

Contributo di

CIGL Bergamo

23 settembre 2026





Camera del Lavoro di Bergamo

Via G. Garibaldi, 3 24122 Bergamo - Tel. 035.35.94.119

www.cgil.bergamo.it - e-mail: bergamo@cgil.lombardia.it

Oggetto: Contributo al Master Plan 2029-2043 dell'Aeroporto Internazionale di Bergamo-Orio al Serio "Il Caravaggio", reso ai sensi dell'art. 40 del Dlgs. 36/2023 (Codice Appalti)

Premessa

Il Master Plan 2029-2043 dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio prevede un'importante crescita nell'attività aeroportuale che porterà con sé non solo l'aumento dei passeggeri annualmente in transito – stimati a 25 Mln - ma anche di coloro che, nell'aeroporto, lavorano. Per quanto riguarda gli addetti diretti "on-site" si prevede infatti una crescita degli attuali 6.812 a una forbice che varia tra i 9.500 e gli 11.500 addetti. Se lo sguardo si allarga agli addetti indiretti e indotti, sempre "on site", si prevede un passaggio dagli attuali 13.492 una previsione che varia dai 20.100 ai 24.400.

È indiscutibile l'importanza dell'infrastruttura aeroportuale per il tessuto economico della nostra provincia, vista l'ampiezza della sua *catchment area*, stimata in 12 milioni di abitanti entro 90 minuti di distanza, e vista la rilevante presenza di realtà industriali e di PMI. Altrettanto chiaro è che l'ampliamento dell'aeroporto e della sua attività debbano collocarsi dentro una imprescindibile cornice di tutela della salute dei cittadini e dell'ambiente.

Come scritto nella Relazione di Progetto, l'Aeroporto è sempre meno un *non luogo* e sempre più uno spazio strettamente interconnesso al territorio; una "aero-polis" punto di riferimento della città moderna. Seguendo questa linea

di ragionamento è allora fondamentale che l'aeroporto diventi, oltre che un luogo di innovazione tecnologica, anche un terreno di innovazione sociale. Fondamentale è, in altre parole, anche la sostenibilità sociale dello scalo.

Volgendo l'attenzione al lavoro, questo si traduce nella scelta di iniziare un percorso di relazioni sindacali capaci di ricomprendere al loro interno i bisogni di lavoratrici e lavoratori che ogni giorno popolano il sedime aeroportuale, a vario titolo, alle dipendenze di realtà settorialmente differenti e che si vedono applicati contratti diversi. Parliamo di persone le cui condizioni lavorative possono essere anche molto distanti tra loro ma che, ciò nonostante, sono accumulate dal condividere un luogo di lavoro con delle peculiarità come appunto quelle dell'aeroporto.

Governare la complessità: un coordinamento di sito

In termini generali pensiamo che si debbano gettare le basi, nello scalo bergamasco, per una contrattazione di sito che prenda le mosse dalla condivisione di protocolli "quadro" il cui centro sia la qualità del lavoro di chi opera in aeroporto, compresi coloro che lavorano in regime di appalto, di affidamento e nelle attività commerciali. Ciò significa, ad esempio, assicurare a chiunque operi nel sedime aeroportuale, l'applicazione dei contratti nazionali siglati dalle OO.SS. maggiormente rappresentative e i corretti inquadramenti in funzione delle mansioni svolte.

I temi della salute e sicurezza sul lavoro sono altrettanto fondamentali e, vista la loro trasversalità, dovrebbero allo stesso modo essere oggetto di un protocollo di sito. I protocolli potrebbero anche istituire tavoli di monitoraggio attraverso i quali mantenere un "confronto di sito" permanente.

Sarebbe questa una via attraverso cui inaugurare una nuova stagione di dialogo, rendendo la "qualità del lavoro" e il confronto costante e coordinato tra le parti i tratti distintivi delle relazioni sindacali in aeroporto.

Al fianco di questa impostazione generale, pensiamo che ci siano altre questioni che già oggi interessano le lavoratrici e i lavoratori dello scalo e che, soprattutto in una prospettiva di aumento del personale “on-site”, debbano essere affrontate e inserite nel Master Plan.

Mobilità e Trasporti

La prima riguarda il trasporto “verso e da” l'aeroporto. L'attuale situazione vede gran parte delle lavoratrici e dei lavoratori utilizzare il mezzo privato per il tragitto casa-lavoro. Per una buona parte di loro non esiste un'area sosta dedicata e le convenzioni con i parcheggi a pagamento comportano comunque costi rilevanti. Considerando inoltre le specificità orarie delle turnazioni, che includono il lavoro notturno e festivo, il trasporto pubblico, a oggi, non è un'opzione praticabile per molti. L'attuale Master Plan, pur prevedendo un sostanziale aumento dei parcheggi dedicati ai passeggeri, nulla riporta invece per il personale operante in aeroporto. Per questo pensiamo che, dentro il piano di connettività tra aeroporto e territorio, debba trovare spazio anche l'attivazione di linee del trasporto pubblico locale che possano soddisfare le esigenze orarie dei lavoratori. Queste linee potrebbero anche costituire un “servizio navetta” di collegamento tra aree di sosta periferiche e il sito aeroportuale. La stessa Relazione di Progetto, inoltre, evidenzia che allo stato attuale non sono presenti servizi di car sharing; formule che incentivino questa modalità di trasporto dei lavoratori potrebbero essere uno strumento altrettanto utile per agevolare il trasporto casa-lavoro, peraltro ridimensionandone i costi. Infine, benché l'aeroporto abbia visto riconosciuto un approccio bike-friendly, si potrebbe ulteriormente incentivare la mobilità dolce, prevedendo ad esempio specifiche aree protette per il posteggio delle biciclette, adeguati spogliatoi e “zone doccia” per chi, tra i dipendenti, scelga di recarsi al lavoro con questo mezzo.

Aree ristoro e welfare aeroportuale

Dal 2020 l'aeroporto non ha più un servizio mensa. Riteniamo che il Master Plan debba prevederne il ripristino. Accanto a questo dovrebbero essere previste aree ristoro per la conservazione, consumazione e riscaldamento del cibo portato da casa, possibilmente collocandole in luoghi diversi del sedime aeroportuale in modo che siano concretamente raggiungibili nelle tempistiche previste dalle pause. Il Master Plan prevede la realizzazione di nuovi edifici che costituiscono, senz'altro, un'opportunità logistica per prevedere anche questi nuovi spazi. Peraltro l'aumento di personale previsto deve necessariamente comportare una modifica degli spazi dedicati ai dipendenti, visto che quelli esistenti oggi, non sono sempre sufficienti a garantire spazi minimi dignitosi (spogliatoi, spazi break, oggi sono relegati in alcuni casi in container provvisori). I numeri in crescita del personale rischiano di generare inoltre la completa insufficienza anche degli accessi dei dipendenti, fortemente critici allo stato attuale.

Si potrebbe inoltre costruire, sempre in termini di "sito aeroportuale", una rete di servizi di welfare che risponda alle esigenze di conciliazione vita-lavoro. Considerando la prossimità dell'aeroporto a un'area a forte vocazione commerciale, potrebbero essere strutturati servizi di time-saving all'interno dei sistemi welfare per i dipendenti che possono essere implementati attraverso la contrattazione (servizi di supporto alle varie gestioni della vita extralavorativa: cura della persona, disbrigo pratiche, facilitazione della spesa.....) oltre a specifiche convenzioni che rispondano alla necessità di accudimento di minori (convenzioni con asili nido, con spazi compito dopo scuola, con servizi educativi nelle pause scolastiche), dentro una prospettiva di integrazione con i servizi di welfare locale.

Conclusioni

Nei 15 anni coperti da questo Master Plan, l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio ha l'opportunità e il dovere di diventare un luogo migliore, non solo per chi vi transita, ma anche e soprattutto per le migliaia di donne e uomini che, con professionalità e forte senso del dovere, ne garantiscono l'operatività quotidiana. Le proposte avanzate in questo contributo guardano al futuro ma si fondano su bisogni già oggi presenti e che pensiamo vadano in ogni caso affrontati attraverso un dialogo tra le parti costante e capace di riunire le molteplicità contrattuali presenti.

Infine, la crescita del traffico e della produttività devono viaggiare di pari passo con la sostenibilità ambientale, la tutela della salute e la crescita dei diritti e della qualità della vita lavorativa. Solo così lo sviluppo di Orio al Serio potrà dirsi davvero sostenibile e generativo per l'intero territorio bergamasco.

Bergamo, 18 settembre 2026

Marco Toscano

Segretario Generale CGIL Bergamo

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marco Toscano', with a stylized, sweeping flourish at the end.