

Logistica: lavoratori trattati come pacchi

di Martina Forti, Leonardo Mento*



Il bar è accanto al benzinaio, ha i tavolini all'aperto e sembra una rara isola umana tra capannoni industriali e magazzini. Via di Salone, sulla Tiburtina oltre il Grande raccordo anulare (Gra) di Roma. Dopo le 9 arrivano i facchini che hanno finito il turno di lavoro alla Tnt, il corriere espresso che ha un magazzino poco distante.

È sabato mattina: ordinano la colazione, uniscono i tavolini, avvicinano le sedie a formare un cerchio. Sono eritrei, etiopi, ghaneyani, bengalesi; ci sono anche degli italiani, per lo più giovani attivisti. Tra gli sguardi incuriositi di chi si trova a passare, comincia una sorta di assemblea. Un po' corso pratico di lingua italiana, un po' assemblea sindacale: i giovani attivisti spiegano come leggere la busta paga, cosa significa contrattazione aziendale, i diritti dei lavoratori.

Si discute di cosa succede nel magazzino: controversie, se uno ha avuto una lettera di richiamo, il ritmo di lavoro. Ma si parla anche della vita quotidiana, si stringono amicizie. "Durante il lavoro non c'è tempo di parlare", spiega Isaias (i nomi dei lavoratori intervistati sono stati cambiati). "La mattina attacchiamo alle 4 e ci sono i camion da scaricare", e dopo sono troppo stanchi. Il momento dei contatti è l'assemblea del sabato.

La Tnt è a pochi passi; più giù ci sono la Dhl e la Bartolini, poco oltre la Sda, il corriere del gruppo Poste Italiane – il logo campeggia su uno dei capannoni più grandi. Nel raggio di pochi chilometri, in questa periferia orientale tra il Gra, Tivoli e Fiano Romano ci sono magazzini e *hub* di alcune delle maggiori aziende di spedizioni in Italia.

"I capetti ti dicono: scarica questo, porta quello, *daje*, muoviti, tutto di corsa", continua Isaias. I pacchi vanno messi sui nastri trasportatori, codificati e smistati secondo il codice postale della zona di consegna. Poi saranno caricati sui furgoni per la distribuzione porta a porta. La sera si fa il contrario: raggruppare i pacchi raccolti dalle agenzie in città, smistare secondo la destinazione, caricare sui camion.

Il corriere espresso è un servizio in espansione, anche in Italia. Rientra nell'attività di trasporto merci che va sotto il nome di logistica: è ciò che collega la produzione al consumo, il rifornimento continuo per i grandi magazzini, la consegna rapida degli acquisti fatti online, il servizio postale che smista pacchi da e per ogni dove.

In senso ampio è un'industria globale che coinvolge porti e container, aeroporti e ferrovie, e una rete capillare di raccolta e consegna. Per i corrieri è un affare di camion, furgoni e pedane con

scatoloni e pacchi, e una gran quantità di braccia umane che caricano e scaricano.

“È un lavoro troppo pesante. Se c’è un pacco da 45 o 50 chili tocca a noi sollevarlo. Torni a casa con la schiena rotta”, racconta Berane. “Ma ti dicono: se non ci stai te ne vai”. C’è chi fa il turno di notte, chi quello dell’alba, chi fa alcune ore la sera e riattacca alle 4 del mattino, con poche ore di pausa nella notte: si chiama orario spezzato. “Puoi buttarti a dormire lì nel magazzino, ma non sono ore pagate. Se c’è lavoro ti chiamano la sera. Puoi fare un turno di otto ore, oppure un’ora o due e via. Però sei pagato a ora: meno lavoro meno soldi”.

Capetti o “caporali”

Ecco il mondo dei corrieri visto da chi svolge la mansione più dura. “Neanche le bestie sono trattate così”, continua Berane. Lui lavora alla Sda: lo incontriamo un tardo pomeriggio di fine aprile, di nuovo al bar accanto al benzinaio, insieme ai compagni di fatica. Sarebbe l’ora di entrare in servizio, ma da due giorni bloccano il lavoro. “Perché siamo in sciopero? Perché non rispettano gli accordi”, spiegano a più voci. “Rubano sulla busta paga, su salario, ticket, straordinari, ferie, tutto”. “Hai lavorato 150 ore e te ne segnano cento”. “Non ci sono ferie, scrivono aspettativa”. E poi “ti chiamano in tutti i modi: sporco negro, parassita. Non c’è rispetto”.

“Non siamo trattati come gli altri”, riassume Berane, “non abbiamo orario fisso né salario fisso. Ci insultano. Siamo pagati a ora, e poi cercano di fregare anche sull’orario. Perché qualcuno ha dei diritti e noi no?”.

Quel “noi” sta per noi stranieri? Qui forse sta per noi dipendenti delle cooperative: Isaias, Berane e i loro compagni lavorano per la Tnt o la Sda, qualcuno perfino da dieci anni, ma sono tutti dipendenti di alcune ditte cooperative a cui l’azienda appalta il lavoro più pesante.

Si chiama esternalizzare. In Italia, la “consegna per conto terzi” è esplosa negli anni duemila trainata soprattutto dal commercio online.

I corrieri espresso sono dominati da poche grandi aziende italiane, come la Bartolini o la Sda, e soprattutto da multinazionali, come le europee Dhl e Tnt o le statunitensi Ups e Fed-ex. La concorrenza è feroce, e le piccole aziende faticano a restare sul mercato.

Per vincere la competizione ciascuna cerca di comprimere i costi e adeguarsi all’andamento ciclico del lavoro, che poi significa avere a disposizione più uomini quando l’attività è intensa e lasciarli a casa quando non serve. Parte del lavoro è meccanizzato, certo, ma nastri trasportatori e qualche “muletto” montacarichi non eliminano il lavoro umano. E poi l’Italia è arrivata relativamente tardi in questo settore.

In un futuro prossimo forse ci saranno più bracci meccanici, nastri e lettori ottici che smistano i pacchi, per ora però resta tutto affidato alle braccia umane: si parla di circa 700mila addetti con mansione di facchini nella logistica italiana (è la stima citata dalla Filt-Cgil, il sindacato dei trasporti).

Dunque, da una quindicina d’anni le aziende della logistica, corrieri e quant’altro, appaltano facchinaggio e distribuzione a ditte esterne, per lo più cooperative, spesso formate da ex dipendenti delle medesime aziende che si sono messi “in proprio”. Così il corriere diventa il “committente”, mentre sono le cooperative a reclutare e a stipendiare i facchini. Intermediatori di manodopera: un po’ come il caporalato nelle campagne. Lo stesso vale per gli autisti, chiamati *driver*, dei furgoni che fanno la consegna porta a porta: neppure loro sono dipendenti dei corrieri, anche se ne indossano le divise.

Beninteso anche le cooperative sono in concorrenza tra loro e per aggiudicarsi l’appalto abbassano le tariffe al “committente”. Poi si rifanno sui lavoratori, remunerati con un sistema molto grigio se non nero: la paga è oraria, parte del salario va sotto voci straordinarie (quindi non maturano tredicesima, liquidazione e così via), di rado le ferie sono pagate.

Poi c’è il trucco di liquidare la cooperativa e crearne una nuova: il capetto resta lo stesso ma la ditta cambia nome, si rifà l’appalto, e nel passaggio i lavoratori perdono arretrati, tredicesime,

liquidazione, anzianità. Ogni volta sei un neoassunto, magari rifai pure il periodo di prova. Nei magazzini romani della Sda, per esempio, lavorano due cooperative, Metra e Logistica Futuro, “ma cambiano nome spesso”, spiega Berane. “E ogni volta azzerano tutto, rubano anche la liquidazione”.

“Questo quando c’è una busta paga”, osserva Nabil, giovane egiziano che lavora alla Sda a Bologna ed è delegato sindacale. “Ma spesso non c’è. Sappiamo di cooperative che fanno una busta paga all’anno, pro forma, e tutto il resto è lavoro nero, soldi in contanti e via. Succede nel sud d’Italia ma anche nel nord, anche da noi in Emilia”.

Il sindacato entra nella logistica

Un contratto nazionale di lavoro esiste, “ma non è mai del tutto applicato”, conferma Giulia Guidi, segretaria della Filt-Cgil. Il sistema degli appalti permette di aggirarlo, tanto più che lo statuto delle cooperative consente numerose deroghe (“Li iscrivono come soci-lavoratori e ne approfittano per decurtare il salario, ‘devolvere’ ore di lavoro alla cooperativa, trucchi simili”).

Anche Guidi paragona le cooperative di facchini usate dai corrieri espresso al caporalato, con lavoratori supersfruttati e “ghettizzati nelle piattaforme” (i magazzini). Insomma, l’attività dei corrieri si regge sulla disponibilità di molta manodopera con poco potere contrattuale. Non sorprende di trovarvi più immigrati che italiani, in particolare nel nord d’Italia (la presenza di italiani aumenta quando ci si sposta al sud).

Eppure anche nel mondo dei camion e dei pacchi sono scoppiate battaglie sindacali. Le prime vertenze della logistica sono cominciate intorno al 2008 nel nord: nelle aziende della grande distribuzione dell’area milanese, come l’Ikea di Piacenza, l’Interporto di Bologna, le Coop, la Granarolo, Esselunga. Poi si sono estese. Ogni vertenza ha la sua storia, ma il punto comune è estendere contratti e diritti ai dipendenti delle cooperative. “Da un anno e mezzo il sindacato Filt-Cgil sta cercando di inchiodare i committenti alle loro responsabilità”, dice Guidi, che parla di una situazione “al limite della legalità”.

Il fatto è che la Cgil per ora non è riuscita a “inchiodare” le aziende. Invece ci sono riusciti, almeno in parte, due sindacati autonomi, Adl Cobas e Si Cobas: nel 2013 hanno firmato con alcuni grandi corrieri un accordo che estende ai lavoratori delle cooperative elementi migliorativi del contratto nazionale. “La novità è che per la prima volta le aziende sono state costrette a trattare con due sindacati di base perché la lotta dei lavoratori ha creato un rapporto di forza favorevole”, ci dice Laura Colabianchi, militante del Si Cobas a Roma.

Nell’estate 2013 sono cominciate anche le vertenze del Si Cobas nei magazzini romani della Sda e poi della Tnt, con il primo sciopero dei facchini del consorzio Gesco Centro in via di Salone e nell’*hub* di Fiano Romano. È allora che alcuni attivisti politici hanno formato un’assemblea di sostegno alle lotte della logistica: sono loro che hanno avviato gli incontri del sabato in via di Salone; simili incontri avvengono a Fiano Romano e a Ciampino.

Le guerre sul terreno

Un giorno piovoso di fine maggio incontriamo la sindacalista del Si Cobas ai cancelli della Fercam, un piccolo corriere di Bolzano che ha un magazzino dietro via di Salone. Un gruppo di lavoratori è accampato qui da due giorni e una notte, in sciopero: “Abbiamo rifiutato di firmare il tombale”. Chissà chi ha inventato questo gergo: si chiama “accordo tombale” quello con cui il dipendente rinuncia a rivendicare eventuali somme pregresse dovute dal datore di lavoro. Loro sono i facchini dipendenti di una cooperativa che ha annunciato la liquidazione per riassumerli sotto nuovo nome: “Pretendevano di liquidarci con duemila euro ciascuno a coprire l’ultimo salario e tutti gli arretrati, ferie pregresse, tredicesime, tfr”. Qui i lavoratori sono tutti italiani mentre il capetto è egiziano. “Il capetto, cioè il capo della cooperativa, è sempre lui. Minaccia, dice che pagherà solo chi firma quel tombale e ha licenziato l’unico di noi che aveva il contratto a tempo determinato. Non ci

muoviamo di qui se non viene riassunto”, spiegano (dopo lo sciopero il licenziamento è rientrato e la Fercam ha accettato di aprire una trattativa).

“Le cooperative vanno eliminate”, dice Laura Colabianchi. “Sono nient’altro che una continua deroga al contratto nazionale di lavoro. Le aziende ‘committenti’ se ne servono per tenere bassi i salari”. Eliminare le cooperative è un obiettivo di fondo della piattaforma del Si Cobas: “I lavoratori dei magazzini devono tornare a essere dipendenti diretti dei corrieri”.

La Cgil guarda con sospetto il Si Cobas. “Non rispettano le procedure sindacali, si muovono con blocchi selvaggi”, dice Giulia Guidi. Però ammette che le aziende hanno fatto concessioni solo di fronte all’azione dei sindacati autonomi, quegli scioperi che bloccano il lavoro e fanno saltare le consegne – un bel danno per un corriere. Il Si Cobas rivendica proprio scioperi e picchetti, le forme classiche del conflitto sindacale.

È chiaro che il sindacato confederale si è visto spiazzare da quello autonomo. E sul terreno, il sospetto si traduce in scontro aperto. È successo di recente anche al magazzino della Sda di Roma est, quando lavoratori del Si Cobas in sciopero sono stati aggrediti e malmenati in modo pesante da un gruppo di persone, tra cui i capetti della cooperativa e delegati della Cgil: il Si Cobas denuncia un’aggressione deliberata; Guidi parla di “guerra tra poveri”, tra chi aderiva allo sciopero e chi no. “C’è un problema di sicurezza”, spiega Giulia Guidi, che parla del rischio d’infiltrazioni malavitose nel sistema di appalti, “interporti e mercati ortofrutticoli soprattutto sono vulnerabili”.

La Cgil ha promosso un tavolo sulla legalità nella logistica presso il ministero delle attività produttive: ma sembra di capire che sotto la voce sicurezza includa anche “la presenza di sindacati extraconfederali”.

Conflitto amaro. Gli iscritti a Cgil, Cisl e Uil sono più spesso i dipendenti diretti dei corrieri (“privilegiati” rispetto a quelli delle cooperative), e quindi più italiani che immigrati, mentre il sindacato Si Cobas rappresenta proprio questi ultimi: i dipendenti delle cooperative, per lo più immigrati, che non si sentono difesi dal sindacato confederale.

“Ora ci rispettano di più”

Certo è che da quando è entrato in scena un sindacato, i lavoratori dei magazzini si sentono più rispettati. “Ci provano ancora a fregare, ma abbiamo imparato a controllare la busta paga”, dice Isaias. Il magazzino della Tnt di via di Salone è relativamente piccolo, spiega, a ogni turno ci sono venti, venticinque facchini. Il carico di lavoro è sempre pesante: “Prima però era bestiale”.

Questa volta incontriamo Isaias in un piccolo bar eritreo dietro piazza Indipendenza, a Roma, vicino alla grande casa occupata dove abita. È l’ex sede di un ente di stato, edificio grigio, metallo e vetro; vi alloggiano stabilmente quattrocento persone (“Ma ora siamo molti di più: tanti fratelli stanno arrivando dal mare, non possiamo lasciarli per strada”).

Isaias si fa i conti in tasca: prima faceva un turno spezzato, due ore la sera per riattaccare all’alba: 5,50 euro all’ora “tutto incluso”, cioè senza tredicesima o altro. Lavorava circa 150 ore al mese, a volte di più, e non prendeva mai più di 800 euro, “c’era sempre qualche trattenuta che non capivo”. Ora fa un turno unico che comincia prima dell’alba e prende 8,74 euro all’ora, “fanno tra i 900 e i 1.100 euro, secondo la quantità di lavoro, con tredicesima e liquidazione”.

È un lunedì e per i facchini è giornata semilibera, domenica notte non arrivano camion. Isaias ha quasi trent’anni, è arrivato dall’Eritrea sei anni fa. Come? “Dal mare”. La traversata del deserto, la Libia (“Era terribile: ma ora è anche peggio, quelli come noi li sgozzano”), poi Lampedusa e la trafilata del centro d’accoglienza. Madre etiopica, padre eritreo, parla di arruolamenti forzati, soldati, morti (“Una guerra tra fratelli”). Oggi ha lo status di rifugiato. Quando è arrivato a Roma nel 2009

ha trovato lavoro alla Tnt attraverso alcuni connazionali. Ora può mandare dei soldi alla madre.

Molti suoi colleghi eritrei hanno lo status di rifugiato. E molti, come lui, vivono in case occupate (“Con 900 euro al mese come fai?”): l’emergenza abitativa di Roma riguarda anche immigrati e

rifugiati, come dimostra il recente sgombero della “baraccopoli” di Ponte Mammolo, un insediamento abusivo di circa quattrocento persone, in maggioranza rifugiati politici. Decine di facchini dei magazzini di via di Salone e dintorni alloggiavano proprio là.

Sulla Tiburtina ci sono diversi stabili occupati dai movimenti per il diritto all’abitare, spesso uffici dismessi. Per molti è la sola alternativa a stanze o posti letto a prezzi esosi.

In Eritrea Isaias faceva il vetraio. Quando è arrivato a Roma avrebbe voluto studiare: “Andavo al corso per la terza media. Ma non ce la facevo: quando ti alzi tutti i giorni alle due del mattino, ci metti due ore per arrivare al magazzino e torni con addosso una fatica bestiale, andare a scuola è impossibile”. In fondo al baretto eritreo Isaias parla a voce bassa, tono pacato, ma l’amarezza si sente: “Rubano sulla busta paga, inventano trucchi. Per cinque anni hanno rubato il mio sudore”.

Ora c’è più rispetto, dice. “Be’, dipende: c’è un certo capetto che continua a dire negro di merda, un altro che quando gli gira male ti butta i pacchi addosso. Ma in generale c’è un po’ più di rispetto”. Però gli operai italiani “non hanno scioperato con noi”, continua. “Un delegato della Cgil diceva: ‘Cosa scioperi, negro, vai a lavorare’. Io dicevo agli italiani: venite con noi, la legge dice che ci devono pagare così e così, perché accettate di meno? Ma loro hanno paura di perdere il lavoro. Capisco, hanno famiglia, figli. Io se perdo il lavoro troverò qualcos’altro. Non possono dirlo, ma a molti piace il Cobas: perché abbiamo scioperato e abbiamo vinto. E quello che abbiamo vinto è per tutti, anche per loro”.

*Da Internazionale