



L'aeroporto è un ambiente di lavoro che va dalla zona parcheggi, dove spesso ci sono anche le aziende di autonoleggio e le fermate del treno, della metropolitana o del Tpl, alla zona security, accettazione e commerciale, fino alla zona "airside", dove si svolgono le attività di carico-scarico bagagli, rifornimento carburante e dove passano il personale del catering e delle pulizie di bordo, gli equipaggi delle compagnie aeree ed i passeggeri.

Si generano quindi i cosiddetti rischi da interferenza, in molteplici forme. Il primo punto che vale la pena esplorare è relativo alla possibilità di ridurre queste interferenze, in particolare nel piazzale airside, che è anche la zona più pericolosa per i rischi legati alla presenza di grandi quantità di carburante ed all'esposizione ad agenti atmosferici ed al rumore. Nel piazzale, quindi, dovrebbero essere presenti meno persone a piedi possibile. Per raggiungere questa finalità si possono mettere in campo misure organizzative, come privilegiare sempre il finger per l'accesso di passeggeri, equipaggi e altri lavoratori all'aeromobile e, in alternativa, l'utilizzo di autobus: dovrebbe rappresentare una vera e propria eccezione il fatto di far transitare queste figure a piedi nel piazzale e questo, in particolare nel caso dei passeggeri che non sono formati, riduce già di molto anche i rischi da interferenza. In secondo luogo, alcune misure di innovazione tecnologica possono aiutare anche rispetto al tema delle interferenze: le operazioni di carico, scarico e movimentazione dei bagagli dovrebbero essere quanto più possibile automatizzate e gestite dall'essere umano in postazioni sicure e separate rispetto alle aree dove operano i macchinari.

Ma se i rischi da interferenza si possono ridurre, certamente non si possono eliminare del tutto proprio per la natura e la complessità dell'ambiente aeroportuale complessivamente inteso. Pertanto sarebbe opportuno stabilire anche negli aeroporti la figura dell'Rls di sito produttivo che, secondo l'art. 49 del D.Lgs. 81/2008 è individuato nei *"contesti produttivi con complesse problematiche legate alla interferenza delle lavorazioni e da un numero complessivo di addetti mediamente operanti nell'area superiore a 500"*. D'altra parte anche il Ccnl di settore nella sua parte generale esprime *"la necessità che negli aeroporti con traffico superiore a 3 milioni di passeggeri annui e che presentino situazioni di particolare interferenza operativa connessa alla presenza di più Società, venga istituita anche la figura dell'Rls di sito"* (art.12) e costituisce un Osservatorio (art.1) per esaminare e approfondire la tematica degli RlsS.

L'Osservatorio è stato istituito ma l'ultimo incontro risale all'esordio della pandemia: sarebbe pertanto necessario riprendere il lavoro in maniera tale da focalizzare questa

tematica e dare piena attuazione alle previsioni di legge e contrattuali, oltre che promuovere sperimentazioni e buone pratiche nei singoli aeroporti per superare la storica diffidenza rispetto a questo tipo di azione sindacale.

SUL LAVORO VAISICUR*: LA CAMPAGNA DI FILT CGIL