

Consegne Gls, i corrieri in rivolta

Antonio Sciotto Fiano Romano

«**M**a io cosa gli dò da mangiare a mio figlio? Uno specchietto, la busta paga?». Il clima si è riscaldata all'assemblea degli autisti indetta davanti al magazzino di Fiano Romano, a pochi chilometri da Roma: sono le sette del mattino, tra mezz'ora bisogna salire sui furgoncini e distribuire pacchi in tutta la capitale. Ma i lavoratori non pensano a partire: sono arrabbiati con la Gls-executive, la multinazionale controllata dalle Poste inglesi che li sfrutta ormai da diversi anni, e chiedono al sindacato di informarli sui loro diritti, di organizzare un blocco.

La Gls in realtà è lontana, è solo un marchio affittato dal loro «padrone» vero, l'imprenditore romano Danilo De Sanctis, che a sua volta li dirige attraverso l'appalto a una cooperativa. «Ma quali sono le tariffe contrattuali? Dategli una tabella, così ci parliamo noi con De Sanctis». «Dobbiamo bloccare le consegne per due giorni, qui e al deposito della Magliana: basta essere sfruttati». Fanno almeno 10 ore al giorno, con i furgoncini carichi come muli, e a fine mese - se vogliono uno stipendio dignitoso - devono rinunciare ai contributi, lavorando in nero. Le imprese riconoscono paghe inferiori del 30% rispetto ai contratti nazionali, e su quelle gli autisti devono pagarci il gasolio



Assemblea a Fiano Romano, davanti al magazzino di smistamento. «Così ci sfruttano, riusciamo a pagare a stento il gasolio». «Cosa diamo ai nostri figli?». La coop di autisti perde l'appalto perché fa contratti in regola: a rischio 200 posti. La Filt Cgil mobilita i lavoratori: verso il blocco delle filiali

Sopra, un furgoncino della Gls-executive, gruppo inglese che opera anche in Italia. Qui accanto un magazzino. Foto Ap

(ormai alle stelle), la manutenzione del furgoncino, il bollo, le multe, l'assicurazione. Rimane poco.

«Alla Gls lavorano oltre 200 tra autisti e addetti al facchinaggio - spiega Rocco Lamparelli, Filt Cgil Lazio - A molti non venivano riconosciuti i contributi, allora abbiamo chiesto la messa in regola. Il presidente della coop si è rivolto al committente, De Sanctis, che per tutta risposta ha deciso di togliere la commessa degli addetti al facchinaggio. Successivamente, la stessa coop ha deciso di rinunciare alla commessa degli autisti, perché non ce la fa a stare nei costi, dato che le tariffe impo-

ste dal committente sono sempre più basse». (Sotto intervistiamo il presidente della coop, ndr).

Una corsa al ribasso «ammazza-diritti»: se vuoi applicare i minimi da contratto nazionale, devi sacrificare i contributi, perché il committente non vuole rinunciare ai profitti, né caricare sui clienti finali (noi consumatori, privati e aziende) i rincari del gasolio o gli aumenti contrattuali.

Gli autisti sono pagati a giornata, secondo le consegne fatte: mettiamo che per una singola giornata (10 ore) il committente riconosca 100 euro alla cooperativa, questa deve poi «fare le buste

paga» (nel gergo degli autisti: detrarre i contributi e le voci contrattuali). Il resto è il «netto» dell'autista, che però deve pagarci la benzina e la manutenzione del furgone. In realtà questi lavoratori hanno poco del «socio lavoratore» di una vera coop, dato che gli ordini vengono impartiti dai dipendenti diretti della Gls. Ora che l'ultima coop ha lasciato le commesse, i 200 addetti si trovano sull'orlo del licenziamento.

«Abbiamo ricevuto una disdetta del contratto per il primo aprile, ma non sappiamo se saremo con una nuova cooperativa o perderemo il posto», spiegano. In realtà dipende da loro, da quanto saranno disposti a sacrificare in nome di altri risparmi: sembra infatti che la proprietà stia spingendo diversi autisti, contattandoli a gruppetti, a iscriversi a nuove cooperative, dove certamente le tariffe saranno ancora più basse. «Chi dice no è fuori, bisogna stare ai loro prezzi: sottozero». «Ma perché non ce la facciamo noi stessi una cooperativa?». In effetti è meglio autogestirsi, controllare in prima persona. Si fa sempre più spazio l'idea di uno sciopero.

«Abbiamo scritto a De Sanctis - conclude Lamparelli - Chiediamo che tutti i lavoratori conservino il posto; che le nuove cooperative rispettino i trattamenti economici da contratto nazionale, come impone la legge; e che cessi infine lo sfruttamento con orari massacranti, dato che mette a rischio la sicurezza sul lavoro».

