

## Viaggio negli appalti senza regole

Appalti e legalità: un binomio di difficile, a volte impossibile attuazione, nel nostro paese. Cooperative di facchinaggio e imprese di costruzioni: due settori emblematici del caos esistente nel nostro mondo produttivo **DI ROBERTO GRECO**

Appalti e legalità: un binomio di difficile, a volte impossibile attuazione, nel nostro paese. Per averne conferma siamo andati a esplorare due settori chiave del mondo produttivo, **i trasporti e le costruzioni**, raccontando altrettante storie di lavoratori che documentano emblematicamente la situazione presente sul territorio.

### IL MONDO DEL FACCHINAGGIO

In questo settore la confusione è tale che anche i pochi dati disponibili sono incerti: le statistiche parlano di 300.000 addetti e 2.200 società iscritte alle tre grandi centrali cooperative (Legacoop, Agci e Confcooperative), ma sono tantissime le realtà lavorative pirata e innumerevoli i lavoratori che vi gravitano. Un universo di illegalità diffusa, fatto di lavoro nero e sommerso, fino a più o meno conclamati casi di intermediazione di manodopera, se non di autentica schiavitù, con lavoratori sottopagati 50 euro a settimana.

**È negli appalti che il caos regna sovrano**, dove le stesse imprese, pur di sfuggire ai controlli, cambiano ogni anno nome e ragione sociale, pur mantenendo magari lo stesso organico. Il problema più grave, però, si chiama delocalizzazione, cui ricorrono molte aziende, aprendo succursali all'estero, pur di aggirare le regole. "Capita di ritrovarsi con lavoratori con contratti a somministrazione rumeni o sloveni – afferma Giulia Guida, segretaria nazionale Filt –, anche se operano in pianta stabile sul territorio italiano. Il perché è semplice: vi è una differenza retributiva del 60-70 per cento tra il nostro ccnl e quello di quei paesi; ragion per cui, chi può, ricorre a tale escamotage per risparmiare sui costi".

**Sotto tale profilo, a breve, qualcosa potrebbe cambiare.** Per la precisione dal 1° luglio prossimo, allorquando entrerà in vigore l'obbligo per il committente di dare lavoro esterno alle cooperative che applicano il ccnl vigente. Ma come si è arrivati a un imbarbarimento simile? "È la logica conseguenza delle esternalizzazioni di attività sempre più selvagge – risponde Guida –, adottate negli ultimi quindici, venti anni da tutti i grandi gruppi del settore. Oggi, in pratica, nessuna grande azienda si occupa più in prima persona della movimentazione di un pacco. L'intero ciclo di lavorazione va in appalto, a parte il core business, costituito ormai solo da venditori e impiegati, e così l'effettiva distribuzione delle merci la fanno cooperative di cui si sa poco o nulla, essendo i controlli da parte delle autorità preposte, ispettorati del lavoro in primis, del tutto scarsi e sporadici. E il quadro è destinato a peggiorare nel 2014, quando si arriverà alla liberalizzazione definitiva attraverso il cabotaggio".

**Insomma, una vera e propria giungla**, di cui si è reso conto ben presto Ben Halla Mohamed, arrivato nel '94 dal Marocco in Italia, operando su Milano e provincia, dapprima nella grande distribuzione, poi nella logistica, in qualità di facchino, carrellista, magazziniere. "Alle spalle di molte aziende ci sono i clan della criminalità organizzata – sostiene –, che utilizzano il settore per il riciclaggio di denaro sporco. Per il reclutamento di personale fanno ricorso per la stragrande maggioranza a lavoratori stranieri, di varia provenienza, come Tunisia, Marocco, Egitto, Romania, Pakistan, sfruttati sino all'inverosimile sotto tutti i punti di vista".

**A cominciare da orari e turni.** "Si arriva a lavorare ininterrottamente anche quindici, sedici ore al giorno – rileva Mohamed –, perché lo impongono i tempi di consegna previsti, magari fino alle nove di sera o iniziando al mattino presto". Con tutto quel che comporta per la sicurezza e la salute, considerando che si tratta di un lavoro già di per sé estremamente faticoso. "Il limite di trasportabilità, fissato dalle direttive Ue, è di 25 kg – ricorda Mohamed –, ma quasi sempre viene

disatteso, arrivando in alcuni casi anche a movimentare merce da 50 chili per volta, con rischi facilmente immaginabili per il fisico dei lavoratori (ad esempio ernie del disco e altre patologie)”.

**Un altro punto dolente riguarda il salario.** “Premesso che il lavoro nero è parte integrante del sistema – continua Mohamed –, vi sono anche vaste aree di grigio, dove l’illegalità più frequente è l’evasione contributiva, nonché il mancato pagamento dell’Iva. Mettiamo che riesco a fare duecento ore di lavoro al mese, il datore di lavoro me ne mette in busta paga appena cinquanta, sessanta, e il resto figura come trasferte o diarie, su cui non vengono pagati i contributi”. Una pratica assai diffusa, se è vero che proprio di recente a un consorzio di logistica nel Milanese, guidato da una cosca mafiosa, sono stati addebitati più di 150 milioni di evasione fiscale (oltre ad essere sottoposto al procedimento di confisca dei beni, costituiti da appartamenti e macchine di lusso).

**I lavoratori degli appalti sono quasi sempre retribuiti** circa due, tre euro l’ora in meno del dovuto (7,48 rispetto a 10,05). “A fine mese la differenza diventa sostanziale – osserva Mohamed –, e sovente sono complici gli stessi addetti, che preferiscono avere una busta paga al nero da 2.000 euro netti, anziché una regolare, contributi inclusi, che non oltrepassa i 1.400 lordi”. Le illegalità non finiscono qui. “All’interno dei grandi centri di smistamento – precisa Mohamed –, dove si prepara la merce collo per collo, che poi andrà consegnata nei supermercati, si lavora spesso a cottimo o a chiamata; lì avviene ogni sorta di sopruso ai danni dei lavoratori, con il ricorso al caporalato”.

**Per lottare in prima persona contro tutto questo** nel 2004 Mohamed si è iscritto alla Filt lombarda e due anni dopo è stato nominato delegato. “Successivamente – racconta – mi hanno proposto di diventare dirigente. Ho iniziato un corso di formazione biennale e dal 2010 sono un distaccato e seguo a tempo pieno tutti i problemi del comparto. Il lavoro da fare è immenso, perché il territorio da coprire è vastissimo ed è molto difficile poter entrare nelle singole realtà lavorative, ma, laddove ci riusciamo, cerchiamo innanzitutto di trasmettere ai lavoratori la consapevolezza dei propri diritti. La soddisfazione più grande è quando decidono di iscriversi al sindacato: il mese scorso, in un capannone dove operano un centinaio di addetti, siamo passati da due a settanta tessere. È a quel punto che inizia il nostro lavoro vero e proprio, perché dobbiamo seguirli passo dopo passo, per arrivare alla loro completa emancipazione”.

## LE COSTRUZIONI

Da sempre le costruzioni costituiscono il crocevia di ogni sorta di illegalità negli appalti. Malgrado i progressi fatti negli ultimi anni, grazie ai numerosi accordi e protocolli sottoscritti da sindacato, associazioni d’impresa e istituzioni per far fronte comune contro la criminalità organizzata, la strada da percorrere è ancora lunga. La storia che raccontiamo riguarda un territorio esente dal rischio mafioso. Almeno fino ad oggi. Già, perché le cose stanno peggiorando anche nelle Marche, dove la maggior parte degli appalti è appannaggio della piccola impresa, composta da uno, tre addetti, spesso a conduzione familiare.

**Le statistiche (2011) confermano una caduta del 6,7 per cento dell’imprenditoria** nella provincia di Macerata, iniziata tre anni fa, quando le società di costruzioni erano 952 contro le attuali 828. Stesso trend per l’occupazione: 3.930 gli addetti rimasti contro i 4.562 del 2009. Al calo si accompagna l’aumento delle irregolarità, con gare aggiudicate al massimo ribasso, causando una concorrenza sleale sul mercato, con aziende che ricorrono a tutti i trucchi possibili (false buste paga, ore lavorate alterate, finti profili professionali degli addetti) pur di evadere il fisco, con il conseguente aumento del lavoro nero e grigio, nonché del caporalato.

**“La situazione si è deteriorata progressivamente** negli ultimi tempi – commenta Daniel Taddei, segretario della Fillea di Macerata –. Molte imprese hanno subito la stretta creditizia delle banche, andando in crisi di liquidità, e a farne le spese alla fine sono i lavoratori, costretti ad aprire partita Iva, trasformandosi in finti imprenditori, oppure figurando come dipendenti part time. Ma la crisi economica, che pure si fa sentire, segnando profondamente il nostro territorio, non è il propulsore principale del lavoro nero, causato soprattutto dall’eccessiva frammentazione del lavoro, nella catena degli appalti e affidamenti, e dall’estrema precarietà dei lavoratori che ritroviamo nei cantieri”.

**Per ora a salvare l'edilizia dal tracollo** sono i due grandi appalti pubblici in corso di attuazione, relativi all'ammodernamento dell'autostrada A14, da Rimini ad Ascoli, e il cosiddetto progetto Quadrilatero Marche Umbria, l'infrastruttura strategica viaria, avviata nel 2009 e costata 2 miliardi, che si sviluppa nelle province di Ancona e Macerata, su due direttrici lunghe 35 km, che, una volta completata (si prevede per fine 2013), dovrebbe permettere un significativo decongestionamento del traffico (in particolare quello dei Tir) fra le due regioni. Le gallerie rappresentano il 60 per cento dell'intera opera, e proprio attraverso la provincia di Macerata si snoda il tratto più duro e difficile del percorso.

**Claudio Mirandi è uno dei centoventi addetti** (tra impiegati e operai), nonché delegato Rsu e Rls Fillea, impegnati in uno dei cantieri più grandi, quello della Strabag, il colosso austriaco dell'edilizia (che vanta 73.000 addetti e appalti in tutto il mondo), capofila dei lavori assieme ad altre tre società. È appena tornato da Zurigo, dove per quattro giorni si è confrontato con tutti i rappresentanti sindacali dei cantieri del gruppo presenti nei cinque continenti.

**“Due volte l'anno – osserva Mirandi – ci riuniamo per parlare** di tutti gli aspetti della nostra attività. Un'esperienza che giudico formativa e che andrebbe assimilata dalle imprese di costruzioni italiane, purtroppo lontane anni luce da come si lavora in Strabag. Il mio è un lavoro difficile e pericoloso, dovendo operare nelle viscere della terra, prevedendo spesso l'impiego di esplosivi per superare la resistenza offerta dalla durissima roccia calcarea, di cui sono formate le montagne della zona. Ragion per cui avere più informazioni possibili, magari da chi ha svolto altrove lo stesso tipo di lavoro, può sicuramente aiutare a migliorare il modo di agire”. Per quanto riguarda le relazioni tutto funziona bene fra controparti.

**“Abbiamo firmato la contrattazione d'anticipo** con tutte le imprese coinvolte – sostiene Taddei – e finora non si riscontrano irregolarità importanti nel rispetto delle procedure dei lavori e delle norme contrattuali. Ciononostante in una prima fase abbiamo rilevato situazioni poco chiare nel subappalto, con un alcune imprese non in regola nei versamenti contributivi e nei livelli salariali”.

**Negli altri appalti la situazione è meno allegra.** “Le irregolarità sono maggiori – conclude Taddei – soprattutto nei lavori privati, dove i controlli sono più scarsi. Nel 2011, a livello provinciale, abbiamo firmato il protocollo di legalità negli appalti, ma la situazione permane critica a livello di azioni di contrasto alle irregolarità, perché mancano le sinergie tra i diversi soggetti: Ispettorati, Inps, Inail e Asl dovrebbero intervenire tutti assieme nell'opera di repressione del lavoro nero e sommerso, ma non avviene”. E ciò, denuncia il sindacato, si ripercuote anche sulla sicurezza: negli ultimi dodici mesi si registra una preoccupante recrudescenza degli infortuni sul lavoro (da 398 a 473), pari al +16 per cento, e quattro incidenti mortali sono avvenuti anche in tutta la tratta del cantiere del Quadrilatero.