

I lavoratori precari costituiscono ormai il 50% degli addetti. Anche Alitalia vanta 1.200 stagionali

LA FATICA Dietro il fascino dell'uniforme, la fatica non riconosciuta del lavoro: i disturbi al sistema circolatorio, la fertilità ridotta, le difficoltà della vita familiare. Mentre la liberalizzazione senza limiti dei cieli porta precarietà e sfruttamento nel settore, privo di un contratto nazionale di categoria

di Luigina Venturelli / Milano

I fascino dell'uniforme resiste all'usura del tempo. Anche se aggiornata rispetto alla pin-up degli anni Cinquanta, labbra rosso fuoco e bionda cotonatura, l'iconografia classica della hostess si mantiene splendente: donna libera e indipendente, dalla profonda conoscenza del mondo e dal grande appeal. Resta nell'ombra il prezzo pagato per una vita ad alta quota: i disturbi al sistema circolatorio e le difficoltà della vita familiare, i rischi connessi alle radiazioni e le gravidanze interrotte. Nell'immaginario collettivo e nel quadro normativo è la fatica del lavoro a non essere riconosciuta, ignota ai distratti clienti in viaggio e dimenticata dal mondo politico, che ha cancellato la qualifica di lavoro usurante e, in assenza di un contratto nazionale di categoria, ha consegnato gli assistenti di volo allo sfruttamento di un settore aereo liberalizzato senza limiti, dai vettori istituzionali, dove le tutele sindacali possono ben poco davanti a un nuovo esercito di precari, alle low-cost, dove le garanzie nemmeno esistono. Non si salva neanche la signora Alitalia, dove su 4.200 hostess e steward in servizio oltre 1.200 sono stagionali: «Ai giovani fanno contratti di tre o quattro mesi che vengono continuamente rinnovati, senza possibilità d'assunzione» racconta Elisabetta, 42 anni. È il resoconto di una dipendente di lunga data, titolare di diritti che vede passare di moda sulla pelle dei giovani colleghi: «Sono nella compagnia da 20 anni e con questo lavoro ci andrò in pensione, ma per i nuovi arrivati è un'ipotesi che non si pone».

E si che fare l'assistente di volo non è una passeggiata, anche in presenza delle dovute tutele. «Perdiamo il ritmo del giorno e della notte accusando disturbi al sonno - spiega Elisabetta - abbiamo problemi all'udito fino alla rottura del timpano, sofferiamo di continui mal di schiena e di ernie al disco». Sono gli effetti dei fusi orari, delle pressurizzazioni, dello spostamento di carrelli sul veivolo in movimento. Ma il maggior rischio è rappresentato dalle radiazioni ionizzanti che vengono assorbite dal corpo umano: «Ho una figlia di 13 anni, ma è stato molto difficile riuscire a portare a termine la gravidanza. Il secondo bambino, invece, non è arrivato: prima ho avuto una gravidanza extrauterina e poi ho tentato senza successo l'inseminazione artificiale».

Centinaia di assistenti di volo, donne e uomini, hanno problemi di fertilità e non si contano le gravidanze interrotte. Ma nessuno studio medico è sta-



Hostess Alitalia con la divisa firmata dalle Sorelle Fontana, negli anni sessanta. Fototeca Alitalia/Ansa

to fatto sulla categoria, nessuna statistica tiene aggiornato il numero degli aborti spontanei: hostess e steward non ricevono l'assistenza sanitaria dall'Inail ma dall'Istituto di medicina legale, ente militare restio a fornire dati in materia.

Così molti preferiscono non rischiare: «Mi sono data i 35 anni come limite, poi lascerò questo lavoro» promette la 32enne Vera (nome di fantasia, come gli altri presenti nell'articolo: meglio essere prudenti, le compagnie proibiscono agli assistenti di volo di parlare con la stampa). Fa la hostess per Vola-

«Avere mia figlia è stato molto difficile, mentre il secondo bambino non è proprio arrivato» racconta Elisabetta

re, lo stipendio è buono, ma il bilancio complessivo sulla vita personale è comunque in perdita: «Guadagno 2.200 euro al mese, ma questo lavoro è una bella esperienza solo se limitata nel tempo: si dorme spesso fuori casa, si mangia ad orari irregolari, si hanno sempre le gambe gonfie, si fa fatica a restare incinta. Per ragioni di salute e per farmi una famiglia, sto cercando un'alternativa a questa professione».

Cecilia, invece, ha 22 anni. Ha appena conseguito il brevetto e sta facendo l'addestramento in Air Dolomiti: «Per me ora va bene così, anche se ho perso molti amici e faccio pochissima vita sociale. Guadagno 1.600 euro al mese, vivo alla giornata, al futuro ci penserò tra qualche anno». Almeno si viaggia e si vede il mondo? «Sono riuscita a fare un giretto a Praga - risponde Cecilia - ma quando finisci di lavorare sei troppo stanca e vuoi solo tornare in albergo a tirare su le gambe. Questo lavoro fa invecchiare prima, bisogna seguire tutti i trucchi del mestiere: calze a com-

pressione graduata, bevverni diuretici, creme per il viso. Non a caso sono pochissimi gli assistenti di volo sopra i 36 anni».

Il che si spiega facilmente: la vita familiare è una continua corsa ad ostacoli, strozzata com'è tra le pieghe di un lavoro che non conosce orari stabili, domeniche, festività o notturni. «Ho una bimba di due anni, ma riesco a vederla solo nei giorni di riposo, dieci al mese. Per il resto è come un pacco postale, in spostamento continuo tra l'asilo, i nonni e gli zii» si rammarica Paolo, 31enne steward di Air One. I ritmi lavorativi non lasciano alternative: «Dormo fuori casa anche dodici notti al mese, sono in servizio fino a sei giorni consecutivi, per quattro tratte al giorno, e volo settanta ore al mese. Ma in certe compagnie si arriva anche a novanta o cento: così crescono stanchezza e stress, così diminuisce la sicurezza».

Una situazione che si aggrava man mano che le compagnie aeree si fanno me-

SCIOPERO DALLE 10 ALLE 18

Alitalia, oggi cancellati 394 voli Trasferta a rischio per i milanisti

Da una settimana sono in stato di agitazione. Oggi in sciopero. Anche ieri hostess e steward hanno applicato un rigido rispetto del contratto provocando la cancellazione di 32 voli a Fiumicino. Le cose peggioreranno di molto oggi dalle 10 alle 18 per la concomitante astensione dal lavoro dei controllori di volo dell'Enav del sindacato autonomo Sacta che faranno "compagnia" agli assistenti di volo Alitalia aderenti a Filt Cgil, Fit Cisl, Uilt, Ugl T.A., Anpav, Avia e Sdl. La stessa Alitalia ha già annunciato l'annullamento di 394 voli, di cui 187 nazionali e 207 internazionali. I clienti Alitalia possono contattare il call center al numero verde 800.650055, o consultare il sito internet www.alitalia.it.

Ma sul caos annunciato monta l'allarme legato alla trasferta di Champions dei tifosi milanisti. Il presidente dell'Ente nazionale aviazione civile, Vito Riggio, paventa «rischi di ordine pubblico» per i sette mila fan rossoneri in partenza per Atene proprio per lo stop dei voli. Riggio ha chiesto al direttore generale dell'Enac di scrivere alla commissione di garanzia sugli scioperi per chiedere un intervento per evitare problemi di ordine pubblico. Intanto ieri pomeriggio l'Enac aveva convocato i vertici delle compagnie per chiedere spiegazioni sulla situazione. Il direttore della produzione dell'Alitalia, Giancarlo Schisano, ha rilevato che per

gli scioperi e le agitazioni dall'inizio dell'anno i mancati ricavi per la compagnia ammontano a 30 milioni di euro (4-5 milioni quello di oggi). Per le agitazioni degli assistenti di volo, l'azienda ha avviato oltre un centinaio di azioni disciplinari. Oggi alle 16,30 invece i vertici di Alitalia e le organizzazioni sindacali sono stati convocati dal presidente della Commissione di garanzia sugli scioperi Antonio Martone per verificare se le disfunzioni del servizio derivino da violazioni del contratto collettivo o, invece, a forme non regolari di sciopero.

Da parte sindacale il Sdl (Sindacato dei lavoratori) spiega le ragioni dello sciopero di oggi. «Non soluzione dei problemi alla base della vertenza tra assistenti di volo ed Alitalia, mancanza assoluta di confronto tra le parti, dovuta alla chiusura dell'azienda, del silenzio della dirigenza e dell'assenza dell'azionista e del Governo. I lavoratori, attraverso il rispetto del contratto (sistematicamente violato invece dall'Alitalia) da giorni stanno facendo emergere le gravissime lacune industriali, operative, di organico e di gestione dell'azienda». Per il Sdl, «la chiusura inspiegabile e colpevole dell'azienda ha già di fatto prodotto molti più effetti economici di ciò che avrebbe significato una sostanziale adesione alle richieste del sindacato che, lo ribadiamo, consistono esclusivamente nel ripristinare la legalità contrattuale».

no consolidate. Air One City Liner, ad esempio, è una sottocompagnia del gruppo di Toto. «Il mio stipendio si aggira intorno ai 1.500 euro al mese, quasi mille in meno dei colleghi di Air One» sottolinea Ciro, steward di 32 anni. «Un anno fa hanno concesso a molti assistenti di volo di tornare nella sede più vicina a casa, ma in cambio ci hanno diminuito di un terzo lo stipendio, per lavorare anche 13 ore al giorno».

Eppure esistono realtà aziendali anche peggiori. La low cost irlandese Ryanair, in particolare, costituisce il caso limi-

In giro a vedere il mondo?

«A fine turno sei troppo stanca, vuoi solo tornare in albergo a tirar su le gambe» dice Cecilia

to dello sfruttamento dei lavoratori. Paga 1.200 euro al mese hostess e steward multifunzione: «Facciamo il check-in, stacchiamo le carte d'imbarco, cerchiamo di vendere bibite e alcolici a bordo e, infine, facciamo anche le pulizie» riassume Francesca, 27 anni. «Per tenere bassi i costi della compagnia dobbiamo farlo molto velocemente, perché l'aereo deve essere svuotato e riempito in circa mezzora. Quando salgono i nuovi passeggeri stiamo ancora raccattando le ultime cartacce». Sono le quotidiane fatiche di chi ha dovuto sborsare 2.500 euro per fare il corso da hostess, di chi si deve pagare per la propria divisa e per ogni bicchiere d'acqua bevuto sull'aereo, ma che non avrà mai la pensione. «Siamo sottoposti in tutto e per tutto alla legislazione irlandese - ricorda Francesca - Ryanair non versa alcun contributo previdenziale, né malattia, né maternità. Per chi fa la mia professione, è l'ultima spiaggia in attesa di un lavoro dignitoso».

L'INTERVISTA MAURO ROSSI

Il segretario Filt Cgil: molte aziende impongono condizioni che violano la legge, eppure dal ministero del Lavoro nessuno si muove

«Ryanair è il caso limite: sfruttamento e zero diritti»

Mauro Rossi, segretario nazionale della Filt Cgil, come si presenta il quadro lavorativo dei cieli italiani?

«La liberalizzazione del settore aereo ha profondamente cambiato il lavoro degli assistenti di volo. Mentre una volta esistevano solo Alitalia e Meridiana, oggi operano moltissimi vettori che, in assenza di un contratto collettivo nazionale, applicano condizioni molto diverse. Esistono realtà aziendali affermate, che hanno stipulato accordi con le rappresentanze dei lavoratori, ed esistono realtà come le compagnie low cost, che impongono ai dipendenti le condizioni decise unilateralmente dall'azienda».

Con quali conseguenze?

«Negli ultimi anni si è assistito ad un ge-

nerale peggioramento delle condizioni lavorative: si vola di più, si riposa di meno, e gli stipendi non sono più quelli di una volta. Inoltre esiste il problema del precariato, che è diffuso in tutte le compagnie, tanto da riguardare circa il 50% degli addetti del settore. Ci sono hostess e

Con la liberalizzazione è esplosa il problema delle compagnie low cost: precarizzazione selvaggia e anche ricatti

steward quarantenni ancora precari, soprattutto all'interno di vettori che non garantiscono alcunchè».

Si riferisce forse a Ryanair?

«Ryanair rappresenta la situazione limite dal punto di vista dello sfruttamento dei lavoratori. Non si può nemmeno parlare di precariato, ma di rapporti in violazione di ogni legge prevista dallo Stato italiano: i dipendenti non hanno alcun contributo previdenziale, non hanno pensione, né malattia, né maternità. Affrontano un'enorme mole di lavoro, ma sono costretti a pagarsi i pasti, le divise e pure i corsi d'addestramento. E se si avvicinano al sindacato, vengono trasferiti o licenziati».

E lo Stato non interviene?

«La situazione è sotto gli occhi di tutti, eppure dal Ministero del Lavoro nessuno batte un colpo. E non si tratta solo di Ryanair: altri vettori come Blu Panorama, Neos e Windjet presentano situazioni che s'avvicinano a quelle della low-cost irlandese».

Che cosa è necessario fare per migliorare questo stato di cose?

«Serve perseguire la strada verso l'elaborazione di un contratto nazionale di categoria, che faccia riemergere anche la discussione sulla condizione sanitaria di hostess e steward. Si tratta di una strada lunga e complessa, ma recentemente c'è stata un'apertura in tal senso da parte del ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi».

l.v.

campidilavoro@arci.it

esperienze in

Bosnia, Brasile, Egitto, Kosovo, Kurdistan, Libano, Mozambico, Palestina, Romania, Rwanda, Serbia, Sud Africa, Sahara Occidentale, Swaziland

PER INFORMAZIONI E ISCRIZIONI
www.attivarci.it