

## In sciopero i driver di Amazon

1.700 addetti alle consegne in appalto per Amazon in Lombardia hanno incrociato le braccia per protestare contro i carichi e le condizioni di lavoro, con un «impatto modesto» secondo l'azienda. Il segretario

generale della Cgil Maurizio Landini ha portato la solidarietà ai lavoratori in piazza, chiedendo «l'apertura di un tavolo». A protestare, sotto la sede di piazza 25 Aprile a Milano, circa un centinaio di driver, denunciando i vettori che «spremono

tutto ciò che gli è stato assegnato anche quando il furgone è colmo di pacchi, senza prendere in considerazione le condizioni meteo, la lunghezza dei tragitti e il traffico».

**Andrea Biondi**  
**Enrico Netti** — a pag. 10

# Amazon, la protesta dei driver «Troppi 160 pacchi al giorno»

## NEW ECONOMY

La società di Bezos: non gestiamo i rapporti tra i fornitori e i loro dipendenti

Landini: non siamo contro Amazon, ma no a situazioni peggio del cottimo

Andrea Biondi

Stop alle consegne e presidi, in piazza 25 Aprile a Milano, vicino alla sede di Amazon Italia, di autisti dipendenti di società che svolgono l'attività di corriere per il colosso di Seattle.

Giornata difficile ieri per Amazon Italia, finita al centro di proteste sindacali dei driver lombardi. Non che il presidio fosse particolarmente nutrito: c'erano un centinaio di persone o poco più accompagnati da tante bandiere dei sindacati di categoria dei trasporti di Cgil, Cisl e Uil. L'azienda ha poi parlato di «impatto modesto». Ma l'eco della protesta è rimbalzata da Nord a Sud con una propaggine che ha interessato la Casaleggio Associati: davanti alla sede milanese si è riunito un gruppo, ma di riders e non di autisti. Evidentemente la giornata di ieri ha rappresentato anche l'occasione per far arrivare all'attenzione del Governo, sponda M5S, rivendicazioni legate a una new economy su cui l'equilibrio fra richieste delle aziende e diritti dei lavoratori è tutto da trovare.

Di certo a dare maggior spessore alla protesta che ha fatto incrociare le braccia ai 700 addetti alle consegne in appalto per Amazon in Lombardia ci ha pensato l'arrivo in piazza di Maurizio Landini, segretario generale della Cgil. «Amazon - ha detto - non può apparire come innovazione se poi

dietro c'è quello che vediamo, se ci sono queste proteste, con le condizioni di lavoro decise da un algoritmo». Landini ci tiene a dire di non essere «contro Amazon, ma dietro non può esserci uno sfruttamento peggio del cottimo, con persone che in 8 ore devono consegnare fino a 160 pacchi».

In questo quadro, il segretario della Cgil battezza quella dei driver lombardi come una battaglia «molto importante», ulteriore occasione per misurare l'unità sindacale fotografata «dalla manifestazione del 9 febbraio a Roma» e l'unità «all'interno del mondo del lavoro. Dico basta alla contrapposizione fra lavoratori dipendenti e lavoratori in appalto». A Landini hanno fatto eco i due segretari generali Annamaria Furlan (Cisl) e Carmelo Barbagallo (Uil). Furlan ha chiesto il rispetto dei «contratti e la tutela della dignità di tutti i lavoratori della gig economy», dicendo «no a ogni forma di sfruttamento, a carichi di lavoro eccessivi, a mancata sicurezza», mentre per Barbagallo «non è accettabile che il sistema dell'impresa 4.0 si trasformi in un caporalato 4.0».

Fra sindacati e vari esponenti del mondo politico Amazon è così finita nel mirino anche se questa volta ad alzare la voce non sono suoi dipendenti, come gli addetti dei centri logistici (Amazon ne ha vari in Italia e il centro delle proteste a fine 2017 fu quello di Castel San Giovanni in provincia di Piacenza). A protestare sono stati corrieri di aziende che lavorano in appalto per il colosso guidato da Jeff Bezos che una flotta tutta sua ce l'ha in Usa e Uk, mentre in Italia come negli altri Paesi si serve dei corrieri strutturati o anche delle aziende minori. «Niente cooperative o padroncini» tiene a precisare al Sole 24 Ore Marco Ferrara, responsabile dei rapporti con i fornitori di Amazon Italia Logistics. «Per quan-

to ci riguarda - aggiunge - facciamo controlli e audit presso le aziende di cui ci serviamo. Solo in un caso non abbiamo riscontrato condizioni adeguate al nostro "Codice di condotta" e abbiamo sostituito il fornitore». Altri risultati dei controlli: «Il 90% degli autisti termina la propria giornata prima delle 9 ore giornaliere previste» e «abbiamo poi verificato come i pagamen-

ti siano effettuati in maniera regolare» da queste aziende «di cui ci serviamo sul territorio perché lo conoscono e possono garantire un'alta qualità».

Precisazioni con cui Amazon per tutta la giornata di ieri ha cercato di prendere le distanze da accuse che sono andate dai carichi e ritmi di lavoro, ai «picchi» con dipendenti «triplicati - dicono i sindacati - durante il periodo di novembre-dicembre, ma poi lasciati a casa». Infine il tema stipendi, con un accordo di filiera (fatto però non da Amazon ma da sindacati e Assoespressi, che riunisce le aziende con i corrieri) che i sindacati ritengono non rispettato anche nella parte di «timbratrici» per normare i tempi di lavoro. Tutto questo complesso di rivendicazioni ha portato a una protesta che però Paolo Uggè, vicepresidente di Confrtrasporto ha bollato come «puramente strumentale», innanzitutto perché dall'altra parte non ci sono dipendenti di Amazon.

Per i driver che hanno incrociato ieri le braccia la responsabilità del colosso dell'e-commerce è invece forte e va rintracciata nelle richieste che portano a ritmi di lavoro e a condizioni definite non sostenibili. Di certo un risultato è stato incassato: un incontro fra Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti con Assoespressi si terrà martedì. E per il momento l'associazione ha acconsentito a bloccare il meccanismo delle trattenute: le multe o le somme decurtate in busta paga ai lavoratori che si definiscono costretti a spingere troppo per soddisfare le richieste di Amazon.

Bene il tavolo ha detto Landini invitando anche Amazon a partecipare. Ma anche in questo caso l'azienda ha voluto marcare la differenza, declinando l'invito: «Rispettiamo l'indipendenza dei nostri fornitori».

## I NUMERI

# 5.600

### Dipendenti Amazon in Italia

Amazon in Italia è presente dal 2011 con 5.600 dipendenti, 3 centri di distribuzione a Passo Corese (Rieti), Castel San Giovanni (Piacenza) e Vercelli; 11 depositi di smistamento distribuiti fra Lombardia, Piemonte, Veneto, Toscana, Emilia-Romagna e Lazio; customer service a Cagliari; headquarter a Milano e Centro sviluppo per l'intelligenza artificiale. Amazon ha dichiarato 1,6 miliardi di investimenti in Italia dal 2011.

# 9

### Aziende fornitrici

Sono 9 le aziende fornitrici dei loro servizi di corriere espresso per Amazon in Lombardia. Nella regione ci sono 4 centri di smistamento da cui partono le merci consegnate dai driver che ieri hanno incrociato le braccia. Si tratta di conducenti alle dipendenze di aziende che lavorano in appalto per Amazon e che ieri hanno protestato lamentando ritmi e condizioni di lavoro definite insostenibili, sui quali Amazon avrebbe una responsabilità a monte.

# Sotto accusa la app che detta i tempi

Tra i nodi le rotte da seguire e l'organizzazione del lavoro poco efficiente

**Enrico Netti**

Fino a 150-180 "stop" al giorno, una media di uno ogni tre minuti. Un ritmo di consegne impossibile da mantenere continuando a guidare in sicurezza e nel rispetto del codice della strada. È questo il nodo cruciale evidenziato dai rappresentanti sindacali degli oltre 700 driver lombardi, più o meno la metà di tutta Italia, che ieri mattina hanno bloccato le consegne Amazon nella regione. Picchetti davanti ai cancelli dei magazzini di via Toffetti a Milano, a Buccinasco, Origgio, in provincia di Varese, e Burago Molgora in Brianza hanno impedito di caricare i furgoni. Non sono state consegnate diverse decine di migliaia di plichi con l'Amazon smile. Uno stop dell'ultimo miglio seguito da una manifestazione che si è svolta a poche decine di metri dal quartier generale milanese del colosso di Jeff Bezos. I driver in agitazione lavorano per aziende della logistica che hanno l'appalto delle consegne da Amazon. A loro la solidarietà dei delegati dei colleghi piemontesi (almeno un centinaio di driver) e di quelli di altre società tra cui Ups, Dhl, Tnt e altre multinazionali del settore.

Gli autisti sono esasperati dal vo-

lume delle consegne giornaliere. Troppe quelle 150 che rappresentano la media mentre il numero che è considerato accettabile è considerato tra i 60-80 "stop" che in città, dove è più facile raggruppare i colli, si può arrivare a un centinaio.

C'è poi il problema dell'organizzazione del lavoro, delle rotte. I tragitti sono decisi da Amazon e inviati al driver con la app Amazon delivery, piattaforma che a detta degli autisti non segue una logica di efficienza. «Vorremmo dei miglioramenti in alcune situazioni interne come delle rotte veramente smart perché finora non sono create per ottimizzare i tempi e farci lavorare meglio - spiega un delegato -. E vorremmo dei ritmi più umani per potere consegnare i pacchi con lo stesso sorriso che si vede negli spot». Tra le altre istanze legate alle procedure di consegna c'è la richiesta di una sim aziendale per contattare i clienti perché serve la loro firma come ricevuta «altrimenti in caso di perdita del collo la colpa ricade sull'autista». Se invece il driver danneggia il veicolo la busta paga si fa più leggera dopo una trattenuta di 200 euro. C'è anche il nodo della durata della giornata: contrattualmente sono 8 ore e 45 minuti a cui si aggiungono altri 30 minuti di pausa pasto. Il punto è quando inizia la giornata: «Oggi per Amazon scatta all'uscita dal magazzino - spiega Emanuele Barosselli, funzionario presso Filt Cgil Lombardia -. Ma il

driver arriva alla station Amazon (al magazzino ndr) e in coda attende anche per un paio di ore il suo momento per caricare. Questi tempi fanno parte della giornata di lavoro e devono essere conteggiati». Secondo l'accordo di filiera siglato lo scorso anno nei magazzini dovrebbero anche essere presenti da mesi le timbratrici ma a detta dei rappresentanti sindacali non sono in nessuna station.

Maggiori criticità a causa delle distanze sono evidenziate dai driver che lavorano in Piemonte. «In province come Biella, Asti e Alessandria si percorrono fino a 260 chilometri con 150 consegne - dicono Alessandro Greco e Toneatto Hyari, funzionari Filt Cgil rispettivamente di Alessandria e Torino che rappresentano un centinaio di driver -. Tanti indirizzi non hanno numero civico e sono difficili da geolocalizzare». Tempi morti che allungano la giornata di lavoro.

Tra gli altri capitoli oggetto di confronto ci sono i numeri degli addetti assunti a tempo determinato e quelli a tempo indeterminato: nessuna azienda vuole dare questi dati nonostante siano stati oggetto dell'accordo. C'è poi il fronte dei co.co.co. che consegnano le merci di Prime Now. «Sono diverse decine di lavoratori e andrebbero stabilizzati» conclude Barosselli.

enrico.netti@ilsole24ore.com