

CONFERENZA STAMPA ONLINE DEL 17 NOVEMBRE 2020

Urgente appello dei collaboratori del settore della logistica

Urs Zbinden, segretario settore Logistica

Vale ciò che viene detto.

Follia pura intensificata ulteriormente durante il lockdown

Il lockdown ha portato i lavoratori al limite della loro resistenza. Chi lavora nel settore logistico – sia presso la Posta sia presso i corrieri privati DHL, DPD, ecc. –, già in condizioni di attività normale è abituato a una forte pressione sul rendimento, a lunghe giornate di lavoro e a pacchi pesanti. Ma durante il lockdown tutti questi aspetti si sono ulteriormente acuiti.

Follia pura intensificata ulteriormente durante il lockdown

La pressione sul rendimento nel settore logistico è enorme. Si tratta di recapitare il più rapidamente possibile ai destinatari i pacchi caricati al mattino presto. Poiché anche senza pandemia vengono spediti sempre più pacchi, un corriere ha sempre più pacchi nel suo veicolo. Resta poco tempo per consegnare ogni singolo pacco al destinatario. Siccome il tempo è scarso e la quantità di pacchi è grossa, è difficile per gli addetti al recapito osservare le pause prescritte. Spesso succede che il panino del pranzo viene consumato durante il viaggio. Spesso tra i pacchi ce ne sono di davvero pesanti. Non sono rari pacchi da 40 kg. La SUVA raccomanda nelle sue direttive un peso di massimo 25 kg al pacco.

Durante il lockdown tutti questi aspetti che rendono stressante la normale attività quotidiana dei lavoratori della logistica si sono inaspriti ulteriormente. In un normale anno il settore vive già una situazione eccezionale, ovvero il periodo natalizio. A novembre e dicembre il volume di pacchi aumenta e comporta un maggior carico di lavoro. I giorni di lavoro diventano più lunghi, spesso si lavora al sabato. Si tratta di una situazione eccezionale che ha una fine. Il primo lockdown a primavera poteva essere paragonato al periodo natalizio. Il volume di pacchi è aumentato improvvisamente. Ma a differenza del periodo natalizio questa situazione eccezionale non è finita. Per il settore logistico i mesi estivi sono di norma un periodo piuttosto calmo, ma quest'anno a giugno, luglio o agosto le quantità di pacchi sono state particolarmente elevate. Se poi, come per la Posta con WTS, sarà introdotto un nuovo sistema e con le consegne di LeShop un nuovo servizio, i lavoratori non potranno neanche più fare affidamento a procedure collaudate.

Subappaltatori: i poveri lavoratori dell'ultimo miglio

Durante il lockdown la quantità di pacchi in molte località era troppo grande per il personale disponibile. Le aziende sono state costrette ad aumentare l'organico in breve tempo. Nella logistica la cosa più semplice è farlo attraverso i subappaltatori. Il numero dei subappaltatori è stato incrementato in molti luoghi presso la Posta, ma anche presso gli operatori privati come DHL e DPD per poter affrontare l'imminente quantità di pacchi.

Il recapito dal magazzino al cliente nella logistica viene chiamato «l'ultimo miglio» della catena di approvvigionamento. In questa fase della catena pesano molto soprattutto le spese per il personale. Poiché le aziende sono obbligate dalla concorrenza a praticare prezzi inferiori, la pressione sui costi è quindi relativamente alta. Il modello dei subappaltatori offre la possibilità di trasferire la pressione sui costi. Nel momento in cui gli incarichi vengono esternalizzati a subappaltatori giuridicamente indipendenti, i committenti non si assumono la responsabilità del rispetto degli standard di diritto del lavoro. I subappaltatori stessi percepiscono dal committente una scarsa retribuzione per ogni giro che percorrono. La retribuzione basta in linea di principio per pagare gli stipendi. Ma non basta per retribuire il lavoro supplementare. Un addetto al recapito di un subappaltatore ha spesso delle giornate da 10 a 12 ore di lavoro, di cui ne vengono retribuite appena 8,5. Le ore in più non vengono retribuite – il che significa semplicemente che «non sei stato abbastanza veloce». A causa dell'enorme pressione in termini di tempo sui dipendenti dei subappaltatori non è praticamente possibile inserire la pausa pranzo. Consumare il panino durante il tragitto è più una regola che un'eccezione. Nelle aziende con dipendenti diretti e dipendenti presso i subappaltatori si assiste a una vera e propria società a due classi. Se già i dipendenti diretti risentono della forte pressione, questa pressione è ancora maggiore presso i subappaltatori. Il salario è di norma più basso (conosciamo un caso in cui non è nemmeno stato raggiunto il salario minimo PostCom di 3500 franchi), e generalmente non è neppure prevista una 13^a mensilità. I benefit di cui godono i dipendenti diretti, come ad es. i bonus regolari per le buone prestazioni, non sono previsti per i conducenti dei subappaltatori.

Per risolvere il problema di congestione durante il lockdown, sia la Posta che i fornitori privati hanno puntato sempre più sui subappaltatori. Ma ogni medaglia ha anche il suo rovescio: ciò che sgrava facilmente le aziende, si traduce dall'altro lato in condizioni di lavoro estremamente precarie per i dipendenti delle aziende subappaltatrici.

Lockdown amplificato: qualora la seconda ondata e il periodo natalizio dovessero coincidere

Da metà settembre la Svizzera si trova nel bel mezzo della seconda ondata della pandemia del coronavirus. I casi di Covid-19 stanno aumentando, in alcuni luoghi ci sono dei mini lockdown e molti lavoratori restano a casa in telelavoro. Durante l'estate la situazione nel settore dei pacchi non si è affatto ripresa, e ora si aggrava doppiamente: la seconda ondata e la stagione natalizia che inizia a novembre provocheranno un enorme aumento della quantità di pacchi. Per migliorare la situazione dei lavoratori del settore logistico durante la seconda ondata e durante il lockdown, avanziamo le seguenti rivendicazioni:

- a) ***Niente lavoro gratuito presso i subappaltatori:***
Tutte le ore di lavoro svolte devono essere documentate e il lavoro straordinario deve essere retribuito.
- b) ***Pesare i pacchi e non sovraccaricare i veicoli***
Niente pacchi oltre i 20 chili. Per i pacchi più pesanti serve un canale supplementare in cui il peso viene supportato da una persona supplementare oppure da strumenti tecnici. L'aumento del volume dei pacchi non può far sì che i veicoli vengano caricati per un peso superiore a quanto ammesso.
- c) ***Risolvere anziché delocalizzare:***
Le misure di sgravio previste da parte della divisione Lettere (PostMail), che sostengono i colleghi della divisione Pacchi (PostLogistics) con i pacchi di piccole dimensioni, conseguiranno certamente il loro effetto. Ma in questo modo il problema viene semplicemente delocalizzato anziché risolto.
- d) **Assunzioni a tempo indeterminato anziché personale a prestito e subappaltatori.**
- e) **Aumenti salariali.**