



Nel settore del **personale di terra** del trasporto aereo un problema molto sentito è legato ai carichi e ai ritmi di lavoro, che incidono direttamente sulla salute e sicurezza: i velocissimi ritmi degli scali, in cui si concentrano molte attività ad alto rischio ed il personale è troppo spesso ridotto rispetto alle esigenze, non consentono di fruire dei necessari tempi di riposo, sia per quanto riguarda le mansioni operaie (come carico e scarico bagagli o apposizione del finger o delle scalette) sia per quanto riguarda quelle impiegatizie (come check-in e imbarco). La riduzione dei tempi di transito degli aeromobili e l'endemica carenza di personale, espone i lavoratori a maggiori rischi d'infortunio oltre che aumento dello stress psico/fisico.

Inoltre, l'andamento della pianificazione dei turni evidenzia la tendenza ad ottimizzare l'orario di lavoro alle uniche esigenze del vettore, senza tenere in considerazione una distribuzione equa degli orari per una buona conciliazione con la vita privata. Le maggiori criticità si riscontrano con riferimento alla visibilità dei turni, sempre più a breve termine, e alla mancanza di regolarità sullo scalare dei riposi con l'eliminazione di tabelle di riferimento. Tutto questo porta inevitabilmente a non poter conciliare la gestione lavorativa con le esigenze familiari generando conseguenze negative come stress da lavoro correlato e l'annullamento della vita sociale. Inoltre la crescente richiesta di flessibilità e polivalenza nelle funzioni si è tradotta nell'impiego di turni "mattutini" che iniziano, in realtà, in piena notte (ad esempio alle 02:30 del mattino): riteniamo invece che questi debbano essere considerati veri e propri turni notturni e che, al contempo, la fascia orari in cui sono riconosciuti i turni notturni venga estesa, ad esempio dalle 23:00 alle 07:00, in maniera tale che siano riconducibili alle attività usuranti previste dal D.Lgs. 67/2011. Per il personale di terra infatti, si presenta la stessa dinamica del personale navigante: alterazione del ciclo sonno-veglia che, come dimostrano diversi studi, porta a gravi scompensi fisici e ormonali e, talvolta, anche a malattie più gravi.

A questo proposito, come non ricordare gli orari a cui è sottoposto il **personale di volo**: molti lavoratori di questo settore sono impegnati in viaggi a lunga o lunghissima percorrenza che spesso determinano problemi legati al fuso orario ed al ciclo sonno-veglia, il quale viene alterato continuamente; anche il personale impegnato su tratte a corto e medio raggio è esposto a orari complessivamente molto lunghi, anche di 15 ore, poiché le limitazioni orarie imposte dalla normativa non conteggiano il tempo che essi trascorrono in aeroporto tra un volo e l'altro. Questa situazione determina non solo la potenziale insorgenza di malattie croniche, ma anche un minore stato di allerta durante il volo ed al

rientro in base. Va infatti osservato, ad esempio, come questi lavoratori utilizzino mezzi propri per tornare a casa dopo turni di lavoro di durata, talvolta, anche superiore alle 18 ore, molte delle quali svolte in orari notturni. Tale condizione, evidentemente, espone questi lavoratori ad un alto rischio in termini di sicurezza propria e degli altri utenti della strada. A tal proposito, si segnala come una minoranza di compagnie virtuose si rendano disponibili ad offrire al proprio personale navigante, qualora segnali di non essere in grado di rientrare a casa in sicurezza a seguito di un turno particolarmente stancante, la possibilità di riposare in strutture adiacenti all'aeroporto a proprie spese.

Fondamentali sono anche gli aspetti di organizzazione del lavoro volti a prevenire l'insorgere della fatica cumulativa, ossia il fenomeno, sempre più diffuso per effetto dei ritmi e delle modalità di lavoro a cui sono sottoposti i naviganti, del cosiddetto "fatigue"; in particolare ci vorrebbe una migliore organizzazione ed un aggiornamento dei regolamenti che regolano i tempi di riposo e di servizio dei naviganti. Rispetto a questo tema esiste un regolamento europeo, il numero 83/2014, che definisce e regola le Ftl (Flight Time Limitations) ed un Decreto Legislativo, il numero 185 del 19 agosto 2005, che tuttavia concedono ai vettori aerei un margine di autonomia eccessivo per quanto riguarda questi aspetti dell'organizzazione del lavoro. Occorre pertanto ragionare in merito all'aggiornamento di questa normativa a seguito delle evoluzioni del mercato e monitorare la sua concreta applicazione anche in sede di contrattazione di primo e secondo livello.

SUL LAVORO VAISICUR*: LA CAMPAGNA DI FILT CGIL