

andrea

---

Da: Salvato da Windows Internet Explorer 7

Inviato: giovedì 18 settembre 2008 14.06

Oggetto: La Stefani



cronaca

## Trasporto merci ad "alto rischio"

**A Bologna e provincia il rischio di morire sul lavoro nel settore del trasporto e nella movimentazione delle merci è il più alto tra tutti i comparti produttivi. Viaggio nel settore tra coop "spurie" e "padroncini"**

▸  [Guarda le foto](#)

di **David Marceddu**

 Lo scorso 15 giugno un facchino al blocco 4.2 dell'Interporto di Bologna, mentre sta facendo retromarcia con il suo muletto, cade da un'imboccatura lasciata aperta e muore schiacciato dal mezzo che manovrava.

Anani Redouane, marocchino di 35 anni, era uno dei 17.000 addetti del settore logistica e trasporto merci. **La sicurezza qui è un optional.** Secondo una ricerca del 2006 dell'Ires (Istituto ricerche economiche e sociali), l'*aspettativa delle morti* annuale (una macabra statistica del rischio di morire sul lavoro), è di otto lavoratori l'anno: il rischio più elevato rispetto agli altri settori economici della provincia.

**I facchini e le coop "spurie"** Morte sul lavoro, per capirne i rischi bisogna scomporre questo mondo. Impiegati, autotrasportatori e lavoratori manuali (facchini, magazzinieri, etc.) sono le categorie in cui si possono dividere i lavoratori del settore. I facchini, in maggioranza stranieri, lavorano per cooperative che, otto volte su dieci, sono "spurie", adottano cioè **sistemi semi-illegali** pur di avere un guadagno maggiore fruendo delle agevolazioni di una coop. Pratica tipica è quella di sfruttare i lavoratori senza renderli minimamente partecipi della vita sociale dell'impresa, come invece dovrebbe essere. Costretti anche a turni di 10 ore al giorno (o a notte), i facchini sono sostanzialmente dipendenti e non soci, e per di più sfruttati e senza misure di sicurezza, come casco o scarpe anti-infortunistiche.

**Autotrasporti e padroncini.** Per chi lavora su strada la situazione non è più rosea. Le piccole ditte, che hanno ricevuto in appalto da grandi aziende la consegna di una determinata merce, impongono all'autotrasportatore **turni di guida massacranti**. Le grandi aziende appaltatrici, dal canto loro, non hanno nessun interesse per le condizioni di chi guida per conto di una cooperativa. E non mancano gli esempi di gravi incidenti "stradali": nel giugno 2006, un egiziano è costretto a guidare per venti ore in una giornata, facendo prima Bologna-Milano e ritorno, poi, su pressione della dirigenza, Bologna-Rimini, finendo fuori strada e poi in coma per un mese. C'è poi il cosiddetto **auto-sfruttamento dei "padroncini"**, proprietari ed autisti del proprio 

mezzo, che si fanno letteralmente in quattro per fare più consegne possibili, sfiorando limiti di ore, di velocità e di carico. Sono circa la metà dei piccoli trasportatori autonomi e spesso fanno prezzi stracciati alle grandi aziende del trasporto, pur di strappare il lavoro.

**Il Capitano.** «Guadagno poco più di mille euro al mese facendo nove ore di notte dal lunedì al venerdì», dice il Capitano. Lo chiamano così i colleghi stranieri perché è uno dei pochi facchini italiani che lavora nei magazzini di Bologna a cui la cooperativa ha affidato il compito di addestrare i nuovi. **Non c'è formazione**, i nuovi facchini imparano dagli altri. E quando si parla di sicurezza ride amaramente: «Utopia! Ci sono anche materiali chimici qui, ma i ragazzi non lo sanno. Se succede qualcosa, si finisce come alla Thyssen-Krupp di Torino».

**Sindacati sul piede di guerra.** Dopo la morte di Anani Redouane il sindacato ha alzato la guardia: «C'è gente che si rivolge a noi perché costretta a lavorare anche 12 ore al giorno», dice Mohamed Rafia Boukhabiza, della Filt-Cgil di Bologna, che si occupa di tutelare i lavoratori del settore: «Il ricatto da parte delle cooperative è continuo. Anche se sei in regola, ti fanno lavorare tantissimo perché sanno che il lavoro non lo vuoi perdere, per poter rinnovare il permesso di soggiorno».

Intanto anche i trenta lavoratori dell'aeroporto di Bologna che erano in servizio alla Doro Group continuano la battaglia per riavere il loro lavoro e i loro stipendi arretrati. La cooperativa di facchinaggio di Zola Predosa, che gestiva lo smistamento bagagli, avrebbe mandato persone a scaricare bagagli in pista senza autorizzazioni, mettendo a rischio la sicurezza dei lavoratori e dello scalo stesso.

©copyright :: LA STEFANI - materiali distribuiti con licenza Creative Commons Attribuzione|Non commerciale|Condividi allo stesso modo 2.5  
Progetto e realizzazione grafica: Fabio De Ponte