

PERCHÈ UN ANNO DOPO?

di PIETRO ICHINO

Publicato sul Corriere della Sera - 7 settembre 2003

Meglio tardi che mai: è già un passo avanti rispetto a un passato neanche tanto lontano. Ma se si è deciso di licenziare i ladri, perché ci si arriva soltanto ora, a un anno di distanza dalla scoperta del reato?

Fin dall'agosto 2002 i giornali avevano pubblicato le foto di alcuni addetti ai servizi di *handling* di Malpensa mentre frugavano nei bagagli e trasportavano la refurtiva fuori dallo scalo. Nulla imponeva alla datrice di lavoro – la Sea, società di diritto privato – di attendere l'esito del processo promosso dal pubblico ministero, per procedere al licenziamento: la presunzione di innocenza fino alla sentenza definitiva di condanna vale solo sul piano penale, non su quello della responsabilità contrattuale. Certo, i giudici del lavoro sono generalmente molto severi nel vagliare i motivi del licenziamento; ma se si ritiene il licenziamento giustificato oggi lo si doveva ritenere giustificato anche un anno fa, almeno nei casi in cui la prova era già allora evidentissima.

Sull'indugio della Sea non ha certamente pesato la preoccupazione per la sorte dei lavoratori interessati: in provincia di Varese un operaio che perde il lavoro lo ritrova per lo più con grande facilità in tempi brevi. Ha invece presumibilmente pesato la solidarietà diffusa, nei confronti dei lavoratori scoperti a rubare, da parte dell'area del sindacalismo autonomo, sempre molto forte nel settore dei trasporti. Ma ha pesato anche una certa cultura aziendale che la Sea ha ereditato dal settore pubblico, dove la stabilità del posto di lavoro è di fatto tutelata in modo molto più intenso che nel settore privato e l'interesse del dipendente prevale sistematicamente su quello della collettività al buon funzionamento del servizio. Molte aziende un tempo pubbliche, ora privatizzate, continuano a soffrire di questa inversione di priorità.

Va anche detto che se la tolleranza dei difetti diffusi di produttività, rispetto agli standard degli altri Paesi europei, ha potuto sopravvivere alla Sea, soprattutto nel settore dei servizi di *handling*, è anche per il regime di monopolio - ultimamente corretto in un regime di indebita limitazione della concorrenza - nel quale essi hanno continuato a operare, nell'ultimo decennio, in violazione di una precisa direttiva comunitaria. Qui le colpe vanno ripartite paritariamente tra sindacati del settore (tutti), *management* aziendale e autorità statali compiacenti.

Fatto sta che la sanzione del licenziamento, irrogata con tanto ritardo rispetto alla scoperta del fatto, perde gran parte della sua efficacia deterrente contro un reato commesso con troppa frequenza, che reca un danno gravissimo al prestigio e all'affidabilità del maggiore aeroporto italiano. La lentezza di riflessi della direzione aziendale su questo terreno, poi, non giova certo al miglioramento dell'immagine dello scalo – già poco brillante, per tanti altri motivi – agli occhi di quel pubblico internazionale che ogni giorno si trova a scegliere tra Malpensa, Zurigo, Francoforte, Amsterdam, Parigi e Londra per i propri viaggi intercontinentali.