste di aumenti che le imprese non sempre possono permettersi? È possibile pagare ai lavoratori una parte delle ritenute che fanno la differenza tra salario lordo e busta paga, magari ritoccando all'insù altre voci delle entrate pubbliche? Oppure possiamo sperare che la crescita dell'economia - che non è stata indifferente negli ultimi 12-18 mesi - generi risorse che si possono subito redistribuire? E infine, le cose potrebbero migliorare con l'estensione del coordinamento europeo del settore voli - garantito da Eurocontrol, un ente pressoché sconosciuto ma di estrema importanza per la disciplina del traffico nei cieli - anche alle attività locali precedenti o successive ai voli stessi?

Non ci sono risposte certe a queste domande - il che è sintomatico nella "nebbia globale" nella quale ci stiamo muovendo - e non ci sono veri e propri modelli da seguire. Ci sono, invece, a tutti i livelli, dalle piccole alle grandi imprese, dalle piccole alle grandi amministrazioni, dei modelli organizzativi da inventare e da sperimentare. I progetti di organizzazioni più snelle e più efficienti potrebbero avere il loro primo abbozzo nei prossimi mesi sotto un ombrellone o lungo un sentiero di montagna. Di certo, se non ci saranno nuovi modelli organizzativi, code e ritardi non si risolveranno da soli. —