

In aeroporto la situazione sta tornando alla normalità
I consumatori: 1000 euro di danni per viaggiatore

Meta, commissione Trasporti della Camera: verificheremo il sistema di controlli e sanzioni

Caos bagagli, ora parte la guerra dei risarcimenti

Le compagnie aeree: «AdR ci rimborsano per i disservizi e i costi di riconsegna delle valigie»
Operatori ancora sotto accusa: a Fiumicino sono 6mila, ma sui contratti è mistero

di Massimo Palladino / Roma

MENTRE C'È il lento ritorno alla normalità e fioccano le accuse reciproche, le smentite, le promesse, nei magazzini dell'aeroporto di Fiumicino ci sono 800 valigie senza scontrini di appartenenza che andranno all'asta. A dirlo è il segretario della Commissione

Trasporti della Camera, Egidio Pedrini: «Certamente per i viaggiatori a cui non sono stati restituiti i bagagli non farà certo piacere sapere che la loro valigia potrebbe essere tra quelle poste in vendita». Trovare delle cause non è semplice soprattutto per il rimpallarsi delle responsabilità tra i numerosi attori della vicenda. Mentre alcune associazioni di consumatori chiedono di monetizzare i danni subito per lo smarrimento dei bagaglia, Confconsumatori chiede fino a mille euro di risarcimenti e l'Enac «pubblicità» il suo opuscolo sulle modalità di reclamo, anche l'Ibar, l'associazione che unisce i principali compagnie aeree italiane e straniere operanti in Italia - dice la sua. In questi giorni era stata in silenzio, ora va giù duro: «Le autorità competenti smettono di cercare capri espiatori e si assumano le proprie responsabilità. Aeroporti di Roma indennizzi le compagnie aeree dei costi subito per i disservizi, il governo sanzioni il vertice dell'Enac per omesso controllo nei confronti di Adr». Ma oltre a indennizzare le compagnie per i costi da loro affrontati per recapitare a domicilio i bagagli smarriti (si parla di oltre tre milioni di euro), Ibar chiede che siano Enac e Adr a scusarsi con i passeggeri secondo «il principio secondo il quale paga chi è responsabile».

Un principio che a pensarci bene, a Fiumicino in questi giorni non è semplice da dimostrare. Anche le società di handling, che si occupano di carico e scarico dei bagagli, sono legate alle compagnie aeree da contratti «misteriosi»: da Assohandler, l'associazione che riunisce le principali società del settore non dicono nulla di più di qualche numero: «In tutta Italia ci sono 12mila addetti, solo 6mila a Fiumicino». Ma se si chiede quanto vale un contratto tra una compagnia e una società di handling la risposta sarà: top secret. La spiegazione: «Ogni vettore può negoziare con l'handler qualsiasi prezzo. E' materia riservata, non esistono requisiti minimi». Il settore, disciplinato dal 2000, con queste caratteristiche non può che essere sotto la cri-

tica costante dei sindacati. Qualche dato lo si può ricavare da alcuni bilanci. Ad esempio, fanno sapere fonti sindacali «Alitalia paga ad Alitalia Airport handling ogni trimestre circa 18 milioni di euro con un meccanismo particolare: un bonus/malus del 10%. Se le prestazioni raggiungono un certo tenore scatta il premio. Ma di-

mostrare la bontà delle prestazioni eseguite non è semplice». Verosimilmente è uno schema che si applica anche in altri contratti con gli altri handlers. Comunque sia, è un settore quello del traffico aereo che sarà oggetto di audizione davanti alla commissione Trasporti presieduta dal Ds Michele Meta: «In tutta questa vi-

ceda - dice il deputato - a non brillare è stata soprattutto Adr. Lo scalo di Fiumicino è un biglietto da visita non solo per la città di Roma ma di tutto il Paese». La questione di Fiumicino va però inquadrata per Meta in un contesto più generale: «Sia per gli scali aerei ma anche per le autostrade, i concessionari non hanno fatto investimenti

e il risultato è il caos a cui abbiamo assistito. Ora la ricreazione è finita: a settembre convocheremo tutti coloro che sono impegnati nel sistema del trasporto. Verificheremo il sistema sanzionatorio, la jungla dei contratti e presenteremo una risoluzione. La questione sfocerà in una proposta di legge. Nessuno si illuda, non faremo sconti».

LOW COST

Ciampino, voli «tagliati»: Ryanair fa ricorso al Tar

La maggiore compagnia low cost d'Europa ha presentato ricorso al Tar del Lazio contro la decisione dell'Enac di ridurre di quasi il 30% i voli sull'aeroporto di Ciampino, da 138 a 100 voli, dal prossimo novembre. L'amministratore delegato della compagnia irlandese, Michael O'Leary ha presentato reclamo anche alla Commissione europea sostenendo che le autorità italiane «stanno di nuovo cercando di sostenere l'ammalata terminal Alitalia bloccando le tariffe basse e la concorrenza». «Enac ha cercato in vari e illegali modi di limitare le tariffe basse e le possibilità di scelta offerte dalle compagnie a bassa tariffa a Ciampino». O'Leary ha anche minacciato di abbandonare lo scalo, dove perderebbe il 12% di attività dopo la chiusura per cinque mesi decisa dall'Enac per «infondati lavori "essenziali" alla pista». Ma a chi gli chiedeva se accetterebbe di trasferirsi nel terzo aeroporto in predicato di aprire per le low cost fra Viterbo, Latina e Frosinone, O'Leary ha risposto: «Vedremo se lo costruiranno, visto che in Italia i politici fanno solo tante promesse».

Le valigie

I bagagli persi andranno all'asta

Sono 800 le valigie senza un proprietario che ora potrebbero essere vendute all'asta. La riconsegna di ogni valigia persa costa, secondo le compagnie aeree, 150 euro al singolo vettore. Calcolando la riconsegna di 20mila bagagli persi, le spese ammontano nel totale a 3 mln di euro. Considerando le punte di traffico di Ferragosto le valigie smarrite in totale potrebbero arrivare a 50mila.

I costi

1000 euro per scaricare un vettore

Compagnia aerea e società di handling, in regime di liberalizzazione, possono concordare qualsiasi prezzo. Per questo fare un calcolo su quanto costa «scaricare» un vettore è difficile. Il «costo» per un aereo su tratte europee è di circa mille euro. Secondo uno studio della Filt Cgil, negli ultimi dieci anni il costo dei servizi handling si è via via ridotto di circa il 30%.

L'Enac

La guida «Conosci i tuoi diritti»

Si chiama «Conosci i tuoi diritti» ed è la guida rapida dell'Ente nazionale per l'aviazione civile sui diritti che il passeggero può vantare nei casi di tutti i disservizi del trasporto aereo. I viaggiatori possono ritirarla prima dell'imbarco in aeroporto e contiene numerosi consigli utili per l'utente in caso di smarrimento, furto o danneggiamento del bagaglio imbarcato.



I bagagli ammassati nella sala doganale del terminal C all'aeroporto di Fiumicino, ieri mattina Ansa/Telenews

«80 addetti in più? Sì, ma su 3 turni è acqua fresca»

Assunti a giugno da ieri sono al lavoro per l'emergenza trolley. Ma nessuno li ha visti

/ Roma

OTTANTA persone ma c'è un giallo. Durante il vertice di martedì con il ministro Bianchi e il direttore dell'Enac Vito Riggio avevano lanciato le loro proposte

per sopperire al caos bagagli. Tra queste c'era quella di nominare un dominus, un commissario responsabile che facesse da coordinatore e supervisionasse il ritorno alla normalità. E così è stato scelto Vitaliano Turrà, direttore Enac dell'aer-

porto, che ha portato «in dote» subito 80 operai. Assunti a giugno da Adr per sopperire a eventuali carenze del sistema di smistamento e per fronte ai picchi di traffico estivo, ufficialmente sono al lavoro da ieri mattina. Fino al 30 settembre saranno alle prese con le giacenze di bagagli, a seguito delle difficoltà emerse in questi giorni. C'è chi dice di averli visti all'opera, chi dice esattamente il contrario: «Ma quale task force, non c'è nessuna novità - criticano dal sindacato dei trasporti Sdl -. Da queste parti non si è ancora visto nessuno e probabilmente questi rinforzi arriveranno suddivisi su tre turni. Una

goccia in un mare». I dubbi del sindacato riguardano la nomina di Turrà: «Aver nominato il Direttore dell'Enac dell'aeroporto di Fiumicino è duplicare un mandato che questa figura ha già istituzionalmente». Anche dalla Filt Cgil di Roma Ovest si dicono perplessi circa

**Il 40% dei lavoratori è precario o part time
Il turno è di 4 o 6 ore
Il compenso varia dai 700 ai 1300 euro**

gli ottanta rinforzi: «Si era parlato di un certo profilo professionale, probabilmente sarà personale di staff che farà supervisione, ma non sono coloro che servivano ora nell'immediato a smaltire i bagagli accumulati». Smalettiti i bagagli, rimane però il problema più generale della condizione di lavoro degli addetti delle società di handlers. Mauro Rossi segretario nazionale della Filt Cgil rileva: «Queste aziende rappresentano l'anello debole dell'industria per il livello molto basso dei profitti a causa della politica tariffaria. Siamo di fronte a un continuo taglio dei costi ovviamente a danno del personale». Circa il 40%

dei lavoratori del settore è precario e a part time. Si «turna» su quattro o sei ore e il compenso varia dai settemila ai 1300 euro «ma in quest'ultimo siamo di fronte a un lavoratore con una certa anzianità sulle spalle» fanno notare dalla Filt. La situazione di Fiumicino con il caos scoppiato in questi giorni non è però isolata. Anche in Lombardia, avverte sempre la Filt, il numero dei precari del settore supera le migliaia di unità: «Soprattutto a Milano Malpensa la situazione è critica. Ministero dei Trasporti ed Enac devono intervenire prima che accadano altri disservizi come a Fiumicino».

IL PERSONAGGIO La lunga carriera del numero uno di Enac: nominato dalla destra, confermato dalla sinistra. E con la rotta sempre al centro

Riggio, dalla Protezione civile ai cieli all'ombra della Balena Bianca

/ Roma

L'uomo è così. Quando tutti chiedevano le sue dimissioni nel bel mezzo del caos bagagli all'aeroporto di Fiumicino, lui ha incassato la riconferma all'unanimità dal Consiglio dei ministri. E ora che persino il ministro Bianchi ha dovuto precisare che non esiste alcuna prova che i disservizi nello smistamento dei bagagli nel maggiore aeroporto italiano siano stati provocati da manomissioni ai sistemi, lui tira dritto e prosegue per la strada. Lui è Vito Riggio, sessantenne presidente dell'Enac, l'uomo che con le sue dichiarazioni nei giorni ha scatenato il putiferio con i sindacati ora più che mai sul piede

di guerra. Con tanto di minacce di scioperi. «Ricevo perentorie ed indignate richieste di scuse per aver ipotizzato che possano essersi verificati atti di manomissione di un impianto vecchio e delicato, per di più sottoposto ad un carico eccessivo - spiega ieri Riggio - Confermo che evidenze, testimonianze e voci qualificate mi imponevano di lanciare un allarme la cui fondatezza è ora rimessa all'autorità giudiziaria. Personalmente mi auguro si sia trattato solo di inefficienza». Nessuna scusa, quindi. Almeno non a quei lavoratori che soltanto ieri protestavano contro le parole usate dal presidente dell'Enac per cercare una causa valida al caos di Fiumicino, fra bagagli per-

si, montagne di valigie e aerei in ritardo. «Le scuse - proseguiva ieri - sono dovute verso i cittadini che hanno pagato per avere un servizio che non hanno ricevuto nonostante impegni precisi richiesti dall'Enac a tutti gli operatori, con atti che sono a disposizione di tutti, sin dall'ottobre

In questi giorni ha fatto il «duro» gridando al sabotaggio per Fiumicino



scorso. Le scuse sono dovute da tutti coloro che operano nel settore, in primo luogo dal privato che gestisce l'aeroporto, dalle compagnie aeree che scelgono i loro handler e anche da una autorità di vigilanza i cui poteri sono ancora troppo deboli e la cui consistenza è inadeguata a ga-

**Ancora ieri insisteva: «Lanciare l'allarme era doveroso
Le scuse? Solo ai passeggeri»**

rantire i diritti dei passeggeri nonostante le denunce e le richieste degli ultimi 4 anni». Non un passo indietro. Anzi: questo siciliano nato sessanta anni fa a Barrafranca, in provincia di Enna, e laureato in giurisprudenza a Palermo tira dritto per la sua strada e non sembra in nessun modo intenzionato a rivedere le sue posizioni. Forte anche del consenso incassato a Palazzo Chigi, infatti, Riggio sembra aver scelto la linea dura. Ben saldo sulla poltrona dove nel 2003 lo insediò come commissario straordinario (allora ministro dei Trasporti Pietro Lumardi. Che dell'attuale presidente dell'Enac era stato consulente quando Riggio ricopriva la carica di sotto-

segretario alla presidenza del Consiglio (governo Ciampi) con delega alla Protezione Civile. Nominato da destra, confermato da sinistra, Riggio però è un uomo di centro con un cursus lunghissimo sempre all'ombra (o intorno) della Balena Bianca. Prima Dc, fin dai tempi in cui era «soltanto» un insegnante universitario di diritto pubblico e amministrativo, poi referendario con Segni e infine Democrazia Europea di Sergio D'Antoni. L'uno, l'amico di una vita, transitato dalla Dc alla Cisl. L'altro dalla politica (deputato per due legislature) agli aerei. «Ma sempre da politico - ricorda - più che da esperto di trasporto». Ah, ecco.

ma.so.