Federazione Regionale USB Lazio

Aviation Services, i Medici Competenti Aziendali possono effettuare liberamente la propria professione tutelando i lavoratori?

Civitavecchia, 10/08/2021

Questa è la domanda che ci facciamo dopo la non idoneità attribuita al nostro delegato Andrea Nicoletti, RSA USB, del settore trasporto aereo della società Aviation Services spa, presente nei maggiori scali italiani, che è stato sospeso senza retribuzione e nemmeno posto in cassa integrazione. Praticamente una punizione per avere alzato la testa e aver chiesto i propri diritti.

Ricordiamo che Aviation Services spa qualche anno fa licenziava un altro delegato USB per aver denunciato problematiche in merito a salute e sicurezza. Dopo intervento dell'ASL Roma 3 ad Aviation Services spa venivano bloccati diversi mezzi usati per l'assistenza ai voli.

Andrea Nicoletti qualche mese fa veniva visitato dal Medico Competente Aziendale di Aviation Services spa ottenendo una idoneità alla mansione di Team Leader ma con limitazioni alla movimentazione dei carichi. Dopo quella valutazione veniva demansionato e addetto alla guida dei Cobus, mezzi per il trasporto passeggeri.

Puntualmente il nostro delegato riferiva e compilava apposita modulistica “safety report”, usata da Aviation Services per la salute e la sicurezza. Andrea fermava i mezzi Cobus perché privi di aerazione per gli autisti e anche per i passeggeri, che spesso vengono chiusi in questi mezzi a vetri sotto il sole estivo, per cui gli autisti sono costretti a subire le legittime

rimostranze e a volte gli insulti dei passeggeri per il caldo afoso e senza ricircolo di aria che in questo momento di pandemia diventa essenziale per evitare la proliferazione del Covid.

Andrea, parallelamente alle limitazioni alla movimentazione dei carichi, ha problemi alla guida di questi mezzi, ma il Medico Competente Aziendale non ha mai effettuato visite specifiche per la conduzione di questi autobus per il trasporto passeggeri. Aviation Services spa, azienda di circa 750 dipendenti, afferma di non poterlo impiegare in nessuna postazione, tanto meno nella sua mansione di Team Leader perché non può sollevare i bagagli. La mansione di Team-Leader non è una semplice figura aeroportuale, deve far rispettare la sicurezza del volo affidatogli ed effettuare la movimentazione dei carichi lo distrarrebbe da questa funzione essenziale di coordinatori dei mezzi per le operazioni di rifornimento carburante.

A questo punto dobbiamo aprire una parentesi sul settore aeroportuale e sulla metodologia di lavoro a cui i lavoratori sono sottoposti.

La maggior parte dei velivoli conteinerizzati, aerei in cui viene inserito un contenitore con i bagagli pesanti dai 20kg ai 40kg, per risparmiare carburante e quindi soldi, sono stati trasformati in velivoli sfusi. Quindi i bagagli vengono sistemati dai lavoratori entrando nelle stive alte circa 1 metro e 20 cm, in ginocchio o sdraiati. Movimentazione dei carichi assolutamente errata ma di questo nessuno parla.

Inoltre gli aerei più piccoli vengono costruiti direttamente con stive sfuse e alte circa 1 metro. Le operazioni di scarico e carico devono avvenire in 35 minuti, affinchè ADR, società di gestione dell'aeroporto di Fiumicino vinca i famosi premi Quality, in condizioni di caldo superiore ai 40 gradi d'estate o freddo d'inverno con temperatura al di sotto dello 0. Attualmente, poi, le mascherine anticovid che all'interno delle stive anguste non facilitano i compiti. I lavoratori raramente hanno il tempo per il recupero psicofisico tra un volo e l'altro e svolgono queste operazioni continuamente all'interno della loro giornata lavorativa.

I velivoli sfusi sono la maggior parte dei voli giornalieri affidati ai lavoratori aeroportuali e la maggior parte delle compagnie usano questo genere di velivoli. Compagnie low-cost e non. Dopo 5 o 10 anni a questi ritmi e con questo genere di lavoro, quando i lavoratori richiedono visite mediche di controllo alle aziende, per problemi muscolo-scheletrici, finendo nelle mani dei Medici Competenti Aziendali, pagati dalle società per cui lavorano, secondo voi cosa sarà dichiarato nelle visite di idoneità?

Attualmente molti lavoratori, non solo del reparto del trasporto aereo, vengono licenziati per le non idoneità al lavoro. Non solo vengono licenziati dalle aziende per cui lavoravano ma la sanità italiana, quindi tutti noi, deve pagare interventi e cure mediche ai lavoratori che subiscono questo genere di trattamenti riconducibili alla non applicazione della legge sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Andrea Nicoletti lavora dal 2009 in Aviation Services spa, società di handling che si occupa

dell'assistenza ai vettori, dello scarico e del carico dei velivoli. Nei DVR aziendali poco si parla di queste operazioni perché vengono descritte soltanto quelle relative ai voli conteinerizzati.

USB sarà al fianco di Andrea Nicoletti sospeso e senza retribuzione, finché Ispettorato, ASL e organi competenti non accerteranno cosa realmente succede negli aeroporti italiani.

Ancora una volta assistiamo al ricatto salute/lavoro, diritti/licenziamento a cui spesso i lavoratori sono costretti a piegarsi pur di portare a casa uno stipendio.

USB Civitavecchia