

L'INCHIESTA LICENZIATI IN ITALIA RIASSUNTI IN ROMANIA È LA TRATTA DEGLI SCHIAVI CAMIONISTI

LORENZA CASTAGNERI

Altro che *truck driver*. Qui a Genova, al porto, li chiamano i disperati dei container. Una pattuglia più o meno folta di autisti stranieri: Europa dell'Est, quasi tutti. Dormono e mangiano sul tir, non hanno docce, fanno il bucato in bacinelle e stendono sui fili che hanno tirato tra un mezzo e l'altro. Questa è la loro vita per cinque, sei mesi, un anno al massimo. Poi tornano a casa: Romania, Bulgaria, Polonia. In tasca hanno poche migliaia di euro, meno di quanto avrebbe un autista italiano nello stesso periodo. Eppure loro e gli altri - gli italiani - fanno lo stesso mestiere. Sono autotrasportatori. Quelli dell'Est la-

vorano come i nostri connazionali per aziende italiane, ma sono stati assunti con agenzie interinali nei loro Paesi d'origine, per risparmiare su paga e contributi. È legale, lo fanno tutti, si sa che funziona così. Ma adesso in questo meccanismo infernale ci sono finiti pure gli autisti stranieri che risiedono da noi. Gente che vive qui da vent'anni, che nel nostro Paese ha famiglia, casa, un mutuo che pesa sulle spalle. Peggio. A volte capita pure che i dipendenti regolarmente contrattualizzati in Italia vengano licenziati, assunti dall'agenzia interinale straniera e richiamati nello stesso posto di lavoro. Una beffa per loro e un inganno per lo Stato. Perché mentre percepiscono l'assegno di disoccupazione dall'Inps hanno anche lo stipendio della nuova assunzione. Situazioni assurde. Inimmaginabili. Che però da qualche tempo sono diventate ormai quotidiane.

SEGUE >> 9



COSÌ I DATORI AGGIRANO I CONTRIBUTI E RIDUCONO I COSTI DEL LAVORO. «A GENOVA SONO ALMENO 1.500»

La tratta degli schiavi camionisti

Licenziati e subito riassunti tramite un'agenzia interinale con sede in Romania

IL CASO

dalla prima pagina

I numeri sono impressionanti. Prendiamo sempre Genova, uno dei luoghi più trafficati d'Italia per via del porto. Ogni giorno in città circolano 1.700 mezzi pesanti. Il settore conta 10 mila addetti. «Di questi, nel giro di poco, almeno 1.500 potrebbero trovarsi a lavorare qui ma con contratti di chissà che tipo con una di queste agenzie che vendono carne da macello alle imprese dell'autotrasporto», dice Giovanni Ciaccio della Uil trasporti Liguria.

Per limitare il più generale problema del ricorso agli interinali, nel contratto nazionale di lavoro del settore è stata inserita la norma che prevede l'assunzione di non più del 15 per cento del personale da agen-

zia, italiana o no. Una fetta che i grandi player, quelli che ambiscono a rosicchiare fette di mercato sempre più ampie, hanno riempito con lavoratori low cost romeni o bulgari. Resistono solo i piccoli: aziende con una decina di corrieri che vogliono sopravvivere e rimangono fuori dai giochi di potere. «Ma non è semplice e non sappiamo per quanto tempo resisteranno perché rischiano di non essere più competitivi. Assumere oltreconfine vuol dire arrivare a risparmiare anche mille euro sul costo del lavoro. Soldi che potrebbero essere usati per investire» aggiunge Ciaccio.

Al di là dello stipendio - un lavoratore assunto all'estero può arrivare a guadagnare tra i 1.200 e i 1.600 euro al mese contro i 2.500, in media, di un italiano - è soprattutto la spesa per contributi, imposte e assicurazioni che spinge i datori a guardare verso Est. A rendere lecito il sistema è la direttiva 96/71/CE del Parlamento Europeo, che permette la

libera circolazione del personale e la libera prestazione di servizi da parte di società site in qualsiasi paese comunitario. E in base a questo principio che società con sedi all'estero propongono distacco e somministrazione di personale intracomunitario in tutti i settori, incluso quello dell'autotrasporto. «Una norma che ha degradato tutta la categoria» denuncia Igor Cavallo, camionista da quasi quarant'anni.

E così c'è anche chi licenzia solo sulla carta i dipendenti di una vita, poi richiamati al lavoro attraverso l'agenzia. Nell'Alessandrino sono tanti a vivere questo dramma. Parti, te ne stai tre giorni in Romania, firmi il contratto e torni. Ok al salario più basso e passi pure per i pochi contributi, visto che molti giovani hanno perso la speranza di vedere un giorno la pensione. Ma la mutua? Nemmeno chi cerca di difendere gli interessi di queste persone sa se sono coperti da qualche tutela

o no. «Dipende dalle leggi dei paesi dove è registrato il contratto - dicono -. Ma se uno di loro sta male o ha un incidente sul territorio italiano, è il nostro Sistema Sanitario a farsene carico. Sono i contribuenti». E

poi c'è sempre la questione del doppio assegno: disoccupazione per il licenziamento e stipendio del "nuovo" lavoro. Una combinazione che l'Inps non è in grado di intercettare.

«Non è solo sfruttamento dei lavoratori. Questa è una truffa ai danni dello Stato».

LORENZA CASTAGNERI

lorenza.castagneri@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ABRUZZO



Camionisti dell'Est Europa improvvisano una tavola imbandita durante una sosta in autostrada