

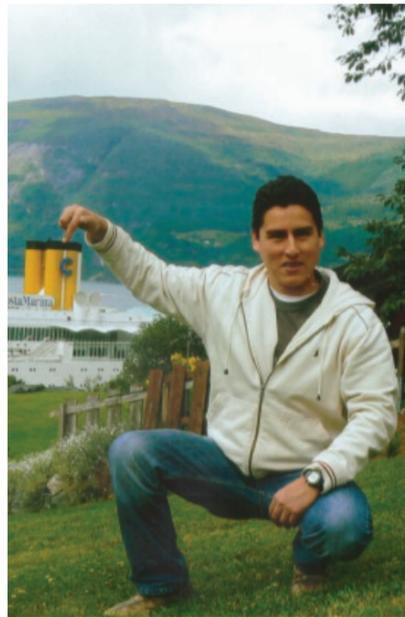
“700 EURO AL MESE, 14 ORE AL GIORNO” COM'È DURO IL LAVORO SULLE NAVI DA CROCIERA

di Stefano Vergine
foto di Alessandro Gandolfi



Le foto di queste pagine sono tratte dal progetto “Life in the Blue Zone”, realizzato sulla nave Msc Grandiosa a Marzo 2021, per documentare la vita in crociera, nella “zona blu”, appunto, durante la pandemia

IL CUOCO, IL FACCHINO,
L'ADDETTA ALLE PULIZIE.
“A BORDO
DI COSTA
TURNI MASSACRANTI
E PAGHE BASSE. ORA
SIAMO MALATI E NON
TROVIAMO UN IMPIEGO”.
L'AZIENDA: “TUTTO IN
REGOLA E MONITORATO”



mandogli il ginocchio sinistro. Faceva lo chef a bordo delle navi della Costa Crociere, gigante mondiale delle vacanze sul mare. «Soffro di artrosi al ginocchio ancora adesso, nonostante varie operazioni fatte, e questo m'impedisce di lavorare», racconta lui, che oggi ha 43 anni ed è disoccupato.

Silvia Benavides, anche lei di Lima, sulle navi della Costa puliva le cabine. «Lavoravo 11-12 ore nei giorni normali, 15-16 ore nei giorni di imbarco e sbarco dei passeggeri. Il tutto senza mai una giornata di riposo, per uno stipendio netto di 1.400-1.500 euro al mese», dice. Ha resistito 18 anni, fino a quando i dolori a una gamba l'hanno costretta a sbarcare. Oggi ha 54 anni ed è disoccupata.

A Wilfredo Zevallos è andata persino peggio: «Facevo il facchino con turni di 10-12 ore, nessun giorno di pausa e uno stipendio medio di 1.000 euro al mese». Nel 2014 un'ernia lombare lo ha messo a terra. Oggi è tornato nella sua Cerro dei Pascos: ha 46 anni e tira a campare vendendo frutta dell'Amazzonia.

Queste tre storie – documentate con buste paga, contratti, fotografie e certificati medici – sono per molti versi uguali a quelle di migliaia di persone che lavorano per offrire ai passeggeri la vacanza perfetta. «Le stesse condizioni a cui ero sottoposta io» racconta Silvia Benavides «valevano per tutte le altre persone del reparto pulizie».

Prove per dimostrarlo? «Gli orari di lavoro effettivo» risponde la donna «non venivano comunicati via email, era il capo del nostro reparto a segnarli su un foglio, ma non era quello che davvero rispettavamo: dovevamo lavorare molte più ore di quelle segnate». Questa versione è stata confermata da diversi altri ex dipendenti di Costa Crociere. Alcuni che ci lavorano ancora oggi, e per questo hanno chiesto l'anonimato, altri che intanto hanno cambiato vita.

Chi scrive, sulle navi della Costa è stato impiegato per 6 mesi, 16 anni fa. E può confermare delle giornate di lavoro infinite, delle poche ore libere, delle paghe basse anche per gli europei. Certo, non come quelle degli “extracomunitari” (per fare l'accompagnatore turistico guadagnavo 1.100 euro al mese e la domenica ero libero), ma la vita di chi sgobba nella pancia delle navi è così.

Molto diversa da quella che fanno i passeggeri. Ogni giorno in una città diversa, cibo a volontà, personale sempre a disposizione. Il tutto a prezzi più che convenienti: una crociera nel Mediterraneo offerta attualmente da Costa, tanto per citare un caso pubblicizzato online, si >>



può acquistare a 529 euro per persona. Dividendo il totale per gli otto giorni di una vacanza, fanno 66 euro a notte. Meno di quanto si paga in tanti alberghi italiani di media categoria. Possibile spendere così poco?

BENVENUTI ALLA FELICITÀ

“Unica compagnia del settore a battere bandiera italiana, è il più grande operatore turistico italiano. Parte del Gruppo Carnival Corporation & plc, quotato alle borse di Londra e New York, è leader mondiale di settore con una flotta di 103 navi”: così si presenta sul proprio sito il gruppo Costa, il cui motto è “Benvenuti alla felicità”.

Fatta eccezione per il 2020, annus horribilis a causa della pandemia, negli

anni gli affari sono andati sempre meglio per la compagnia di Genova. Per dire: nel 2019 il fatturato è stato di 4,2 miliardi di euro, con un utile netto di 629 milioni. I lavoratori impiegati a bordo sono 19 mila, provenienti da 70 nazioni. «Le mansioni che prevedono un contatto frequente con i passeggeri, come gli animatori e gli accompagnatori turistici, sono solitamente affidate agli europei, così come i posti da ufficiali di marina e quelli di responsabilità, mentre il resto del personale» spiega Natale Colombo, segretario nazionale della Filt-Cgil «proviene in gran parte da Asia e Sud America». Filippini, indonesiani, srilankesi, indiani, ecuadoriani, honduregni, peruviani: sono loro a lavorare dietro le quinte, dal- >>



**I DIPENDENTI SONO
19 MILA IN TUTTO.
EUROPEI
GLI UFFICIALI
E CHI HA RAPPORTI
CON I PASSEGGERI. VIENE
DAL SUDAMERICA
E DALL'ASIA CHI SVOLGE
LE MANSIONI PIÙ PESANTI**

le cucine alla sala macchine.

«Attualmente guadagnano circa 700-800 dollari al mese, ma le spese di vitto e alloggio sono coperte da Costa: per loro sono stipendi importanti, nel giro di qualche anno diventano più che benestanti nei loro Paesi d'origine», dice il responsabile della Filt-Cgil. Le condizioni di lavoro elencate dal sindacalista non combaciano con quelle descritte dagli ex lavoratori che abbiamo intervistato. «Per tutti i dipendenti delle navi Costa», spiega Colombo, «vale il contratto collettivo nazionale unico dell'industria armatoriale. L'unica differenza con gli europei è che gli extracomunitari fanno riferimento alla sezione 13 del contratto, che prevede 8 ore di lavoro dal lunedì al

venerdì, più 4 ore il sabato. Ovviamente se lavori di più ci sono le maggiorazioni in busta paga, ma comunque non si possono superare le 191 ore al mese, massima che per gli europei è un po' più basso, 180 ore circa».

ORARI MASSACRANTI

Le storie raccolte per questo articolo raccontano numeri molto più grandi. Lavorare almeno 12 ore al giorno sette su sette, come dicono di aver fatto per quasi vent'anni Silvia, Karina e Wilfredo, significa arrivare a 372 ore mensili. Cucinare per 14 ore al giorno senza mai uno stop, come racconta Carlos, vuol dire fare mensilmente addirittura 434 ore. Più del doppio di quelle consentite. Divise per uno stipendio da 710 euro al mese, >

portano a una paga di 1,6 euro all'ora. Livelli lontanissimi dai minimi ufficiali di qualsiasi contratto nazionale italiano.

«Non abbiamo mai ricevuto lamentele dal personale di bordo», assicura Colombo, responsabile del settore trasporti della Cgil, che aggiunge: «Per Costa Crociere abbiamo un coordinatore nazionale che rappresenta anche Cisl e Uil». Come vedremo, alcuni lavoratori non sembrano però riporre grande fiducia in lui.

Per ora restiamo sul contratto di lavoro. Ad assumere buona parte del personale viaggiante della Costa – dai tour escort italiani alle donne delle pulizie peruviane – è la Cruise Ships Catering and Services International Bv. Una società

del gruppo Costa con sede a Curacao, nel paradiso fiscale delle Antille Olandesi. Perché usare una società offshore per assumere il personale?

Costa spiega che l'azienda delle Antille Olandesi «svolge il servizio per il tramite di una stabile organizzazione di diritto italiano nel rispetto della normativa vigente» e «opera in linea con le norme in materia di tutela della salute e della sicurezza occupazionale in ambito marittimo e nel rispetto degli accordi con i sindacati italiani».

Sugli orari di lavoro, la compagnia assicura che è tutto in regola: «Le navi sono dotate di un sistema elettronico di rilevazione delle ore lavorate per ogni membro dell'equipaggio, proprio per >

monitorare e garantire il rispetto delle regole. La normativa e gli accordi sindacali prevedono che ogni marittimo abbia un minimo di 10 ore di riposo in un periodo di 24 ore, e 77 ore di riposo in un periodo di 7 giorni. Peraltro, le navi Costa applicano condizioni di miglior favore rispetto a quelle stabilite dalla normativa, e nel caso di sforamenti di orari di riposo, ammissibili solo in caso di emergenze legate alla sicurezza della nave e segnalati dal sistema informatico di rilevazione degli orari di lavoro, le ore di riposo vengono compensate entro i 7 giorni successivi». La versione di Costa non combacia con quella dei lavoratori.

Nel settore delle crociere è molto dif-

ficile trovare qualcuno disposto a raccontare apertamente le condizioni d'impiego. Gli ex dipendenti citati in questo articolo hanno scelto di farlo, mettendoci la faccia, perché hanno il dente avvelenato. Recriminano contro Costa di averli abbandonati al loro destino dopo gli infortuni, di averli usati come ferri vecchi. Accuse che la compagnia respinge: abbiamo «pagato assistenza medica per anni e indennizzi con costi cospicui, anche nei casi in cui le patologie, secondo appropriata valutazione medico legale, non erano assolutamente correlate all'attività lavorativa svolta a bordo».

Ma i lavoratori sostengono il contrario. Dice ad esempio Silvia Benavides: >

MENISCHI FRANTUMATI, ERNIE LOMBARI, INVALIDITÀ PERMANENTI. I LAVORATORI INABILI SONO ASSISTITI SOLO PER QUALCHE TEMPO. E I SINDACATI NON SEMPRE AIUTANO



«Oggi mi ritrovo con una malattia professionale e un certificato di invalidità permanente a causa del lavoro svolto per Costa». Le addette alla pulizia delle cabine passano intere giornate in piedi, piegate ad aspirare pavimenti e a rifare i letti. È uno dei compiti più faticosi, e a svolgerlo sono quasi esclusivamente persone provenienti da Asia e Sud America. La signora Benavides racconta di essere sbarcata definitivamente, su decisione del medico di bordo della Costa Serena, il 9 settembre del 2010 al porto di Istanbul, dopo vari problemi fisici.

Tornata a Lima, ha iniziato la trafila delle visite e degli esami per capire quale fosse esattamente il suo problema. Il 28 novembre del 2012 il Conadis (Consiglio nazionale per l'integrazione di persone con disabilità, l'equivalente peruviano dell'Inail in questo ambito) ha stabilito che aveva diritto all'iscrizione nel registro degli invalidi permanenti con la seguente diagnosi: disturbi al disco lombare, radicolopatia, lombalgia e sciatica. «Per cinque anni e cinque mesi Costa mi ha pagato cure mediche e fisioterapia, poi nel febbraio del 2016 l'assicurazione ha sospeso tutto. Mi hanno abbandonato», dice la donna. Che aggiunge: «Quello che chiedo è che venga riconosciuta la mia malattia professionale, gli interventi chirurgici a cui dovrò sottopormi in futuro, la mia disabilità, gli anni di dolore e sofferenza».

Benavides dice anche di essersi rivolta per un aiuto a un sindacalista di cui ci fa il nome, che rappresenta tutti i lavoratori della Costa, ma di essere rimasta molto delusa dal suo comportamento. La donna ci ha mostrato una email che, racconta, «il sindacalista ha scritto ai vertici della compagnia a proposito del mio caso, ma che inavvertitamente ha inviato anche a me». Si legge nella email: «Gianni/Francesco» scrive il sindacali-

sta il 10 ottobre del 2016 a Gianni Scarso e Francesco Anedda, rispettivamente capo del personale e responsabile delle relazioni sindacali di Costa Crociere «questa è un'altra che scrive a tutti, forse vuole essere mantenuta a vita. Diamole una risposta definitiva».

SBARCATI PER MALATTIA

Sono storie simili a quelle dei suoi due ex colleghi. Wilfredo Zevallos ha lasciato Costa dopo 17 anni. Il 10 luglio del 2014, a Helsinki, i due medici di bordo della Costa lo hanno fatto sbarcare perché, si legge nel certificato di dimissione, «la radiografia e la visita ortopedica hanno confermato la lesione del menisco». Tornato in Perù, al facchino viene diagnosticata un'ernia del nucleo polposo lombare destro.

«La causa è l'eccessivo carico di lavoro fisico a cui sono stato sottoposto per anni» dice lui «perché durante la giornata dovevo sempre spostarmi da una parte all'altra della nave portando pesi. Alla fine sono stato operato, mi hanno rimosso l'ernia, le spese dell'operazione sono state coperte dall'azienda, come le prime dieci sedute di fisioterapia, ma io vorrei che mi risarcissero per l'intera riabilitazione». La stessa cosa che chiede Carlos Chavarri, lo chef costretto a lasciare il lavoro a bordo dopo che il 25 agosto 2009, mentre la sua nave era diretta verso la Danimarca per una crociera tra i fiordi, si è frantumato il ginocchio sinistro quando un cassone di frutta gli è franato addosso. Il problema è che Chavarri, il 26 giugno del 2012, ha accettato l'offerta di Costa. Una rinuncia a qualsiasi altra richiesta di risarcimento, in cambio di 20 mila dollari. Pochi, maledetti e subito. Lo stesso principio per cui ogni anno migliaia di lavoratori di tutto il mondo accettano condizioni di lavoro del genere. Senza che i sindacati battano ciglio.