

Driver, viaggio nella giungla dei corrieri tra poche regole e condizioni di lavoro durissime

di **Katia Bonchi**

15 Gennaio 2020 - 14:00



Genova. Chi ha visto il film di Ken Loach è certamente rimasto colpito da un mondo che troppo spesso per chi compra con due clic un oggetto su Amazon o si fa spedire una cucina o un capo di abbigliamento acquistato in un negozio o su internet è quasi totalmente sconosciuto.

E se l'arrivo di Amazon nell'area di Campi è certamente una buona notizia perché creerà almeno 130 posti di lavoro diretti, raddoppiati nei picchi natalizi, *Genova24* ha cercato di capire come funziona nella nostra città un settore che, seppur con qualche regola in più rispetto a qualche anno fa, resta in gran parte una giungla.

Per quanto riguarda **Amazon**, la più grande internet company del mondo, occorre precisare che a Genova, di fatto, c'è già. Amazon ha attualmente un grosso magazzino in via Sardorella, in Valpolcevera dove i pacchi, già assemblati, vengono assegnati ai corrieri che li portano nelle nostre case. La nuova area a Campi consentirà, dal prossimo settembre, di realizzare a Genova un "hub", cioè un centro dove i nuovi dipendenti della multinazionale impacchetteranno gli oggetti 'sfusi' acquistati dai clienti che poi saranno dati ai corrieri. I dipendenti saranno quindi i magazzinieri e gli impiegati, non i corrieri

che sono esterni.

A consegnare i pacchi Amazon, dopo che per anni se lo sono contesi i vari Bartolini, Dhl, Gls attualmente sono i corrieri della ditta **BS Trasporti**, che ha 800 driver a livello nazionale e circa 100 a Genova e lavora almeno a Genova solo per Amazon. “BS era l’unica - spiega Marco Gallo, segretario del settore Logistica della Cgil - in grado di rispondere alle richieste di Amazon che consegna a tutte le ore, domenica compresa. Per arrivare a questo risultato l’azienda sta assumendo parecchi corrieri part time soprattutto nelle ore scoperte. I corrieri Bs hanno tutti il contratto della logistica e con loro stiamo arrivando a un accordo sindacale”.



I sindacati stanno cercando un contatto con i vertici di Amazon Italia soprattutto per capire che fine farà il magazzino di Bolzaneto: “La nostra proposta sarà quella di chiedere il mantenimento anche del magazzino dove per esempio potrebbero essere imballati i pezzi più piccoli”. Per quanto riguarda i corrieri è probabile che l’azienda si appoggi a una seconda cooperativa di driver, oltre all’attuale Bs.

Per quanto riguarda le principali aziende di consegna merci funzionano tutte all’incirca nello stesso modo: hanno un numero ristretto di dipendenti diretti (soprattutto impiegati), mentre per i facchini/magazzinieri e per i driver utilizzano cooperative esterne. La percentuale di lavoratori stranieri è molto alta, tra i facchini in particolare (senegalesi ed ecuadoriani soprattutto), ma anche tra i driver (moltissimi i cittadini dell’Ecuador).

Sda (gruppo Poste italiane) a Genova ha una trentina di impiegati dipendenti diretti, una trentina di facchini esterni e circa 150 driver che lavorano per tre-quattro cooperative diverse. **Gls** è invece un gruppo inglese con un quindicina di dipendenti diretti (a cui viene applicato il contratto del commercio e non della logistica), circa 40 facchini e un centinaio

di driver. Entrambi, facchini e driver, dipendono da due cooperative.



Bartolini è l'azienda che fa più spedizioni in Italia in assoluto e ci sono giorni in cui arriva a 28-30 mila colli a livello nazionale. Tra gli azionisti ci sono Le Poste francesi che a breve diventeranno il socio di maggioranza. A Genova Bartolini ha tre filiali (in corso Perrone, in via Quartini e a Serra Riccò) e circa 60 dipendenti diretti. I facchini sono in tutto circa 200 e lavorano per due cooperative con sede a Genova. Sui driver (circa 170) invece fino a poco tempo fa era una vera e propria giungla di cooperative e contratti: "Fino all'anno scorso - spiega ancora Gallo - la politica di Bartolini era di non dare lavoro ad aziende con più di 20 mezzi per cui faceva lavorare in tutto 64 cooperative dove i lavoratori avevano i contratti più assurdi, dal badante al socio di cooperativa agricola. Grazie all'accordo quadro abbiamo stabilito la pianta organica dei driver, introdotto la clausola di salvaguardia e uniformato i contratti. In questo modo i lavoratori possono passare da una cooperativa all'altra sempre percependo lo stesso reddito. E il numero di cooperative si è ridotto da 64 a 23".

Tnt (gruppo olandese rilevato dall'americana Fedex) ha a Genova 35 dipendenti diretti, una trentina di facchini che lavorano per una cooperativa romana, così come i 50 driver. Infine c'è la tedesca **Dhl** dove i dipendenti diretti a Genova sono 30 mentre i driver, grazie a un accordo si occupano anche di smistare la merce e quindi svolgono il doppio ruolo di facchini e corrieri. Sono in tutto 50. Il sistema funziona, ed è considerato come il più efficace, grazie ai cosiddetti "courier leader" che conoscono tutti i giri della città metropolitana e possono sostituire i colleghi assenti.

Nel film di Ken Loach, *Sorry we missed you*, il dramma per il protagonista comincia quando viene convinto a comprarsi un furgone, a rate, per diventare un **padroncino**, che lavora a orari impossibili con tempi di consegna al cardiopalma per una grossa ditta di

spedizioni. In Italia, secondo quanto affermano i sindacati, si tratta di una scelta residuale: “Un corriere, che fa mediamente 12-13 ore di consegne al giorno, guadagna circa 1800 euro. Un padroncino può arrivare a 2500 ma poi ci sono tutti i costi da sostenere, dalla manutenzione del furgone alla previdenza, per cui di fatto non è conveniente. Queste situazioni le ritroviamo nelle piccole aziende dove spesso il sindacato non riesce ad entrare. Ovviamente un’azienda, senza l’intervento di un sindacato, avrà convenienza ad assumere lavoratori in proprio che non hanno alcuna copertura per infortuni e malattia e lavoreranno in quasi ogni condizione”. E così è successo anche nelle aziende più grandi fino a qualche anno fa quando qualche regola nella giungla i sindacati sono riuscita a imporla.

Ma ovviamente non ovunque: “Ci sono cooperative - spiegano ancora dalla Cgil - dove non è possibile organizzare assemblee di lavoratori, in gran parte stranieri, dove questi ultimi vengono minacciati di licenziamento se si iscrivono a un sindacato o dove gli stessi sindacalisti vengono allontanati in malo modo”.

Per quanto riguarda **contratti** e orari di lavoro, se il primo step fondamentale è che il lavoratore sia inquadrato nel contratto della logistica, i diritti e le condizioni di lavoro vengono tutte demandate alla **contrattazione di secondo livello**. Per quanto riguarda l’**orario di lavoro** il Ccnl prevede per il corriere 39 ore, che possono arrivare a 44 con la contrattazione di secondo livello. Ma si tratta solo dell’orario ordinario. Sempre la contrattazione aziendale stabilisce infatti la forfaitizzazione dello straordinario che porta il monte ore totale a numeri ben diversi, anche di 75-80 ore a settimana.

Dove il sindacato c’è e riesce a farsi sentire le cose vanno un po’ meglio, dove non c’è resta una giungla totale. “Indubbiamente in questi ultimi due anni - spiega Martino Puppo del Si.Cobas, sindacato parecchi battagliero nel settore della logistica che in questi anni anche a costo di denunce ha organizzato mobilitazioni e picchetti in tutta Italia - la situazione nelle grandi aziende è un po’ migliorata almeno dal punto di vista contrattuale ma diciamo che i 1800 medi per corriere sono garantiti solo dove arriva la contrattazione di secondo livello”.

Il Si. Cobas inoltre ha scelto, oltre alla battaglia sul salario, di concentrare le lotte anche su altri aspetti che non devono essere sottovalutati. In primis la **sicurezza sul lavoro**, che da un lato è collegata all’**orario** di lavoro dall’altra allo stato di **manutenzione dei mezzi**: “In Tnt dove siamo presenti insieme alla Cgil - spiega Puppo - abbiamo firmato un accordo separato per quanto riguarda l’orario di lavoro. Noi abbiamo voluto un accordo che definisse un massimo di 10 ore di lavoro di cui 8 normali, una di pausa e una di straordinario perché in questo settore dove lo straordinario viene per forza di cose forfaitizzato per noi era importante mettere dei paletti”. C’è poi la questione della manutenzione dei mezzi: “Spesso ci arrivano segnalazioni rispetto alle condizioni dei mezzi con cui viaggiano i nostri corrieri” spiega il sindacalista che mostra nel frattempo la foto di un mezzo con le gomme completamente consumate. Il problema è che i mezzi vetusti sono pericolosi, si fermano in autostrada e magari fanno anche ritardare le consegne con conseguenti lettere di richiamo per i lavoratori che possono trasformarsi in trattenute sulla busta paga. “Sulla sicurezza dei mezzi non c’è una cultura aziendale, non ci sono controlli e non c’è una cultura nemmeno tra gli stessi lavoratori così come non c’è rispetto ai pesi che i corrieri, che non sarebbero consegnatori e di base non dovrebbero portare la merce al piano ma sono costretti a farlo. Il **limite di peso** per un uomo è di 25 chilogrammi, ma nessuno lo rispetta”.

Una campagna che il sindacato vorrebbe portare avanti riguarda le **allerte meteo** che

interessano in particolare Genova: “Il porto di Genova ha deciso di scioperare con l’allerta rossa mentre sappiamo bene che i corrieri escono con qualsiasi condizione meteo e con qualsiasi condizione di traffico mettendo in pericolo la propria incolumità per consegnare magari oggetti che possono essere tranquillamente rinviati al giorno successivo. Questo perché ormai la merce viene ogni giorno prima delle persone”.

I carichi di lavoro sono pesantissimi “e purtroppo la **bottiglietta** per fare la pipì che utilizza il protagonista del film è l’amara realtà perché i tempi di consegne sono stretti e basta una coda, un incidente e un qualsiasi altro imprevisto per ritardare i tempi di consegna e ritrovarsi magari una multa o una contestazione per la mancata consegna. Ma la paura di perdere il lavoro è tale che piuttosto che denunciare certe situazioni preferiscono lavorare in silenzio, cercando magari di trovare un posto dove le condizioni siano solo un po’ migliori”.