





# nella notte delle merci

Le contraddizioni della grande distribuzione, un settore strategico dove crescono le proteste per le condizioni spesso inumane dei lavoratori

«Questa tuta ci rende invisibili». Lo dicono i latinos della California, addetti alle pulizie, narrati nel film *Bread and Roses* di Ken Loach.

La scomparsa dei volti è ancora più facile, oggi in Italia, nel mondo della logistica perché le manifestazioni e gli scioperi avvengono in orari notturni e lontano da ogni centro abitato, vicino depositi e magazzini dove bisogna fare in fretta per spedire la merce ordinata via web. A fremere sono, in particolare, i cosiddetti “padroncini” che sono tutt’altro che padroni. Posseggono il mezzo per le consegne e devono rispettare i tempi se vogliono che il loro servizio venga rinnovato. «Una volta avevamo un contratto di lavoro e certe garanzie – mi dice Giuseppe –, ma dopo ho dovuto aprire la partita Iva e mettermi in proprio. Ora non mi chiamano più e non so come fare. A 50 anni vado dagli amici per qualche lavoro di giardinaggio. Il

furgone l’ho venduto. Mia moglie non lavora e ho una figlia che sta ancora al liceo». Davanti a questa prospettiva angosciante si comprende la tensione che può accendersi, come dimostrano molti video, la notte fonda o la mattina presto quando i camion sono pronti per fare il giro dei clienti, ma la strada è bloccata dai facchini che protestano per le condizioni inumane di lavoro. I piazzali solitari diventano affollati di polizia, autisti e capi delle cooperative da cui dipendono gli operai, sostenuti spesso dagli attivisti dei centri sociali. Siamo nel cuore della logistica, un termine di origine militare che sta a significare il sistema che collega la produzione industriale e agricola con il mondo della grande distribuzione organizzata. Nell’era della rete informatica, dove tutto sembra leggero e immateriale, grandi società internazionali (ad esempio Fedex, Ups, Tnt, Dhl, Gls ed Sda, che è una società



Salvatore Garzillo/ANSA

Un momento della manifestazione dello scorso settembre a Milano per l'operaio ucciso a Piacenza.

controllata da Poste italiane) e nazionali (ad esempio, la Bartolini in Italia) dominano una filiera pesante fatta di enormi strutture di stoccaggio delle merci collegate con porti e aeroporti.

### Carico e scarico

È dal movimento dei beni verso i mercati che si generano grandi margini di guadagno. Per abbattere i costi relativi al trasporto, e alla fase di carico e scarico delle merci, interviene il meccanismo dell'appalto a società esterne, spesso cooperative spurie dove, cioè, il socio lavoratore conta poco o nulla. Ma basta un piccolo numero di persone in carne e ossa per provocare un collasso alla circolazione delle merci. Per mettersi davanti a un camion in partenza, ci vuole una grande frustrazione. Anni di lavoro malpagato in appalto o subappalto. Si tratta spesso di un'area grigia, come hanno dimostrato numerose indagini della Guardia di Finanza sul comportamento fraudolento delle false cooperative, dallo scandalo di 30 milioni di evasione

**«Lavoriamo, con un contratto rinnovato a discrezione, per settimane di fila, domenica compresa, senza riposo e senza turnazione fissa. Un sms ci avverte la sera per il giorno dopo».**

contributiva e fiscale scovata a Padova nel 2010 fino al caso del consorzio Gesconet emerso nel 2014 a Roma con 1,7 miliardi di euro di tasse evase illecitamente. Senza arrivare all'associazione per delinquere, la pratica delle cooperative, lontane cioè da ogni finalità mutualistica, è

molto diffusa per abbassare i costi del settore, con i facchini che continuano a fare lo stesso identico lavoro ma cambiano di casacca ogni 2 o 3 anni. Sono semplici operai che chiedono il rispetto delle norme del contratto collettivo. Dalla paga oraria alla copertura per ferie e malattia e altre conquiste che risalgono all'inizio del '900. Non parliamo solo di lavoratori stranieri, perché la paura e la vulnerabilità non appartengono esclusivamente a chi teme la perdita del permesso di soggiorno.

### Un professore egiziano a Piacenza

L'emergere di forme di un'organizzazione sindacale, principalmente con la sigla Si.Cobas, è stato fortemente ostacolato. In uno di questi frequenti contenziosi ha perso la vita Abd El Salam Ahmed El Danf, 54 anni, 5 figli a carico, già professore di agraria in Egitto, venuto a lavorare, da 12 anni, come facchino a Piacenza per una Srl che opera per la multinazionale Glis (vettore di proprietà delle Poste britanniche). Abdel aveva aderito a uno sciopero indetto dal sindacato Usb per far riassumere alcuni compagni di lavoro licenziati. Nella notte del 16 settembre, uno dei corrieri lo ha travolto e ucciso con il suo camion. Secondo la magistratura si è trattato solo di un incidente fortuito. Una versione dei fatti contestata fortemente da colleghi e amici che hanno chiesto la solidarietà delle migliaia di operai, delle più diverse nazionalità, distribuiti, a Piacenza come Bologna, tra capannoni e magazzini estesi per milioni di metri quadrati.

Sono storie e volti che, se arrivano sugli schermi della tv, appaiono segnati dalla smorfia dell'emozione, come quando hanno bloccato i tir di marchi famosi quali Ikea, Esselunga o Granarolo.

Uomini e donne addetti ai pacchi di qualche remoto polo industriale sono arrivati anche davanti ai negozi di tendenza nella moda come H&M per denunciare le pessime condizioni in cui sono costretti a lavorare. Forse i clienti e i commessi avranno espresso loro simpatia, restando, comunque, dell'idea di poter far poco. E, invece, la questione va posta seriamente perché ci troviamo davanti a un settore sempre più importante, già ora al 13% del Pil, in una penisola che è fisiologicamente una piattaforma logistica aperta ai collegamenti

via mare tra l'Europa e le zone geografiche dove si concentra buona parte della produzione di merci. Esistono piani di investimento pluriennali in grado di attrarre ingenti capitali in un settore che non dovrebbe tollerare lo sfruttamento del lavoro in una filiera con 460 mila addetti diretti e un milione nell'indotto (dati Confindustria Confetra 2012). Secondo alcuni esperti, come Andrea Asneghi e Pierluigi Rausei, che ne hanno parlato per primi sul bollettino *Adapt* dell'università di Modena, bisogna ripristinare il reato di somministrazione fraudolenta di mano d'opera, abrogato con il Jobs act, che imponeva, in caso di frode, il contratto di lavoro direttamente tra facchino e grande società di distribuzione. Con l'adozione di una "clausola

sociale" si potrebbero, inoltre, mettere in sicurezza i posti di lavoro a prescindere dalla variazione dell'azienda che gestisce il servizio. Altrimenti si favoriscono forme di concorrenza sleale, si spalancano le porte a chi si limita, banalmente, a trattare peggio chi lavora. Ma è tutto il sistema degli appalti che meriterebbe maggiore attenzione e un'analisi più approfondita per capire come si creano e distribuiscono ricchezza e povertà non solo in Italia. ■

*Sneve*  
2016/17

gruppo  
**tredici**  
maggio



ospitalità per passione

**SCOPRI LE NOSTRE PROMOZIONI SU [WWW.13MAGGIO.IT](http://WWW.13MAGGIO.IT)**

