



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA

**DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE ED AZIENDALI
"M. FANNO"**

CORSO DI LAUREA IN ECONOMIA

PROVA FINALE

**"SFRUTTAMENTO DEL LAVORO ALL'INTERNO DELLE CATENE
DEL VALORE"**

RELATORE:

CH. MO PROF. GRECO LUCIANO GIOVANNI

LAUREANDA: SPASENIE IONELA

MATRICOLA N. 1088920

ANNO ACCADEMICO 2016 - 2017

INDICE GENERALE

INTRODUZIONE	4
CAPITOLO 1. CATENE DEL VALORE E LOGISTICA.....	5
1.1 Catene del valore	5
1.1.1 Catene globali del valore ed il ruolo delle multinazionali.....	6
1.2 Il settore della logistica.....	8
1.2.1 Processi logistici di immagazzinamento	10
1.2.2 Processi logistici di trasporto.....	11
CAPITOLO 2. SFRUTTAMENTO DEL LAVORO NEL COMPARTO ITALIANO DEL FACCHINAGGIO.....	13
2.1 Settore logistico in Italia: outsourcing e forza lavoro	13
2.1.1 Comparti principali della logistica italiana e le cooperative di facchinaggio	15
2.2 Cooperative e sfruttamento del lavoro: appalto e subappalto	18
2.2.1 Veneto: forza lavoro straniera ed italiana occupata nella logistica	22
2.3 Inchiesta a Padova: sfruttamento lavorativo nelle cooperative di facchinaggio di Gottardo S.p.a.	25
CAPITOLO 3. SFRUTTAMENTO DEL LAVORO NEL SETTORE DEGLI AUTOTRASPORTI.....	31
3.1 Settore logistico dei trasporti in Europa	31
3.1.1 Occupazione e salari nell'autotrasporto merci: Est ed Ovest Europa	33
3.1.2 Autotrasporto merci nell'UE: i trasporti internazionali e di "cabotaggio".....	38
3.2 Inchiesta BBC: sfruttamento lavorativo nel comparto autotrasporti di IKEA	40
CONCLUSIONI	45
BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA.....	47

INTRODUZIONE

Già dalla fine del secolo scorso, le catene di produzione del valore hanno iniziato a configurarsi all'interno del tessuto economico capitalistico, definendolo progressivamente a livello globale. Contemporaneamente all'interno delle stesse, la *logistica* ha assunto un ruolo sempre più pervasivo, tanto che se ne può riconoscere la criticità funzionale nell'attuale economia globalizzata. Questo settore, oltre ad avere impatti significativi nella creazione di valore all'interno delle filiere produttive, risulta anche essere particolarmente predisposto a fenomeni di sfruttamento del lavoro. Nello specifico, succede in modo non trascurabile che alcuni attori logistici in esso operanti, facciano ricorso a diversi espedienti illegali gravanti sulle condizioni contrattuali e lavorative della forza lavoro. Essendo il settore della logistica caratterizzato da un certo dinamismo concorrenziale infatti, una compressione illecita dei costi di manodopera (e non soltanto come si vedrà) consente all'operatore logistico di proporsi alla committenza con un prezzo di fornitura del servizio più basso rispetto ai propri concorrenti. Si tratta di fenomeni significativi, proprio in virtù del fatto che si manifestano in un settore che ha assunto una non trascurabile e crescente rilevanza nel sistema economico contemporaneo. È opportuno sottolineare che non si intendono portare avanti delle generalizzazioni in merito. In questa sede viene sempre implicitamente ammessa l'esistenza di realtà virtuose, in cui sussistono attori logistici non interessati in alcun modo da un simile fenomeno. Mediante la redazione di tale elaborato infatti, si vogliono anzitutto fornire delle chiavi di lettura (teoriche e pratiche) che cercano di spiegare che cosa porta alla predisposizione di tale settore, verso fenomeni di sfruttamento del lavoro. Si cercherà inoltre, di individuarne i tratti salienti e le circostanze in cui questi ultimi si manifestano nel comparto logistico del facchinaggio in Italia, e nel settore dei trasporti nell'Unione Europea. In particolare, dopo aver delineato piuttosto sinteticamente i tratti principali della *logistica* e come questa si configura all'interno delle catene del valore (primo capitolo), si cercherà di inquadrare il settore logistico nel contesto italiano e i fenomeni di sfruttamento del lavoro nel comparto del facchinaggio, attingendo anche ad un caso recente emerso a Padova (secondo capitolo). Nell'ultimo capitolo invece, il fenomeno dello sfruttamento lavorativo viene considerato all'interno dello scenario europeo, in merito al comparto logistico del trasporto (dell'autotrasporto nello specifico), facendo riferimento anche qui ad un caso concreto che vede addirittura il coinvolgimento indiretto della multinazionale IKEA. Il lavoro svolto intende almeno far intuire quanto i fenomeni di sfruttamento lavorativo nelle catene del valore (anche globali) rappresentano una criticità nel sistema economico italiano ed in quello comunitario, sia per gli organi legislativi e che per quelli di rappresentanza dei lavoratori.

CAPITOLO 1. CATENE DEL VALORE E LOGISTICA

Catene del valore

Il concetto di catena del valore è stato suggerito per la prima volta da Michael Porter, per poter dare un'idea della creazione di valore per mezzo di tutte le attività coinvolte nella realizzazione di un prodotto. Il “valore” eventualmente associabile a quest'ultimo, è riconducibile ad un “pacchetto di attributi”¹ definito da specifiche configurazioni della catena del valore presente in una determinata impresa. L'attributo di unicità è alla base dell'idea di vantaggio competitivo, che emerge appunto, dalla combinazione peculiare di attività di produzione, marketing, logistica e di supporto. Porter inserisce la catena del valore a livello corporate, in un ampio complesso di attività, che chiama “il sistema del valore”, del quale viene proposta di seguito una rappresentazione.

Figura 1.1 – Catena del valore di Porter



Fonte: GHEMAWAT, P., 2007, *Strategie aziendali e contesti competitivi*, p. 73. In:²

¹ PORTER, M. E., 1985. *Competitive Advantage* et LANCASTER, K., 1975. “Socially Optimal Product Differentiation”. In: COLIN, G.A., GRAHAM, C., 2006. Resource Activity Mapping: the Value Chain in Service Operation Strategy. *The Service Industries Journal*, 13 (1993 – issue 4), pp. 221-239. Disponibile su <<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02642069300000070>> [Data di accesso: 21.07.2017]

² CAGNIN, V., 2012. *Logistica e magazzino. Analisi di un caso aziendale : “Confezioni Tommasini s.p.a.”*. Relazione finale Corso di Laurea Magistrale, Università Ca’ Foscari Venezia, Facoltà di Economia. Disponibile su: <<http://dspace.unive.it/bitstream/handle/10579/2082/816670-1165902.pdf?sequence=2>>. [Data di accesso: 23.07.2017]

Attraverso questi due diagrammi interconnessi, Porter ha voluto illustrare la catena del valore che si configura in un'impresa con vantaggio competitivo. I diagrammi descrivono come emerge il valore aggiunto di un prodotto (dal reperimento delle risorse e la sua concezione, alla realizzazione finale) grazie al complesso di attività coinvolto. Le attività generatrici di valore sono divise in due classi, ovvero processi primari e processi di supporto. Ognuno di questi per poter funzionare, deve disporre di risorse umane, componenti acquistati, una qualche forma di tecnologia e di flussi informativi vari. I processi primari riguardano la creazione fisica di un prodotto e la sua vendita, nonché la consegna al compratore e l'acquisto da parte del consumatore finale. Questi processi, oltre alle attività operative, di marketing e vendita e di servizi di assistenza, coinvolgono l'attività di logistica in entrata e di logistica in uscita. La prima comprende le attività di ricezione, magazzinaggio, organizzazione, movimentazione, stoccaggio delle scorte, inventario, trasporto e consegne di ritorno. La logistica in uscita invece, si occupa di attività relative alla spedizione, magazzinaggio e distribuzione fisica dei prodotti agli acquirenti, e include l'elaborazione degli ordini, la pianificazione, le consegne, il trasporto e così via³. Sono appena state descritte a grandi linee le attività di logistica, per dare un'idea iniziale del ruolo svolto da questa attività all'interno delle catene del valore. Prima di addentrarsi nello specifico sulle caratteristiche e il funzionamento della logistica, è opportuno affrontare anche il concetto di "catene globali del valore".

Catene globali del valore ed il ruolo delle multinazionali

Le catene globali del valore (GVC) sono il frutto della globalizzazione e della riduzione delle distanze "fisiche" e "virtuali" tra Paesi. Nella letteratura economica si possono rilevare definizioni molteplici, ma in linea generale una catena globale di valore la si può individuare come:

- un processo organizzativo relativo a tutte le attività messe in atto, per portare un prodotto o servizio dalla sua ideazione alla sua fruibilità finale;
- e come l'intera gamma di attività interessata nel processo risulta dislocata sullo spazio geografico internazionale ⁴.

³ DATABASE EBSCO INTERNATIONAL [online]. S.d. S.l.: Thorogood Publishing Ltd.

⁴ DFAIT (2011), *The evolution of global value chains*. In: AMADOR, J., DI MAURO, F., a cura di, 2015. *The Age of Global Value Chains. Maps and Policy Issues*. Londra: CEPR Press. Disponibile su < <http://voxeu.org/> > [Data di accesso: 20.06.2017]

In altre parole, si ha una frammentazione delle singole fasi produttive della filiera produttiva ed ognuna di queste viene realizzata da imprese e fornitori stabiliti in Paesi diversi, in base alla convenienza economica e la qualità di specializzazione delle stesse⁵. Risulta pertanto fondamentale avere una considerazione dell'impresa che vada oltre i confini domestici in cui essa ha sede per poter fare apprezzamenti in termini di competitività, visto il suo inserimento all'interno di un network più ampio⁶. B. Los, M. Timmer e G. de Vries⁷ partendo dalla definizione di catena del valore⁸, concludono che la loro natura a partire dal 2003, è diventata sempre più globale e perciò ha senso parlare anche di "catene globali del valore". Altri autori⁹ inoltre, sottolineano il fatto che esiste una vasta letteratura secondo cui, l'emergere delle catene globali del valore, è strettamente collegato alla crescente presenza di gruppi di imprese multinazionali (MBGs, ovvero *Multinational Business Groups*). In particolare, l'impresa multinazionale è una realtà economica operante in più Stati, nei quali detiene centri produttivi o distributivi, ma che mantiene nella madrepatria la funzione di direzione strategica dell'intero gruppo¹⁰. Costruendo un dataset mediante la mappatura di oltre cinquantamila gruppi di imprese multinazionali sparse per il mondo nell'anno 2010, i medesimi autori hanno provato che con la globalizzazione il commercio mondiale è cresciuto e che circa tre quarti di tale incremento, è stato realizzato grazie all'esistenza delle multinazionali. Anche secondo la UNCTAD¹¹, circa un terzo del commercio globale è "intramultinazionale", ovvero riguarda transazioni tra imprese controllate appartenenti ad un gruppo della medesima multinazionale. J. Amador e S. Cabral¹² invece, studiano come le catene globali del valore abbiano cambiato profondamente i connotati dell'ambito produttivo a livello mondiale, influenzando nello specifico il mercato del lavoro e lo sviluppo della produttività. Negli ultimi decenni la maggior parte dei Paesi sviluppati ha assistito ad uno spostamento della domanda di lavoro verso i lavoratori più qualificati, assieme all'aumento

⁵ Il Sole 24 Ore, 2016. "Catena globale di valore". Disponibile su: http://argomenti.ilsole24ore.com/parolechiave/catena-globale-valore.html?refresh_ce=1. [Data di accesso: 27.07.2017]

⁶ AMADOR, J., DI MAURO, F., a cura di, 2015. Op.cit.

⁷ Ibidem, pp. 37-55.

⁸ Descritta come un insieme di attività dove ognuna di esse contribuisce alla realizzazione di un prodotto o servizio finale, sia in modo diretto che indiretto.

⁹ Ibidem, pp.85-96.

¹⁰ Dizionario di Economia e Finanza, 2012. In: Enciclopedia Treccani. Disponibile su: [http://www.treccani.it/enciclopedia/impresa-multinazionale_\(Dizionario-di-Economia-e-Finanza\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/impresa-multinazionale_(Dizionario-di-Economia-e-Finanza)/). [Data di accesso: 27.07.2017]

¹¹ *United Nations Conference on Trade and Development*. Dizionario di Economia e Finanza, 2012. Op.cit.

¹² AMADOR, J., DI MAURO, F., a cura di, 2015. Op.cit., (pp. 108-115)

della iniquità nei salari e le assunzioni. Conclusione di molti studi effettuati sull'ambito produttivo dei Paesi sviluppati, è che l'esternalizzazione internazionale assieme al subentrare delle GVCs, tende ad avere un effetto negativo sulla relativa domanda di lavoratori meno qualificati (*low-skilled*) in questi Paesi, ma non ha un impatto rilevante sui livelli occupazionali. Inoltre è interessante evidenziare che parallelamente a queste modifiche nella composizione della domanda di lavoro, durante il periodo che ha inizio con la Grande Recessione e arriva agli ultimi anni, la quota di lavoratori a rischio di povertà o esclusione sociale è aumentata sensibilmente nell'Unione Europea e con notevoli oscillazioni in Italia ¹³. Da altre analisi relative all'Italia, emerge che il rischio di povertà è correlato al fenomeno di lavoro irregolare. Anche se con eccezioni notevoli, il settore logistico manifesta una certa predisposizione alla presenza di posizioni lavorative simili, risultando così maggiormente caratterizzato dal fenomeno del lavoro povero (non solo nel nostro Paese).

Il settore della logistica

Rappresentando una funzione aziendale ormai comune a tutte le imprese industriali e commerciali, la logistica in senso generale, viene definita dalla British Standards Institution (1991) come "l'organizzazione, pianificazione e realizzazione della movimentazione e impiego di persone e/o beni al fine di raggiungere un obiettivo"¹⁴. In altre parole, si può intendere la logistica come la "scienza del predisporre e gestire un sistema logistico", intendendo con il termine sistema, un complesso di componenti e le relative attività (rispettivamente infrastruttura e processi logistici). Nel medesimo scorrono elementi fisici (merci) e logici (informazioni) mediante la messa in atto di una serie di processi per essi definiti, come ad esempio, il trasporto merci o l'inserimento su supporto elettronico delle informazioni¹⁵. Il fine ultimo nella progettazione e gestione dell'intero sistema logistico, è il raggiungimento degli obiettivi per i quali è stato elaborato ed intrapreso, ovvero, anche se ogni componente della logistica è funzionale a portare a termine un determinato compito, tutte queste sub-attività devono operare perseguendo un obiettivo ultimo che caratterizza l'intero sistema.

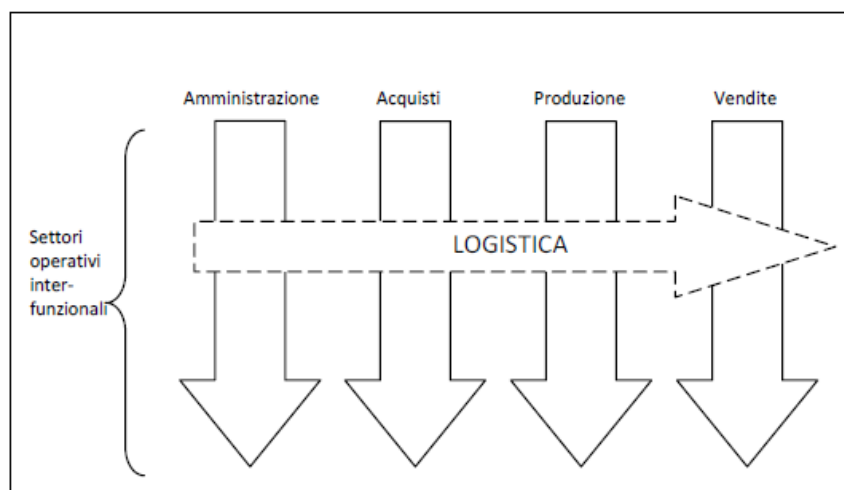
¹³ GRECO, L. G., 2015. *Lavoro e povertà: analisi dei meccanismi di sfruttamento*, (pp.7-21). CGIL Padova ed Ires Veneto.

¹⁴ ANON., S.d. *Logistica: alla ricerca di un'esatta definizione*. S.l. Disponibile su: <<http://www.lablog.it/theme1081/document/lezione1.pdf>>. [Data di accesso: 28.07.2017]

¹⁵ CONFESSORI, G., 2010. *XXI Secolo*, in: Enciclopedia Treccani. Disponibile su: <http://www.treccani.it/enciclopedia/logistica_%28XXI-Secolo%29/>. [Data di accesso: 29.07.2017]

La logistica industriale costituisce probabilmente, l'ambito di più rilevante e di più specifico sviluppo della scienza di predisposizione e gestione di infrastrutture e processi in modo efficace ed efficiente. Assieme alla comparsa delle imprese industriali, è emersa anche la necessità di movimentare e gestire importanti quantità di beni mediante la coordinazione delle diverse fasi coinvolte nella filiera: approvvigionamento, produzione e distribuzione di materiali, semilavorati e prodotti finiti. Il concetto di logistica industriale si è evoluto, riferendosi non più soltanto alla singola azienda, ma ad un network produttivo più ampio, proprio in vista della proliferazione delle catene del valore, ove difficilmente si possono trovare prodotti interamente realizzati da una singola azienda e in un unico sito produttivo¹⁶. L'obiettivo è di far disporre le aziende di merci ed informazioni nel luogo e nel momento prestabiliti da piani strategici e operativi, tenendo conto dei costi e gli standard di qualità da rispettare. In questo senso la logistica industriale nell'ultimo ventennio è stata rivalutata, assumendo un ruolo significativo non solo nel contesto delle strategie aziendali: in un'ottica integrata, non rappresenta solo un centro di costo, ma anche una fonte di valore grazie al conseguimento di economie di scopo che altrimenti sarebbero ignorate. Inoltre, l'integrazione della funzione logistica con l'intero sistema aziendale, consente nell'insieme il raggiungimento della maggior efficienza possibile nonché di un vantaggio competitivo come individuato da M. Porter.

Figura 1.2 – La funzione della logistica



Fonte: MARINI, G., 1994. *La logistica industriale e commerciale: guida pratica per la gestione*, p.18¹⁷.

¹⁶ CONFESSORI, G., 2010. *XXI Secolo*, in: Enciclopedia Treccani. Op.cit.

¹⁷ In: CAGNIN, V., 2012. *Logistica e magazzino. Analisi di un caso aziendale: "Confezioni Tommasini s.p.a."*. Op.cit.

L'intero complesso logistico industriale raggiunge i propri obiettivi di efficacia ed efficienza, se merci e/o informazioni sono rese disponibili minimizzando il più possibile i costi totali per le aziende coinvolte nella rete e, sincronizzando in modo corretto sul piano temporale e spaziale i due flussi considerati. È utile introdurre quindi, anche il concetto di catena logistica (*supply chain*), riferendosi ad una molteplicità di attori economici che partecipano ai vari processi di trasformazione delle materie prime in prodotti finiti fruibili da parte dei consumatori. Questi partecipanti nella catena logistica, sono connessi tra loro mediante rapporti contrattuali e/o di collaborazione, che vanno opportunamente gestiti in maniera integrata per poter minimizzare i costi totali e beneficiare di economie di scopo (*supply chain management*). È intuibile che, qualora all'interno della catena logistica esista un'azienda dominante che la controlla e gestisce, questa agirà secondo i fini di riduzione al minimo dei propri costi, sfruttando la propria forza contrattuale all'interno della *supply chain*.

L'ambito operativo della logistica è molto ampio, e si configura in base all'attività e alla dimensione dell'attore economico azienda. Esiste la logistica atta soltanto alla gestione del magazzino, quella relativa ai trasporti, ma anche una logistica che si occupa di entrambi e/o dell'approvvigionamento ed acquisti.¹⁸ Se proprio dobbiamo essere sintetici nel definire la logistica, possiamo dire che si occupa di manipolazione, conservazione e trasferimento di merci.

Processi logistici di immagazzinamento

Tutte le aziende, commerciali o industriali che siano, possiedono un magazzino, ovvero uno spazio adibito al deposito di scorte e alla gestione delle spedizioni e degli ordini derivanti sia da processi produttivi che di vendita. In altri termini, con immagazzinamento ci si riferisce ad un processo logistico atto alla conservazione di beni da parte di una struttura organizzativa¹⁹. Le attività che caratterizzano tale processo sono molteplici e consistono anzitutto nel definire le materie prime di cui ci si deve approvvigionare; oltre a ciò, vengono svolte attività di ricezione e manipolazione della merce all'interno del magazzino, nonché di prelievo e spedizione presso un acquirente. Il magazzino rappresenta uno dei luoghi più importanti di un operatore economico, in quanto centro della maggior parte dei flussi fisici e informativi²⁰. Risulta infatti particolarmente strategico in campo industriale, poiché oltre ad

¹⁸ Logistica e trasporti., 2009. *Logistica e terziarizzazione*. Disponibile su: <<http://logistica-e-transporti.blogspot.it/2009/10/gli-ambiti-della-logistica.html>>. [Data di accesso: 30.07. 2017]

¹⁹ CONFESSORI, G., 2010. *XXI Secolo*, in: Enciclopedia Treccani. Op.cit.

essere un centro di costo importante visti gli investimenti che comporta, è anche fonte di vantaggio competitivo se la molteplicità di attività che lo caratterizzano vengono gestite in modo appropriato. In particolare, Rushton e Oxley²¹ identificano quali sono le principali operazioni caratterizzanti la gestione del magazzino, segmentandole come segue:

- a. *Entrata merci*, in riferimento allo scarico e il ricevimento delle merci presso il magazzino e la verifica della quantità e qualità (propedeutica per l'eventuale registrazione ed allocazione nello spazio adibito).
- b. *Stoccaggio* e trasferimento della merce in box di riserva o box di prelievo, oppure zone adibite allo stoccaggio. Questa attività è principalmente funzionale all'ottimizzazione dello spazio e riducendo così, i tempi di prelievo oppure di ricerca delle merci.
- c. *Prelievo merce*, comprendendo tutte le attività che sono funzionali all'evasione di un ordine ed al suo imballo e controllo finale.
- d. *Smistamento merce* in base a delle variabili come il tipo di cliente, il veicolo adibito per il trasporto e così via. Il tutto è fondamentale per assicurare un appropriato ordine all'interno del magazzino.
- e. *Uscita delle merci* mediante il caricamento dei veicoli adoperati per il trasporto rispettando puntualmente il programma di spedizione precedentemente studiato.

Il processo di immagazzinamento assieme a tutte le attività che comporta, può essere intrapreso e portato a termine internamente all'azienda, e quindi fatto "in casa", oppure essere affidato ad un operatore economico esterno, e quindi risultare come processo logistico esternalizzato.

Processi logistici di trasporto

I trasporti all'interno delle catene logistiche rappresentano, allo stesso modo dei magazzini, una funzionalità indispensabile per le attività economiche industriali e commerciali. Nell'ambito della logistica industriale, può essere definito come un processo operativo di trasferimento e manipolazione di merce da una sede all'altra grazie all'esistenza di reti di collegamento, generalmente disponendo di un veicolo come treno, autocarro o nave da carico. La fase operativa inerente al trasporto, può essere considerata sotto due profili:

²⁰ CAGNIN, V., 2012. *Logistica e magazzino. Analisi di un caso aziendale: "Confezioni Tommasini s.p.a."*. Op.cit.

²¹ RUSHTON, A., OXLEY, J., 1993. *Manuale di logistica distributiva*. In: CAGNIN, V., 2012. *Logistica e magazzino. Analisi di un caso aziendale: "Confezioni Tommasini s.p.a."*. Op.cit.

quello del trasporto dal produttore al magazzino (o deposito) e quella del trasporto dal magazzino al consumatore finale. Intermedie a queste due fasi di trasporto, sono i depositi presso magazzini esclusivamente destinati all'interscambio, ovvero ad operazioni di scarico e successivo ricarico entro poche ore per poi risultare vuoti. La prima fase di trasporto infatti, può concludersi mediante un unico transito, oppure può avvenire attraverso passaggi intermedi mediante magazzini centrali o depositi di consolidamento: essa può considerarsi portata a termine, una volta che le merci hanno raggiunto il magazzino distributivo finale²². La fase di trasporto ai clienti finali (o punti vendita al dettaglio che si rivolgono a questi) consiste nella distribuzione effettiva dei prodotti finiti sul mercato, delineando al proprio compimento, la conclusione della funzione logistica stessa all'interno della catena del valore. In entrambe queste due fasi, vanno evidenziate una serie di attività che il processo logistico di trasporto deve adempiere tramite il soggetto trasportatore. Chi risponde del trasporto all'interno del ciclo logistico, deve innanzitutto saper predisporre e gestire tutto ciò che è inerente al trasporto vero e proprio: i veicoli e gli autisti, il sistema informativo geografico e il sistema di programmazione dei viaggi. Inoltre deve gestire e collocare opportunamente i *transit point* o magazzini di interscambio di cui poi in fase di trasporto si avvale, nonché provvedere alla redazione ed utilizzo dei documenti di trasporto in base alle prescrizioni normative²³.

²² Logistica e trasporti, 2009. *Le fasi operative della logistica*. Disponibile su: < http://logistica-e-trasporti.blogspot.it/2009/10/le-fasi-operative-della-logistica_21.html>. [Data di accesso: 30.07. 2017]

²³ Logistica e trasporti, 2009. *Le attività operative del trasporto*. Disponibile su: <<http://logistica-e-trasporti.blogspot.it/2009/10/le-attivita-operative-del-trasporto-e.html>>. [Data di accesso: 30.07. 2017]

CAPITOLO 2. SFRUTTAMENTO DEL LAVORO NEL COMPARTO ITALIANO DEL FACCHINAGGIO

Settore logistico in Italia: outsourcing e forza lavoro

Dagli anni Novanta a questa parte, è andata affermandosi una nuova concezione di logistica (come descritto nel capitolo precedente), innescata molto probabilmente sia dalle trasformazioni tecnologiche ed organizzative avviate nelle imprese, sia dai cambiamenti nelle preferenze espressi attraverso i mercati²⁴. Numerose imprese hanno infatti optato, per l'esternalizzazione dei processi prettamente logistici (trasporto e magazzino in particolare) presso operatori economici specializzati, preferendo focalizzare il proprio “saper fare” nelle attività aziendali *core*. Sono emerse così, le figure degli operatori logistici, intesi come vere e proprie attività economiche incentrate sulla gestione e il coordinamento di attività costituenti la filiera logistica. Queste imprese si sono specializzate in genere, nel servire aziende del settore industriale, impegnandosi contrattualmente a trattare attività di trasporto ed immagazzinamento di merci di varia natura. Le motivazioni che possono incentivare la pratica dell'*outsourcing* dei processi logistici da parte delle imprese, sono diverse. Può essere intravista la possibilità di una riduzione dei costi grazie all'esternalizzazione, nonché la possibilità di aumentare l'efficienza e la produttività dell'attività affidata esternamente; mancanza di tecnologie innovative e *know how* adeguato al proprio interno in ambito logistico ed aspirazione a maggiori standard di servizio fornito sia ai clienti che internamente; possibilità di favorire di una maggiore flessibilità organizzativa²⁵. Attualmente si sta sempre più consolidando una tassonomia che classifica gli operatori logistici dalla piccola impresa di servizi concentrata su un singolo processo (trasporto o magazzino), alla media o grande azienda che si prende a carico la gestione di tutti i processi a favore dei propri clienti, fino ad arrivare ad operatori logistici che intervengono a livello strategico sugli obiettivi dei clienti, poiché li concordano assieme a questi ultimi per poi coordinarne tutti i processi funzionali al loro raggiungimento. Nello specifico, gli operatori coinvolti nelle pianificazioni strategiche dei clienti, si servono delle imprese medio grandi per lo svolgimento operativo dei processi logistici; questi ultimi, vengono affidati a loro volta ai piccoli fornitori che si concentrano sull'esecuzione delle attività inerenti al singolo processo. Il mercato logistico quindi, risulta

²⁴ CONFESSORI, G., 2010. *XXI Secolo*, in: Enciclopedia Treccani. Op.cit.

²⁵ FINZIO, C., GRAZIOSO, A., 2017. *Enciclopedia Italiana – VII Appendice*, in: Enciclopedia Treccani. Disponibile su <http://www.treccani.it/enciclopedia/logistica_res-597d6682-9bc1-11e2-9d1b-00271042e8d9_%28Enciclopedia-Italiana%29/>. [Data di accesso: 31.07.2017]

attualmente parecchio frammentato, ma anche interessato da una continua evoluzione. In particolare è funzionale ai fini espositivi di tale capitolo, capire quali sono i connotati e le linee di sviluppo del sistema logistico in Italia e successivamente nella Regione Veneto.

Considerando il settore logistico sia dal punto di vista delle infrastrutture che dei processi ed attività ad esso imputabili, emerge che l'Italia manifesta ritardi strutturali se confrontata con i principali paesi industrializzati²⁶. Viene segnalata innanzitutto l'inadeguatezza delle reti infrastrutturali stradali e ferroviarie nazionali, risultato di una riduzione progressiva degli investimenti pubblici tra il 2000 e il 2013; ciò, assieme alla lentezza dell'apparato amministrativo e burocratico, ha determinato una dilatazione nei tempi complessivi di trasferimento delle merci in Italia a confronto con i maggiori Paesi concorrenti. A tutto ciò, viene sommato il ritardo di tecnologie digitali dell'introduzione nella filiera logistica italiana (escludendo dalle considerazioni le presumibili eccezioni esistenti)²⁷. Gli aspetti che caratterizzano fondamentalmente l'operatività logistica delle imprese italiane, sono l'*outsourcing* e la presenza numerosa di cooperative e micro-imprese nel settore²⁸. L'Osservatorio Contract Logistics stima nel proprio rapporto, una crescita dell'1,8% dal 2013 al 2014 per il mercato della logistica conto terzi italiano ed in base alle analisi sui dati consolidati raccolti fino al 2013, si evidenzia l'incidenza non irrilevante della terziarizzazione diffusa che interessa ogni fase della catena logistica.

Per quanto riguarda lo sviluppo in ambito logistico, nel tema dell'automazione e delle tecnologie digitali si denota un certo rilievo. Esaminando la relazione fra automazione e forza lavoro sotto il profilo di produzione di valore nella *supply chain*, viene rilevata una sorta di trade off tra due esigenze manifestate da ogni sistema logistico integrato: la produttività e la flessibilità²⁹. In particolare, la logistica muove la catena di valore fluidamente e produttivamente grazie all'implementazione di tecnologie digitali ed automazione; tuttavia l'efficienza di tale implementazione, è rigorosamente subordinata alla flessibilità ed adattabilità del fattore produttivo lavoro. In Italia la maggior parte di imprese operanti nel settore logistico, ha optato prevalentemente per soluzioni di business *labour intensive*, a basso costo del fattore forza-lavoro, non investendo quindi più del dovuto nell'ambito dell'automazione e delle tecnologie digitali. In base ai dati dell'ultima pubblicazione del

²⁶ C.a.t. Cooperativa sociale Onlus, a cura di, 2016. "Logistica e Sfruttamento lavorativo. Un'indagine nell'aerea metropolitana fiorentina". Disponibile su: <http://www.tosc.cgil.it/archivio37_toscana-lavoro-news_0_25507.html> . [Data di accesso: 5.08.2017]

²⁷ Ibidem, p.4.

²⁸ Ibidem, p. 5-6.

²⁹ GRAPPI, G., 2016. *Logistica*. In: C.a.t. Cooperativa sociale Onlus, a cura di, 2016. Op. cit.

CNIT (2015-2016)³⁰ da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la forza lavoro occupata complessivamente nella logistica nel 2016, risulta pari a 1.167.600 unità, ovvero ai massimi storici a partire dall'anno 2000.

Tabella 2.1 – Unità di lavoro totali (dipendenti + indipendenti) in migliaia per i trasporti. – “Anni 2000, 2005, 2010, 2012-2016”.

Anni / Attività economica	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016
TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO	1.126,0	1.133,2	1.119,6	1.129,2	1.109,7	1.113,9	1.141,9	1.167,6
- Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	651,2	660,5	670,3	675,4	666,4	674,6	-	-
- Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	299,6	326,1	312,0	326,2	318,7	320,6	-	-
- Servizi postali e attività di corriere	121,5	96,5	87,2	82,3	80,5	77,0	-	-

Fonte: CNIT 2015-2016, p.19.

Nel 2014 (non sono disponibili dati più recenti purtroppo) risultavano occupati nei tre principali comparti del settore logistico, 77.000 corrieri, 674.600 autisti e 320.600 facchini e addetti al magazzinaggio, rappresentando rispettivamente il 6,9%, 60,6% e 28,8% della forza lavoro occupata complessivamente in trasporti e magazzinaggio nel 2014.

Comparti principali della logistica italiana e le cooperative di facchinaggio

È già stato ampiamente discusso quanto risultino imprescindibili le operazioni logistiche per il funzionamento delle attività economiche contemporanee e quanto fortemente incidano sulla loro produttività. Si è potuto intuire che, anche qualora le imprese si dimostrino notevolmente efficienti nella mera produzione dei propri output, il costo e la qualità dei processi logistici (sia di trasporto che di manipolazione intermedia) influiscono considerevolmente sulla realizzazione del valore, ovvero sull'efficienza generale dell'attività

³⁰ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2017. *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti*. Disponibile su: < <http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/pubblicazioni/2017-07/Libro%20CNIT%2015-2016%20bassa%202.pdf>>. [Data di accesso: 6.08.2017]

produttive³¹. Considerando i tre principali comparti che costituiscono i processi della logistica in Italia, si vedrà sinteticamente quello dei corrieri e degli autisti, mentre quello dei facchini verrà affrontato in modo più esteso, poiché più utile alla comprensione del fenomeno dello sfruttamento lavorativo riscontrato nelle cooperative di lavoro a Padova.

Corrieri. Il mercato dei corrieri è dominato attualmente da grandi multinazionali italiane (Dhl express Italy, Tnt Express Italy, Sda Express Courier, Brt corriere espresso, Ups) che in termini aggregati dirigono il 55% circa del fatturato nazionale nel settore dei servizi logistici, mentre il resto del fatturato è riconducibile ad aziende e cooperative piccole o medio-piccole³². In particolare, con l'inizio delle esternalizzazioni della consegna postale di pacchi e le spedizioni esposte di merci³³, ha iniziato a configurarsi in modo graduale il sistema dei consorzi e delle cooperative, fino a diventare predominante. La concorrenza fra le attività imprenditoriali così avviate, ha contribuito ad un sempre più vasto ricorso agli appalti e subappalti, fenomeno che dal punto di vista sindacale, ha determinato in generale un abbassamento degli standard contrattuali e retributivi a danno dei lavoratori e ha reso più ambigua l'identificazione dell'obbligo solidale riconducibile ai committenti. In questo quadro prendono forma nel comparto, fenomeni di sfruttamento del lavoro in cui irregolarità contrattuali, contributive e salariali appaiono come "normale prassi" ed inoltre si delinea una certa predisposizione ad infiltrazioni di criminalità organizzata. In questo scenario, è difficile prevedere a quale evoluzione sulle condizioni di lavoro dei corrieri, potrebbe portare la crescita (lecitamente attesa) dell'E-commerce.

Conducenti autocarri. Per quanto riguarda il comparto italiano dell'autotrasporto, c'è da evidenziare subito che è stato sottoposto a notevoli cambiamenti a seguito della liberalizzazione dei servizi di trasporto via terra a livello comunitario. Nello specifico, l'Italia ha sperimentato in questo ambito, una sempre più intensa concorrenza per via delle imprese europee³⁴, che ha portato ad una sintomatica riduzione del numero di imprese domestiche operanti ed una crisi occupazionale. Questo contesto caratterizzato da una concorrenza incessante e crescente tra imprese, ha in qualche modo stimolato l'adozione di pratiche illegali, portando soprattutto al dumping salariale e fiscale ed anche alla violazione delle norme vigenti nell'ambito del cabotaggio stradale³⁵.

³¹ GRECO, L. G., 2015. *Lavoro e povertà: analisi dei meccanismi di sfruttamento*. Op. cit.

³² C.a.t. Cooperativa sociale Onlus, a cura di, 2016. *Logistica e Sfruttamento lavorativo. Un'indagine nell'aerea metropolitana fiorentina*. Op. cit.

³³ Databile fra gli ultimi anni Novanta e i primi anni '00. Si veda: Ibidem, p. 9.

³⁴ Si veda il prossimo capitolo.

³⁵ Ibidem, pp. 10-11.

Facchini. Nell'ambito del facchinaggio e dei servizi logistici di manipolazione intermedia delle merci, va certamente evidenziato come tali processi siano sempre più stati assegnati in *outsourcing* da parte delle aziende produttrici, che fino agli anni '00 tendenzialmente provvedevano alla loro gestione internamente. Ciò ha generato una complessa catena di appalti e subforniture, la cui conseguenza principale è di scaricare i costi sugli attori più vulnerabili della filiera, ovvero le piccole cooperative ed imprese di facchinaggio³⁶. Per le imprese committenti, l'esternalizzazione dei processi intermedi di manipolazione e movimentazione delle merci risulta un mezzo per procurarsi una riduzione dei costi. Essi infatti, non risultano più fissi (relativamente al mantenimento di una struttura logistica propria) ma vengono trasformati in costi variabili (spalmati sui volumi assegnati contrattualmente ad operatori logistici esterni e specializzati). Queste sono le primordiali condizioni che hanno condotto ad una concorrenza sempre più intensa nel comparto, inducendo i piccoli operatori logistici, ad attuare prassi di dumping contrattuale sulla forza lavoro per restare competitivi, rendendo praticamente incerta l'applicazione del CCNL³⁷ alle condizioni dei lavoratori occupati. Il processo appena descritto, ha innescato una crescita quantitativa di cooperative di facchinaggio, alla quale si è nel tempo affiancata una tendenziale regressione delle condizioni contrattuali e salariali degli occupati difficile da rivendicare da parte dei sindacati³⁸. I maggiori operatori negli interporti e nei magazzini dei distretti logistici nazionali hanno potuto conseguire consistenti margini di profitto grazie alla disponibilità di forza lavoro a basso costo, proprio perché la gestione di questa è stata affidata esternamente, assieme all'attività logistica stessa. Negli ultimi anni i facchini (costituiti maggiormente da forza lavoro migrante), si sono resi partecipi a cicli di lotte localizzate principalmente nei distretti logistici e magazzini del Nord-est, dell'Emilia Romagna e della Lombardia. Queste lotte sono riuscite a far emergere l'opacità della catena degli appalti dovuta alla presenza di cooperative spurie ed anche le irregolarità ed abusi subiti dai lavoratori. Il nuovo "caporalato" nei magazzini, non risulta ancora documentato in modo rigoroso, ma si può affermare che nei suoi attributi di fondo sia simile a quanto riscontrato in agricoltura. Nel comparto esistono quindi fenomeni di severo sfruttamento lavorativo con controlli e ritmi serrati che ricalcano le condizioni di lavoro nelle catene di montaggio degli

³⁶ Ibidem, p.12.

³⁷ Si fa riferimento al CCNL "per gli addetti operanti nel settore del trasporto e della logistica" con scadenza al 31.12.2017. Disponibile su: <<http://www.openlavoro.it/ccnl/675-trasporti/trasporto-e-logistica/974-trasporto-e-logistica-vigenza-01-01-2015-31-12-2017-testo-definitivo.html>>. [Data di accesso: 27.07.2017]

³⁸ C.a.t. Cooperativa sociale Onlus, a cura di, 2016. "Logistica e Sfruttamento lavorativo. Un'indagine nell'aerea metropolitana fiorentina". Op. cit.

anni Sessanta³⁹. Prima di affrontare un recente caso emblematico nel contesto del distretto logistico di Padova, è opportuno comprendere meglio in cosa consistono le cooperative e come queste sono diventate nel corso degli anni un terreno ‘fertile’ per illegalità, sfruttamento lavorativo e “caporalato”.

Cooperative e sfruttamento del lavoro: appalto e subappalto

Le società cooperative nascono tra la seconda metà dell'Ottocento e gli inizi del Novecento come reazione alle profonde disuguaglianze che si sono generate durante la rivoluzione industriale. In quel periodo storico emerge l'esigenza di ricorrere ad un modello di imprenditoriale che potesse restituire ai lavoratori i mezzi di produzione, ed in altre parole il loro lavoro: le cooperative sembravano essere un mezzo privilegiato per liberare dallo sfruttamento la classe operaia e in generale, si proponevano di assumere una funzione sociale che potesse portare al superamento dell'organizzazione capitalistica della produzione⁴⁰. Tra le forme di cooperazione su base contrattuale tra imprese, si individuano quelle catalogate come “forme inderogabilmente strutturate”, ovvero i consorzi, le società consortili e le cooperative⁴¹. Il consorzio è anzitutto un contratto (art. 2602 cc.) mediante il quale due o più imprenditori si accordano per lo svolgimento e la disciplina di stabilite fasi delle rispettive imprese. Originariamente tale contratto è stato concepito come mero mezzo per disciplinare, se non limitare, la concorrenza tra imprenditori, oggi invece è ritenuto più uno strumento di “coordinamento interaziendale”, ove esercitando la propria attività, i consorziati firmatari mirano al conseguimento di un vantaggio economico diretto. L'originaria Relazione al codice civile (n. 1025) delinea i tratti caratteristici dello scopo mutualistico che è il fondamento delle società cooperative, evidenziando che l'attività d'impresa da esercitarsi prevalentemente in esse, consiste (a seconda del settore) “*nel fornire beni o servizi od occasioni di lavoro direttamente ai membri dell'organizzazione a condizioni più vantaggiose di quelle che otterrebbero sul mercato*”. Tuttavia ai giorni nostri nel settore della logistica sono emerse dure contestazioni di questi ideali, testimoniati per lo più dai cicli di lotte portate avanti dai

³⁹ FERACO, M., 2016. *La mutazione genetica della cooperazione. Il rapporto capitale-lavoro nelle cooperative della logistica*. Relazione finale Corso di Laurea Magistrale in “Lavoro, Cittadinanza sociale, interculturalità”, Università Ca' Foscari Venezia. Disponibile su: <http://dspace.unive.it/bitstream/handle/10579/9517/849445-1188904.pdf?sequence=2>. [Data di accesso: 29.07.2017]

⁴⁰ CIAN, M., a cura di., 2014. *Diritto commerciale. Volume II*. Torino: G. Giappichelli Editore. (pp.698-699).

⁴¹ CIAN, M., a cura di., 2014. *Diritto commerciale. Volume I*. Torino: G. Giappichelli Editore. (p. 278).

lavoratori⁴²: il modello societario cooperativo del settore logistico contemporaneo, in molti casi si dimostra come uno snaturamento totale negli intenti. Ha luogo un capovolgimento estremo, ove le cooperative sono esse stesse l'espedito mediante il quale il capitale si avvale, per abbassare i costi imputabili alla forza lavoro riuscendo così a sottrarre ulteriore plus-valore, a danno appunto dei lavoratori. Le lotte della logistica rese note negli ultimi anni, hanno palesato definitivamente l'allontanamento dai valori e gli intenti del movimento cooperativo originario: sono stati svelati significativi casi di sfruttamento del lavoro all'interno del settore, che hanno potuto concretizzarsi mediante un preciso sistema di appalto e subappalto delle attività logistiche a società cooperative c.d. spurie. I facchini che prestano lavoro nella logistica, sono in gran parte soci lavoratori (od operai co-imprenditori) che dovrebbero in virtù di questo "epiteto", godere di maggiori privilegi e tutele economiche e giuridiche. Tuttavia ciò che è emerso dalla realtà dei fatti (inchieste giudiziarie e lotte dei lavoratori) è una condizione opposta, ove è lo stesso inquadramento lavorativo della cooperativa, a favorire maggiormente lo sfruttamento all'interno del comparto dei facchini, non tutelati quindi dalle disposizioni previste per i lavoratori dipendenti "non soci". Si noti infatti che nel CCNL non è specificata alcuna tutela per i lavoratori "co-imprenditori" in caso di cambio di appalto/subappalto e subentro di un'altra cooperativa⁴³ (anzianità nell'inquadramento professionale, condizioni contrattuali e retributive, ecc.). Anzi, nell'ambito della riforma del Jobs Act⁴⁴ con l'articolo 18, è stato eliminato il reato di somministrazione fraudolenta, rendendo non più perseguibili le imprese che avviano società (cooperative) fittizie, per poter godere di minori costi derivanti da condizioni lavorative e contrattuali precarie della forza lavoro⁴⁵ mediante l'esternalizzazione di alcune attività. Si evidenzia che nel settore logistico, ed in particolare nella gestione dei magazzini, queste prassi sono molto frequenti. Per quanto riguarda il reato di somministrazione abusiva di lavoro (assieme ad appalti, utilizzazione e distacco illeciti), viene trasformato dalla norma, in illecito

⁴² FERACO, M., 2016. *La mutazione genetica della cooperazione. Il rapporto capitale-lavoro nelle cooperative della logistica*. Op. cit.

⁴³ Testo Unico CCNL, 2013. *Logistica, trasporto merci e spedizione*. Si noti che la scadenza di tale documento era il 31 dicembre 2015, ed in esso l'art. 42 bis, in materia di cambi d'appalto al comma 3 così stabiliva: "L'azienda appaltante farà includere nel contratto di appalto con l'impresa subentrante l'impegno di questa, nel rispetto dell'autonomia imprenditoriale, a parità di condizioni di appalto ed a fronte di obiettive necessità operative e produttive dell'impresa subentrante, a dare preferenza, a parità di condizioni, ai lavoratori della gestione uscente". Tuttavia è opportuno evidenziare che grazie all'art.30 della Legge 122/2016, si intravede un qualche tipo di tutela in più.

⁴⁴ Dlgs. 4 marzo 2015, n. 23. Riforma attuata tra il 2014 e 2015 dal governo Renzi: ha comportato significative novità per il settore logistico.

⁴⁵ FERACO, M., 2016. Op. cit.

amministrativo punibile con una sanzione di 50 euro per lavoratore e per giornata di occupazione⁴⁶. Emerge come uso diffuso delle grandi aziende, quello di diventare clienti di consorzi di cooperative operanti nel settore logistico, che provvedono alla fornitura della manodopera necessaria. Alle cooperative viene affidata la gestione dei magazzini mediante gare d'appalto che vincono puntando sul ribasso del costo della forza lavoro. Attraverso questo meccanismo di esternalizzazione delle operazioni logistiche, di fatto le aziende committenti possono trarre benefici in termini di costo da un grado significativo di sfruttamento dei lavoratori, mantenendo nel contempo le “mani pulite” in merito alla questione: nella maggior parte dei conflitti emersi nel corso del tempo, queste aziende clienti hanno spesso e volentieri messo in chiaro che esse stesse sono delle vittime dei consorzi di cooperative, ove appunto venivano applicati a loro insaputa contratti per nulla attinenti al CCNL predisposto per il settore logistico⁴⁷. Nel corso degli ultimi anni quindi, si è sempre più consolidato il fenomeno delle cooperative spurie, che per essere precisi non caratterizza esclusivamente il settore della logistica, ma assume tratti specifici in base al comparto (qualsiasi esso sia) in cui si siano insediate forme di cooperazione. Con “cooperativa spuria” si fa riferimento all'azione di cooperative che portano avanti comportamenti illegali nell'ambito del diritto societario e del diritto del lavoro⁴⁸ violando quelli che sono gli elementi costitutivi la cooperazione. Per quanto riguarda le cooperative di produzione lavoro (disciplinate dalla Legge 142/2001), si identifica nella fornitura per i propri soci-lavoratori di “lavoro alle migliori condizioni possibili” lo scopo mutualistico caratterizzante. La normativa d'appalto che viene a queste applicata, stabilisce tra le condizioni necessarie per la correttezza della procedura, che l'attività dell'appaltatore non sia di mera intermediazione, ma che questo porti a termine i lavori che si è aggiudicato disponendo di un'organizzazione produttiva propria, assumendosi quindi i rischi d'impresa connessi (in sintesi deve essere dotato di autonomia imprenditoriale). La cooperativa spuria può trovare così una definizione in negativo rispetto alle leggi disposte in materia, trovando collocamento fra economia sommersa ed economia criminale⁴⁹. La tipologia di illeciti che riguarda gli appalti delle cooperative di produzione del lavoro nel settore logistico (nello specifico, soprattutto le cooperative spurie di facchinaggio), è la fattispecie in cui queste società appaltatrici operano come società di intermediazione essendo prive di autorizzazione, e commettendo reati come

⁴⁶ C.a.t. Cooperativa sociale Onlus, a cura di, 2016. *“Logistica e Sfruttamento lavorativo. Un'indagine nell'aerea metropolitana fiorentina”*. Op. cit.

⁴⁷ FERACO, M., 2016. Op. cit.

⁴⁸ C.a.t. Cooperativa sociale Onlus, a cura di, 2016. *“Logistica e Sfruttamento lavorativo. Un'indagine nell'aerea metropolitana fiorentina”*. Op. cit.

⁴⁹ Ibidem, pp. 14-16.

l'impiego illecito di forza lavoro. In particolare, la somministrazione abusiva di lavoro si concretizza mediante contratti d'appalto irregolari, ove la cooperativa spuria (pseudo - appaltatrice) si assume il mero compito di far disporre dei propri dipendenti l'azienda pseudo - committente (in questo scenario), non assumendosi così alcun rischio imprenditoriale e non esercitando alcun potere organizzativo in merito allo svolgimento, i turni e gli orari di lavoro, come prescritto in materia di appalti. In poche parole, la cooperativa si impegna soltanto a predisporre manodopera a basso costo, che poi porterà a termine il lavoro in base alle direttive indicate dall'azienda committente.

In merito alla vigilanza istituzionale⁵⁰, sono stati considerati con particolare attenzione i comportamenti elusivi adottati dalle c.d. cooperative spurie. In particolare, l'obiettivo principale dell'attività di vigilanza portata avanti nel corso del 2016, consiste nel “ *garantire l'osservanza dell'art. 7, comma 4, del D.L. n. 248/2007 (conv. da Legge n. 31/2008), in base al quale, in presenza di una pluralità di contratti collettivi, le società cooperative applicano ai soci lavoratori trattamenti economici complessivi “non inferiori a quelli previsti dai contratti collettivi stipulati dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale nella categoria”*⁵¹. A seguito delle ispezioni condotte dagli Uffici territoriali nazionali, risulta che delle 3.954 cooperative ispezionate, il 51% si sono presentate irregolari (ovvero 2.106) e di queste il 58% (ovvero 1.521 cooperative) non risultavano iscritte ad alcuna associazione di categoria che le rappresentasse. I lavori irregolari individuati, sono stati pari a 13.613, di cui l'8,6% totalmente in nero. Le diffide accertative emanate sono ben 2.886 nel 2016: si tratta di provvedimenti volti al recupero immediato da parte dei lavoratori sottopagati, della retribuzione spettante. Nel medesimo rapporto di riferimento, risulta significativo l'esito dei controlli orientati all'accertamento di eventuali fattispecie illecite di appalto e subappalto e di somministrazione abusiva di manodopera. Tali controlli hanno coinvolto 13.416 lavoratori in tutto, e va evidenziato in particolare l'aumento in percentuale degli illeciti nel settore Ateco “Trasporto e magazzinaggio” rispetto al 2015: le violazioni sono incrementate di +116% nel 2016, rispetto alle violazioni accertate l'anno precedente: da 1.541 a 3.327 violazioni. Il Veneto spicca tra le regioni ove i fenomeni di appalto/somministrazione illecita risultano più concentrati⁵².

⁵⁰ Da parte dell' Ispettorato Nazionale del Lavoro.

⁵¹ Ispettorato Nazionale del Lavoro, 2016. *Rapporto annuale dell'attività di vigilanza in materia di lavoro e legislazione sociale*, p. 20. Disponibile su: <http://www.lavoro.gov.it/documenti-e-norme/studi-e-statistiche/Documents/Rapporto%20annuale%20dell%E2%80%99attivit%C3%A0%20di%20vigilanza,%20anno%202016/rapporto-annuale-2016-INL-attivit%C3%A0-di-vigilanza.pdf>. [Data di accesso: 14.08.2017]

⁵² Ibidem, pp. 19.

Al 10° Congresso Nazionale di Filt Cgil, viene presentata una ricerca in merito alla forza lavoro migrante nel settore logistico, la quale fa emergere che, come conseguenza di una presenza consistente di lavoratori immigrati in esso occupati (15,8% a livello nazionale, ma con una percentuale valida per il Nord molto più alta), questi siano svantaggiati oppure discriminati in circostanze varie. Viene sottolineato infatti, che oltre a venirgli prevalentemente assegnate le mansioni più faticose e che necessitano di minori qualifiche e che i lavoratori stranieri rispetto a quelli italiani, risultano più esposti al rischio infortunistico e ricevono una prestazione retributiva mediamente inferiore⁵³. Sergio Bologna⁵⁴ riscontra le medesime tendenze analizzando la forza lavoro migrante occupata in ambito logistico in Veneto.

Veneto: forza lavoro straniera ed italiana occupata nella logistica

Di seguito verranno presi in considerazione alcuni dati forniti a consuntivo 2016, da parte di Veneto Lavoro⁵⁵, filtrati in base al settore “trasporti e magazzino”. Le assunzioni⁵⁶ di lavoratori dipendenti sono state 45.890 e le cessazioni⁵⁷ di 43.730, di cui le posizioni a tempo indeterminato sono rispettivamente 7.525 come assunzioni e 11.875 cessazioni. Bisogna tenere conto che le cooperative di lavoro nel settore logistico registrano il proprio personale con contratti a tempo indeterminato, ma parecchie di queste si sciolgono facendo nascere delle nuove, una volta portato a termine l'appalto aggiudicatosi direttamente o per mezzo di consorzi. Perciò i contratti effettivamente “sicuri” sono meno nella realtà dei fatti. Nel complesso però in Veneto, nel 2016 si registra un saldo positivo delle posizioni di lavoro dipendente⁵⁸ nella logistica pari a 2.155 unità, di cui 1.270 stranieri e 890 italiani. Parallelamente nella provincia di Padova nel 2016, emerge un saldo positivo pari a 960 unità,

⁵³C.a.t. Cooperativa sociale Onlus, a cura di, 2016. Op.cit.

⁵⁴ BOLOGNA, S. 2013. *Lavoro e capitale nella logistica italiana: alcune considerazioni sul Veneto*. Disponibile su: <http://www.uninomade.org/wp/wp-content/uploads/2013/02/lavoro_e_capitale_nella_logistica.pdf>.

⁵⁵ DATABASE [online]. Veneto Lavoro, dati aggiornati al primo trimestre 2017. Disponibile su: <<http://www.venetolavoro.it/silv>>. [Data di accesso: 16.08.2017]

⁵⁶ DATABASE [online]. Veneto Lavoro, dati aggiornati al primo trimestre 2017. Disponibile su: <<http://www.venetolavoro.it/assunzioni-dipendenti>>. [Data di accesso: 16.08.2017]

⁵⁷ DATABASE [online]. Veneto Lavoro, dati aggiornati al primo trimestre 2017. Disponibile su: <<http://www.venetolavoro.it/cessazioni-dipendenti>>. [Data di accesso: 16.08.2017]

⁵⁸ DATABASE [online]. Veneto Lavoro, dati aggiornati al primo trimestre 2017. Disponibile su: <<http://www.venetolavoro.it/saldi-delle-posizioni-lavorative>>. [Data di accesso: 16.08.2017]

di cui 580 stranieri e 380 italiani. In Veneto le assunzioni nel 2016 nel settore “trasporti e magazzinaggio” sono distribuite come segue:

Tabella 2.2. – Assunzioni 2016 nel settore “Trasporti e magazzinaggio” in Veneto.

		2016		
		Totale	Maschi	Femmine
Totale		45.890	38.500	7.390
1.	Dirigenti	45	35	5
2.	Professioni intellettuali	95	65	25
3.	Professioni tecniche	910	630	280
4.	Impiegati	5.065	3.085	1.980
5.	Professioni qualif. dei servizi	1.290	480	810
6.	Operai specializzati	1.370	885	485
7.	Conduttori e operai semi-spec.	13.100	12.340	760
8.	Professioni non qualificate	24.010	20.975	3.040

Fonte: Veneto Lavoro.

La maggior parte degli occupati nel settore della logistica risulta, a conferma degli anni passati, a prevalenza maschile (83,9%), di cui il 46,1% è stato assunto a tempo determinato e il 15,7% a tempo indeterminato. La logistica è un tipico ambiente ad elevata “conoscenza tacita”, dove vige il *learning by doing*⁵⁹ poiché i saperi non vengono codificati e non sono codificabili: ciò che deve essere trasmesso avviene per via informale e attraverso l’esperienza diretta. La componente di forza lavoro che spicca tra le assunzioni è quella definita mediante la voce “professioni non qualificate”, alla quale la sola provincia di Padova contribuisce con il 15,7%. Inoltre in base ai dati elaborati e forniti da Veneto Lavoro, può essere confermata la presenza prevalente di stranieri adibiti in mansioni “non qualificate” nel settore logistico di Padova.

⁵⁹ BOLOGNA, S. 2013. *Lavoro e capitale nella logistica italiana: alcune considerazioni sul Veneto*. Op.cit.

Tabella 2.3 – Stranieri ed italiani assunti nel 2016 a Padova nel settore “Trasporti e magazzinaggio”.

2016 PADOVA

	Totale	Italiani	Stranieri
Totale	7.590	4.250	3.340
1. Dirigenti	10	10	-
2. Professioni intellettuali	10	10	-
3. Professioni tecniche	100	95	5
4. Impiegati	1.020	735	285
5. Professioni qualif. dei servizi	55	45	10
6. Operai specializzati	100	55	45
7. Conduttori e operai semi-spec.	2.510	1.670	840
8. Professioni non qualificate	3.785	1.630	2.155

Fonte: Veneto Lavoro.

Tra i 2.155 stranieri assunti nel 2016 per posizioni lavorative non qualificate, c'è da sottolineare che quasi il 73%, era di origine extracomunitaria e di questi, il 19,1% presentava un contratto a tempo indeterminato, il 37% circa a tempo determinato e il 43,3% contratti di somministrazione. Padova, pur manifestandosi come una provincia importante nel settore della logistica⁶⁰, è caratterizzata sia da un'elevata frammentazione degli operatori economici coinvolti sia da un livello di domanda di personale poco qualificato: ciò fornisce una spiegazione del perché assorbe più forza lavoro di immigrati.

“Dal punto di vista dell’occupazione la logistica presenta dunque luci ed ombre, è un settore ad elevata creazione di posti di lavoro ma anche un settore nel quale la qualità dei posti di lavoro non è invidiabile”⁶¹.

⁶⁰ In riferimento all'importanza, si invita a prendere visione di: Interporto Padova S.p.A. [online], S.d. *Presentazione Interporto Padova S.p.A.* Disponibile su: <http://www.interportopd.it/files/presentazione_interporto_padova_ita.pdf>. [Data accesso: 2.08.2017]

⁶¹ BOLOGNA, S. 2013. *Lavoro e capitale nella logistica italiana: alcune considerazioni sul Veneto.* Op.cit., p. 12.

Inchiesta a Padova: sfruttamento lavorativo nelle cooperative di facchinaggio di Gottardo S.p.a.

L'inchiesta decollata nel 2013 e portata avanti dalla Squadra Mobile e dalla DIGOS e coordinata dall'Autorità giudiziaria, si è focalizzata sull'esistenza di attività illecite all'interno di una rete di cooperative di facchinaggio operanti nel distretto logistico padovano⁶². Il responsabile di una cooperativa estranea a quelle oggetto d'inchiesta, ha palesato la propria frustrazione per il grado di concorrenza ormai ingestibile per le cooperative di facchini con contratti in linea con il CCNL. L'indagine ha portato a 3 arresti il 30 maggio 2017, con capi d'accusa come "sfruttamento del lavoro, intermediazione illecita (caporalato⁶³) e riciclaggio di denaro". L'intento ora è di capire più nel dettaglio come si configura questo caso, forse emblematico, in merito ai complessi fenomeni di sfruttamento nei comparti logistici⁶⁴. Anzitutto è utile evidenziare quali sono i principali attori economici e sociali operanti nel settore⁶⁵:

- committenti dei servizi logistici (imprese produttive di merci di vario genere, grandi gruppi della distribuzione commerciale, ecc.);
- erogatori di servizi logistici, che predispongono e gestiscono infrastrutture e processi logistici (magazzinaggio ecc.), si tratta nello specifico di operatori pubblici e privati;
- fornitori della manodopera per lo svolgimento dei processi logistici e le inerenti attività (come le cooperative di lavoro);

⁶² Rassegna stampa Veneto, 2017. *La cricca della logistica. Risparmi milionari sulla pelle degli "schiavi"*. Cislveneto [online]. Disponibile su: < <http://www.cislveneto.it/Rassegna-stampa-Veneto/La-cricca-della-logistica.-Risparmi-milionari-sulla-pelle-degli-schiavi>>. [Data accesso: 29.06.2017]

⁶³ L'intervista a Carlo Ferretti, capo della Digos di Padova, 2017. Padova Oggi. 30 maggio. Disponibile su: <<http://www.padovaoggi.it/cronaca/caporalato-riciclaggio-arresti-podova-oggi-30-maggio-2017.html>>. [Data di accesso: 28.06.2017]

L'intervista fa riferimento all'art 603 bis, Codice Penale, commi 1, 2, 3 in materia di caporalato. Disponibile su: < <http://www.brocardi.it/codice-penale/libro-secondo/titolo-xii/capo-iii/sezione-i/art603bis.html>>. [Data di accesso: 17.08.2017]

⁶⁴ Redazione Web, 2017. *Questura di Padova. Lavoratori della logistica intimiditi e sfruttati: tre arresti della Polizia di Stato per caporalato*. Padovanews [online]. Disponibile su: <<http://www.padovanews.it/2017/05/30/questura-di-padova-lavoratori-della-logistica-intimiditi-e-sfruttati-tre-arresti-della-polizia-di-stato-per-caporalat/>>. [Data di accesso: 29.06.2017]

⁶⁵ GRECO, L. G., 2015. *Lavoro e povertà: analisi dei meccanismi di sfruttamento*. Op.cit.

- organizzazioni sindacali e di categoria.

Sarebbe opportuno forse, affiancare a questi operatori della logistica, altre due tipologie: quella degli *intermediari informali di manodopera* già accennati (i c.d. caporali) e le associazioni non a scopo di lucro che orientano il proprio operato verso la forza lavoro migrante e/o povera dei comparti logistici⁶⁶. È già stato ampiamente esposto come il dinamismo concorrenziale caratterizzante il meccanismo di appalto e subappalto nel settore logistico, predisponga nello specifico le cooperative di fornitura di manodopera, a delle degenerazioni per quanto riguarda le condizioni retributive e lavorative, nonché contrattuali della forza-lavoro. All'interno di questa cornice, può trovare collocamento il caso emerso dall'inchiesta condotta nel distretto logistico di Padova.

Committenza. Il committente dei servizi logistici di manipolazione e movimentazione delle merci nel caso che ci interessa, è Gottardo S.p.A., operante nell'ambito del "*commercio al dettaglio di articoli di profumeria, prodotti per toletta e per l'igiene personale*"⁶⁷. Si afferma sul mercato diventando S.p.A. dalla fusione tra Gottardo S.r.l. (fondata nel 1987) ed Acqua & Sapone S.r.l nel periodo tra il 2002 e 2005. Dallo sviluppo della rete di vendita nel corso degli anni, risultano come insegne legate all'azienda, quelle di Acqua & Sapone, Tigotà (lanciata nel 2009) e Prodēt. In particolare, va riconosciuto il merito per la crescita del fatturato tra il 2013 e 2015 a queste ultime due insegne⁶⁸: il fatturato del 2015 arriva a toccare quasi i 700 milioni di euro, rispetto ai circa 542 milioni di euro del 2013⁶⁹. C'è da sottolineare che una crescita così notevole non può non implicare in parallelo, uno sviluppo e un potenziamento della logistica: ad oggi la Gottardo è presente in quasi tutte le regioni d'Italia, ed è emersa la necessità (a partire dal 2013) di aprire un secondo e nuovo magazzino a Padova in corso Spagna.

Cooperative. Verso la fine del 2013 nel cantiere Gottardo all'Interporto di Padova è stato attuato un cambio di appalto: al posto della Coop Servizio e della Easy-coop, sono subentrate la B.B coop e la stessa Easy coop sotto la forma giuridica di ATI

⁶⁶ Ibidem, p.12.

⁶⁷ DATABASE [online]. (dicembre 2015). Padova. Disponibile su: http://www.reportaziende.it/gottardo_spa#a. [Data di accesso 30.06.2017]

⁶⁸ Gottardo S.p.A., 2017. Sito web aziendale, disponibile su: <http://www.gottardospa.it/azienda/storia/>. [Data di accesso: 30.06.2017]

⁶⁹ DATABASE [online]. (dicembre 2015). Padova. Disponibile su: http://www.reportaziende.it/gottardo_spa#a. [Data di accesso 30.06.2017]

(Associazione Temporanea di Imprese⁷⁰). È a queste due cooperative che è stata affidata la gestione logistica del magazzino: l'appalto riguardava la movimentazione e gestione di merci destinate agli oltre 500 punti vendita nazionali di Gottardo S.p.A. (in particolare Acqua & Sapone e Tigotà). Per quanto riguarda l'effettiva direzione e gestione delle cooperative, questa veniva portata a vanti dal Consorzio Job Solution, tra i cui impiegati figura Riccardo Bellotto⁷¹ che, da quanto emerge dalle indagini condotte, piuttosto che attuare le direttive del presidente del consorzio, questo eseguiva le indicazioni di Floriano Pomaro⁷² privo di carica nel consorzio stesso.

Sindacati. A febbraio 2014 hanno preso parte ad uno sciopero indetto dalla Cisl e Cgil, nel complesso 281 dipendenti occupati nelle due cooperative (di cui la maggior parte migranti dal Bangladesh). La mobilitazione era una forma di protesta contro il licenziamento di un delegato sindacale e di denuncia contro irregolarità previdenziali ed amministrative⁷³. A maggio del medesimo anno, questi lavoratori (della B.B coop in particolare) si mobilitano un'altra volta scioperando: come iscritti all'Adl Cobas, volevano che anche per le loro posizioni lavorative venissero intrapresi degli accordi come quelli stipulati in altri magazzini del distretto industriale con il sindacato. I sindacalisti Adl evidenziarono come la cooperativa abbia rifiutato ogni proposta⁷⁴.

Dinamiche dello sfruttamento. Grazie alle indagini portate avanti dal 2013, è stato possibile palesare un'organizzazione⁷⁵ che per mezzo di intimidazioni e minacce,

⁷⁰ Rassegna stampa Veneto, 2017. *La cricca della logistica. La battaglia per i diritti. La CGIL all'attacco del "sistema" Pomaro.* Cislveneto [online]. Disponibile su: <<http://www.cislveneto.it/Rassegna-stampa-Veneto/La-cricca-della-logistica.-La-battaglia-per-i-diritti.-La-Cgil-all-attacco-del-sistema-Pomaro.-Barutta-Fillette-anni-di-denunce-contro-le-irregolarita>>. [Data accesso: 29.06.2017]

⁷¹ FERRETTI, A., 2017. *Arresti logistica, il pm: "Gottardo sapeva".* Il Mattino di Padova [online]. Disponibile su: <http://mattinopadova.gelocal.it/padova/cronaca/2017/06/01/news/arresti-logistica-il-pm-gottardo-sapeva-1.15425567?refresh_ce>. [Data accesso: 3.07.2017]

⁷² Al vertice delle due cooperative di lavoro (senza cariche formali), è stato arrestato a maggio del 2017 con l'accusa di intermediazione illecita e sfruttamento di manodopera tra il 2013 e 2016.

⁷³ Redazione, 2014. *Sciopero all'Interporto, agitazione dei lavoratori delle coop di "Acqua & Sapone".* Mattino di Padova [online]. Disponibile su: <<http://mattinopadova.gelocal.it/padova/cronaca/2014/02/19/news/sciopero-all-interporto-agitazione-dei-lavoratori-delle-coop-di-acqua-sapone-1.8698873>>. [Data di accesso: 3.07.2017]

⁷⁴ "M. , Z.", 2014. *Otto ore di sciopero per i lavoratori della BB Coop.* Il Gazzettino [online]. Disponibile su: <http://www.ilgazzettino.it/pay/padova_pay/otto_ore_di_sciopero_lavoratori_bb_coop-412662.html>. [Data di accesso: 3.07.2017]

Gli uomini della Digos in occasione di questi scioperi, venivano puntualmente chiamati per contenere eventuali degenerazioni, ed in generale per monitorare il fenomeno. È in queste occasioni che un ex dirigente della Digos, ha visto oltre i disordini intuendo un sistema di severo sfruttamento nelle cooperative.

obbligava i lavoratori delle cooperative a firmare contratti di lavoro part-time (a tempo determinato) per poi imporre loro di eseguire prestazioni lavorative di molto oltre l'orario per cui di fatto risultavano regolarizzati. Un dipendente della B.B coop, testimonia di essere arrivato a lavorare fino a 73 ore in una settimana, dichiarandone soltanto 36, per poi ricevere una retribuzione misera. La maggior parte dei lavoratori che subivano le vessazioni, era di origine extracomunitaria (in particolare migranti dal Bangladesh), risultando questi in una condizione negoziale debole, in vista del rilascio o rinnovo del permesso di soggiorno in base alla comprova dello svolgimento di attività lavorativa⁷⁶. Questi lavoratori (oltre i 300 di numero⁷⁷) venivano scelti soltanto in base alle capacità fisiche, risultando pertanto irrilevanti eventuali attitudini o qualifiche. I facchini, oltre ad essere costretti a pagare fino a tremila euro per venire assunti a tempo determinato, dovevano anche fornire le credenziali dei propri conti correnti ai caporali, i quali avrebbero poi provveduto a renderli noti a Mario Zecchinato, incaricato appunto di gestire i conti correnti dei lavoratori⁷⁸. A quanto risulta dalle indagini, dei mille euro accreditati su ogni conto corrente come stipendio, circa un terzo veniva restituito alla cooperativa mediante i prelievi eseguiti da Zecchinato per mezzo del doppio bancomat che i lavoratori migranti erano costretti a consegnare. In questo modo sulle spalle dei lavoratori stranieri sfruttati, si stima che i tre italiani arrestati, siano riusciti a spartirsi guadagni illeciti attorno al milione di euro l'anno⁷⁹.

⁷⁵ Oltre a Bellotto e Pomaro, sono coinvolti anche Mario Zecchinato (agli arresti domiciliari per il reato di riciclaggio di denaro) ed il braccio destro bengalese di Pomaro, Yousuf Hkaleque (tornato in patria una decina di giorni prima degli arresti).

⁷⁶ Redazione, 2017. *Lavoratori della logistica intimiditi e sfruttati: 3 arresti per caporalato e riciclaggio*. Il Mattino di Padova [online]. Disponibile su: <http://mattinopadova.gelocal.it/padova/cronaca/2017/05/30/news/lavoratori-della-logistica-intimiditi-e-sfruttati-3-arresti-per-caporalato-e-riciclaggio-1.15414146?refresh_ce>. [Data di accesso: 5.07.2017]

⁷⁷ Rassegna stampa Veneto, 2017. *La cricca della logistica. Il boss gestiva nell'ombra 500 addetti*. Cislveneto [online]. Disponibile su: <<http://www.cislveneto.it/Rassegna-stampa-Veneto/La-cricca-della-logistica.-Il-boss-gestiva-nell-ombra-500-addetti>>. [Data accesso: 5.07.2017]

⁷⁸ Rassegna stampa Veneto, 2017. *La cricca della logistica. Risparmi milionari sulla pelle degli "schiavi"*. Cislveneto [online]. Op. cit.

LUCCHIN, M., 2017. *Facchini-schiavi obbligati a pagare 3mila euro per l'assunzione: tre arresti*. Il Gazzettino (Padova) [online]. Disponibile su: <http://www.ilgazzettino.it/nordest/padova/facchini_schiavi_interporto_padova_tre_arresti-2474348.html>. [Data di accesso: 7.07.2017]

FERRO, R., 2017. *Caporalato in azienda, tre arresti a Padova*. Il Mattino di Padova [online]. Disponibile su: <http://mattinopadova.gelocal.it/regione/2017/05/31/news/caporalato-in-azienda-tre-arresti-a-padova-1.15423472?refresh_ce>. [Data di accesso: 6.07.2017]

⁷⁹ Tre arresti per caporalato, centinaia di lavoratori coinvolti, 2017. Video. Tg Padova, Rete Veneta. Disponibile su: <https://www.youtube.com/watch?v=MPV_svcOVPg>. [Data di accesso: 10.07.2017]

Gottardo S.p.A. non deve rispondere di nulla. Gottardo a seguito degli arresti, ha assicurato la continuità del cantiere di facchinaggio a tutti i lavoratori stranieri in esso occupati, che tuttavia, temono un possibile cambio d'appalto vista la gravità del caso⁸⁰. In merito a quest'ultimo, Tiziano Gottardo prende in modo categorico le distanze dall'inchiesta affermando di non essere a conoscenza né lui né i propri collaboratori, dello sfruttamento lavorativo avente luogo nei suoi magazzini, la cui gestione era stata esternalizzata. Gottardo non è imputabile di alcunché ed è escluso dalle indagini, soprattutto per merito della vecchia legge volta a contrastare il c.d. caporalato. I fatti contestati durante l'inchiesta infatti, hanno avuto luogo prima dell'ottobre 2016, quando è entrata in vigore la normativa secondo cui anche il soggetto committente dell'appalto (datore di lavoro) alla cooperativa, risulta responsabile quanto l'intermediario accusato⁸¹.

⁸⁰ Rassegna stampa Veneto, 2017. *La cricca della logistica. Il boss gestiva nell'ombra 500 addetti*. Cislveneto [online]. Op. cit.

⁸¹ FERRETTI, A., 2017. *Arresti logistica, il pm: "Gottardo sapeva"*. Il Mattino di Padova [online]. Disponibile su: <http://mattinopadova.gelocal.it/padova/cronaca/2017/06/01/news/arresti-logistica-il-pm-gottardo-sapeva-1.15425567?refresh_ce>. [Data accesso: 3.07.2017]

Nello specifico il riferimento è all'art 603 bis del Codice Penale, precedentemente citato in questo capitolo.

“Signor Commissario,

Noi, i ministri dei trasporti di Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Italia, Lussemburgo e Norvegia, vorremmo esporre a Lei la nostra posizione comune riguardante l'applicazione della legislazione europea di trasporti internazionali su strada.

Vorremmo sottolineare esplicitamente che noi appoggiamo incondizionatamente il rispetto delle libertà fondamentali, vale a dire la libera circolazione dei servizi e la libera circolazione delle merci nel mercato interno europeo. Inoltre, naturalmente, riconosciamo il divieto di discriminazione come principio fondamentale dell'Unione europea.

Ma ci sono due fattori legati a questo settore che ci preoccupano: da un lato, notiamo che l'invocazione delle libertà fondamentali è sempre più abusata al fine di evitare l'applicazione delle norme europee che garantiscono una concorrenza leale nel mercato interno europeo. D'altra parte, osserviamo che le attività illegali, le letter box companies e le pratiche commerciali sleali stanno diventando sempre più comuni. A parte gli effetti negativi sulla concorrenza leale, sulla percezione dell'Europa da parte dei cittadini, nonché sulle condizioni di vita dei lavoratori europei, questo comporta notevoli rischi per la sicurezza per il trasporto stradale”. [...]⁸²

⁸² LEICHTFRIED, J., et al. , 2016 [online]. *Lettera al Commissario per i Trasporti della Commissione europea*. Bruxelles. Disponibile su: <http://www.assotir.it/attachments/article/1068/Dumping%20-%20lettera%20di%20Ministri%20dei%20trasporti%20a%20Violeta%20Bulc%20-%20nostra%20traduzione.pdf>>. [Data di accesso:25.07.2017]

CAPITOLO 3. SFRUTTAMENTO DEL LAVORO NEL SETTORE DEGLI AUTOTRASPORTI

Settore logistico dei trasporti in Europa

Come è stato precedentemente accennato, il processo dei trasporti all'interno della catena logistica, nonché nell'economia globalizzata, riveste un ruolo fondamentale. Prima di intraprendere l'analisi del settore logistico dei trasporti in ambito europeo rilevando eventuali fenomeni di sfruttamento del lavoro, è opportuno delineare le tendenze attuali che ne hanno decisamente confermando e incrementato l'importanza nel suo ruolo di "mediatore" di volumi e valori di scambio internazionale. Anzitutto va evidenziato come sia aumentata la domanda di trasporto merci a partire dal secolo scorso, lasciando presumere ulteriori sviluppi anche nel futuro a venire. Inoltre, a partire dagli ultimi due decenni, è diventato possibile percorrere distanze sempre più lunghe a costi tendenzialmente decrescenti, grazie alla riduzione dei costi unitari nel trasporto, consentendo così una più facile accessibilità alle reti di scambio mondiale anche a regioni meno inserite. Questi trend positivi sono frutto di un'espansione sia quantitativa che qualitativa delle infrastrutture a servizio dei processi di trasporto, nonché frutto delle progressive innovazioni nell'ambito informatico e delle telecomunicazioni che hanno consentito l'ampliamento del campo d'azione degli operatori logistici. Come conseguenza, il comparto dei trasporti risulta sempre più caratterizzato da complessi sistemi di relazioni tra spazio, domanda di mobilità e reti economiche⁸³. È utile introdurre inoltre, anche i concetti di terminali (o nodi) e di reti di trasporto. Con il termine nodi, si fa riferimento ai punti di afflusso e deflusso, all'interno delle reti di trasporto unimodale (ad esempio nodi funzionali solo per l'auto-transporto) e delle reti dove più modi di trasporto sono coinvolti (ad esempio in un interporto si ha una rete intermodale ferroviaria e stradale). Sinteticamente: le movimentazioni di merci sono originate, destinate e trasferite in punti chiamati nodi o terminali; infrastrutture e vie non tracciate tangibilmente rappresentano i collegamenti e sub collegamenti che costituiscono le reti di trasporto⁸⁴.

Partendo da un'ottica generale del trasporto di merci, l'analisi che segue sarà prevalentemente focalizzata sull'autotrasporto delle merci e le attività ad esso di supporto, tralasciando quindi l'ambito del trasporto passeggeri e quello del trasporto mediante veicoli

⁸³ SIVIERO, L., 2011. *Economia dei trasporti intermodali e innovazione logistica*. Milano. Franco Angeli. E-book disponibile su: <<https://www.unilibro.it/ebook/lucio-siviero/economia-trasporti-intermodali-innovazione-logistica-e-book-pdf/71655834>>. [Data di accesso: 2.08.2017]

⁸⁴ Ibidem, p.19.

diversi da quelli su gomma (in parte⁸⁵), cercando quindi di delineare schematicamente quali sono i tratti principali del settore dell'autotrasporto nell'Unione Europea. Nel 2014 il valore aggiunto lordo del settore dei trasporti e delle attività di supporto e immagazzinamento (escludendo i servizi postali e di corrierato):

- rappresenta il 4,5 % del valore aggiunto totale lordo creato nell'UE⁸⁶, tenendo conto che la percentuale fa riferimento soltanto agli operatori economici che svolgono come attività caratteristica quella del trasporto (incluso quello di supporto), mentre il trasporto svolto internamente ad una realtà economica, non viene considerato;
- occupa più di 9 milioni di persone nel contesto UE-28, ovvero il 4,3% sulla forza lavoro totale presente in Europa⁸⁷. Di questi, almeno il 50 % nel 2014 era occupato nel settore del trasporto terrestre (strada, rotaie ed oleodotti) e circa il 25% nel comparto di immagazzinamento ed attività di supporto (come lo stoccaggio e la movimentazione dei carichi).

Nel medesimo anno di riferimento, le attività di autotrasporto rappresentavano un traffico merci di circa 1.727 tonnellate per ogni kilometro percorso⁸⁸: circa il 49% del trasporto e della movimentazione merci effettuati complessivamente quindi, derivava esclusivamente dalla modalità su gomma. Questa stima riguarda i trasferimenti intra – europei, e non le attività di trasporto tra l'UE ed il resto del mondo. Di seguito viene proposta un'illustrazione della performance dei diversi modi di trasporto nel contesto EU-28.

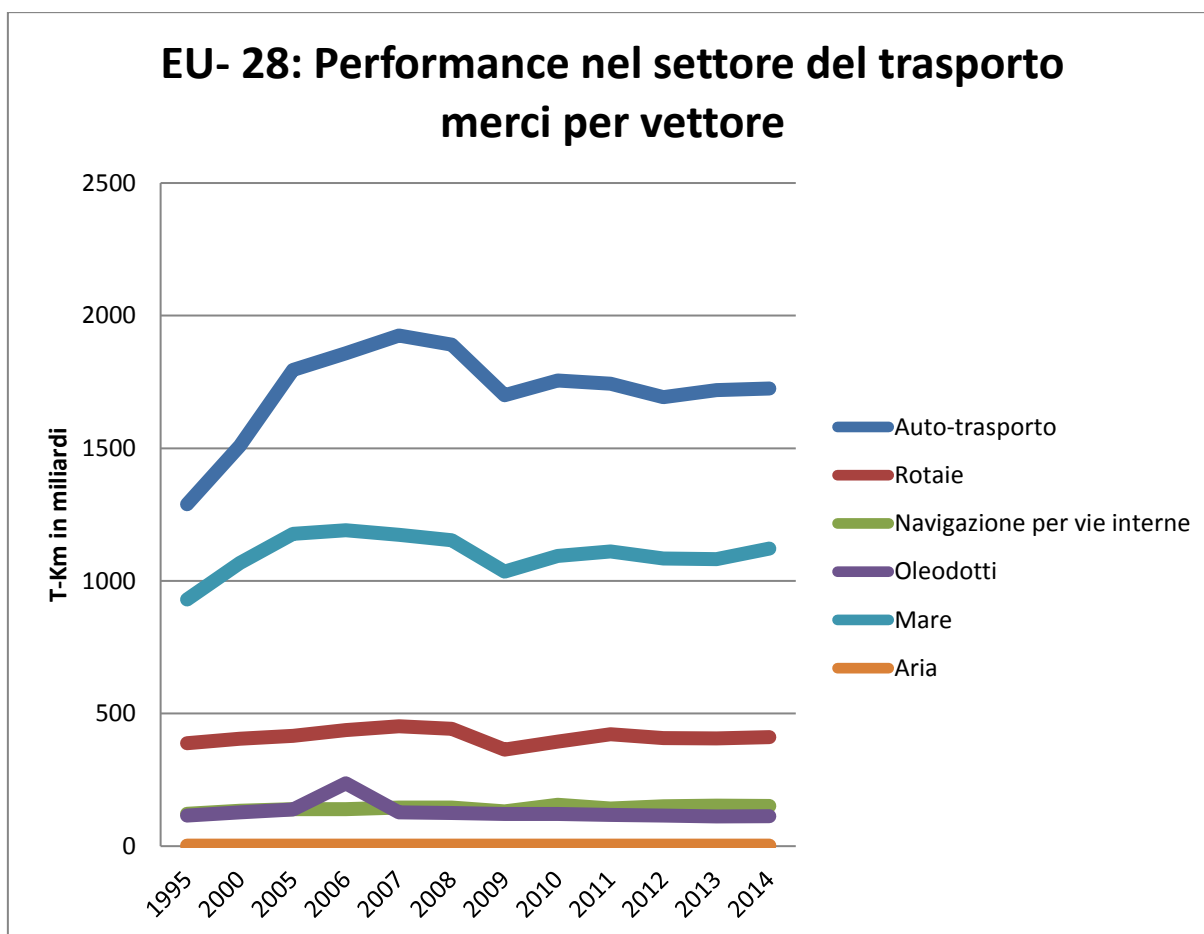
⁸⁵ I trasporti mediante altri mezzi da quelli su gomma, verranno affrontati solo ai fini di fornire dei termini di confronto.

⁸⁶ EUROPEAN UNION, 2006 [online]. *EU transport in figures – Statistical PocketBook 2016*. Lussemburgo. (pp.19 e ss). Disponibile su: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en. [Data di accesso: 6.08.2017]

⁸⁷ La forza lavoro riguarda un'età compresa fra i 15 e 64 anni, come menzionato nel Statistical Pocketbook 2016.

⁸⁸ In questo contesto, si tratta di una misura del traffico merci che interessa un certo comparto del trasporto, indicata con t-km, ovvero il prodotto delle tonnellate trasportate per i kilometri percorsi. Per comprendere meglio, si invita a leggere Eurostat Statistics Explained, disponibile su: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Tonne-kilometre_\(tkm\)](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Tonne-kilometre_(tkm)). [Data di accesso: 6.08.2017]

Figura 3.1 – Performance settore trasporti di merci nell'UE, tra il 1995 e il 2014.



Fonte: Rielaborazione sui dati del Statistical PocketBook 2016, p.36.

Come si può intuire dal grafico, la performance del settore logistico dell'autotrasporto dal 1995 al 2014 è aumentata notevolmente, più precisamente del 33,9%.

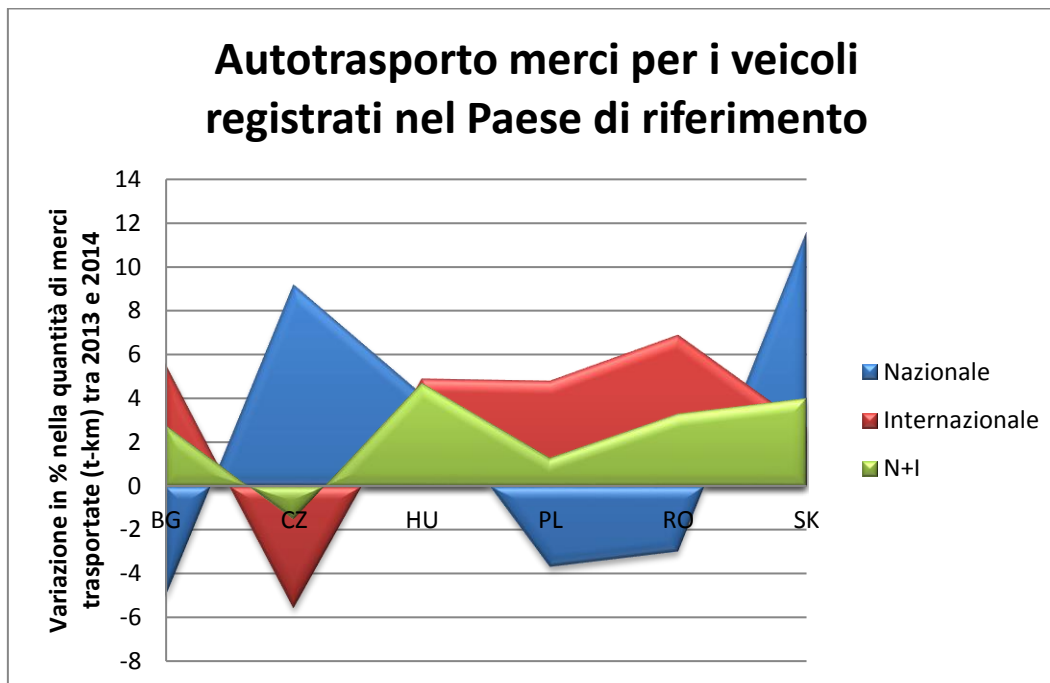
Occupazione e salari nell'autotrasporto merci: Est ed Ovest Europa

Per quanto riguarda l'occupazione, si evidenzia che in media nel 2013, sul totale degli autisti occupati nel settore dell'autotrasporto (EU-28), il 23,18% aveva cittadinanza Est-Europea⁸⁹. Considerando i medesimi Paesi, ovvero Bulgaria, Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia, Romania e Slovacchia, si possono fare alcune considerazioni in merito alle relative variazioni in percentuale (dati in miliardi di tonnellate trasportate a kilometro) del quantitativo

⁸⁹ Paesi dell'Est inclusi nei 28 Stati membri UE, ovvero: Romania, Ungheria, Repubblica Ceca, Bulgaria, Polonia e Slovacchia, presi in base a classificazione di POPULATION DIVISION, (DESA), S.d [online]. *Classification of Major Areas and Regions*. Nazioni Unite. Disponibile su: <<http://www.un.org/esa/population/publications/worldageing19502050/pdf/96annexii.pdf>>. [Data di accesso: 7.08.2017]

di merce trasportata mediante attività di autotrasporto, solo a livello nazionale, solo a livello internazionale ed infine considerando dati cumulativi di entrambi i livelli⁹⁰.

Figura 3.2 – Variazioni percentuale tra il 2013 e 2014 della merce autotrasportata all'interno dell'UE.



Fonte: Rielaborazione sui dati del Statistical PocketBook 2016, pp.38-40.

Tra il 2013 e il 2014 si hanno variazioni percentuale positive significative a livello unicamente internazionale per Paesi come Bulgaria, Polonia e Romania, che dall'altra parte, sono interessati da una variazione percentuale negativa a livello del trasporto nazionale. Nel complesso, considerando sia l'autotrasporto nazionale che internazionale, per questi tre paesi persiste una variazione di entità positiva. In Ungheria e Slovacchia le variazioni percentuali sono positive per entrambi i livelli, sia considerati singolarmente, che nel complesso, ma in Slovacchia si riscontra una variazione più consistente nel contesto nazionale (comparativamente a quella sempre positiva del contesto internazionale). Nella Repubblica Ceca invece, si registra una variazione percentuale negativa in merito alle merci trasportate internazionalmente, confrontandosi con una relativamente più consistente e positiva, per l'autotrasporto nazionale: complessivamente i due livelli registrano una variazione negativa. Ora, dare un'impronta in merito a queste variazioni percentuali volendone trarre delle derivazioni conclusive certe, molto probabilmente è un risultato assai arduo da portare a

⁹⁰ Risulta opportuno precisare che i quantitativi di merce su cui vengono fatte le considerazioni, sono trasportati mediante mezzo su gomma immatricolato nel Paese di riferimento. I dati sui cui è stata svolta l'analisi, sono contenuti nel Statistical PocketBook 2016 già citato.

termine, visto che la variazione interessa solo il biennio 2013-2014, e purtroppo non ci sono ancora dati in merito agli ultimi tre anni. Le ultime considerazioni fatte possono quindi reputarsi come una rappresentazione che cattura un fenomeno a cui siamo (almeno superficialmente) interessati, ovvero quello della quantità di merci trasportate tramite veicoli su gomma immatricolati in Paesi dell'Est⁹¹UE-28. Quello che può essere detto con certezza collegandosi alle precedenti valutazioni, concerne i dati forniti dal Statistical PocketBook 2016 a partire dal 1995⁹² in merito ai paesi dell' Est-UE (28) considerati, ovvero che entità sempre crescenti di merci a livello internazionale, sono state trasportate da veicoli su gomma in essi rispettivamente immatricolati (unica eccezione è la Repubblica Ceca tra il 2013 e 2014). Un'ultima precisazione: i veicoli su gomma considerati per stimare le entità delle merci trasferite, sono solo quelli con capacità di almeno 3,5 tonnellate e nelle valutazioni a livello internazionale si include il trasporto transfrontaliero e il cabotaggio.

La legislazione europea introdotta a seguito della progressiva liberalizzazione del mercato dell'autotrasporto internazionale di merci, è necessaria per assicurare la “*sicurezza stradale, condizioni di lavoro standardizzate ed un clima competitivo sostenibile*”⁹³. Tuttavia, dietro questi tentativi di armonizzazione, sono ancora in uso pratiche divergenti in modo diffuso. In questo quadro, il report del 2016 del Comité National Routier (CNR) francese, illustra come le differenze (all'interno dello scenario comunitario) tra le condizioni retributive e di lavoro dei conducenti di autocarri con diversa nazionalità UE, procurano degenerazioni nell'ambito della concorrenza, risultando favorite le imprese stabilite nei Paesi dell'Est-Europa⁹⁴. La ricerca prende in considerazione quindici Paesi dell'Unione Europea e rileva anzitutto il salario minimo mensile relativo ad ogni Paese, indipendentemente dal profilo professionale ricoperto. Di seguito sono sintetizzati in un grafico i dati riferiti al 2016.

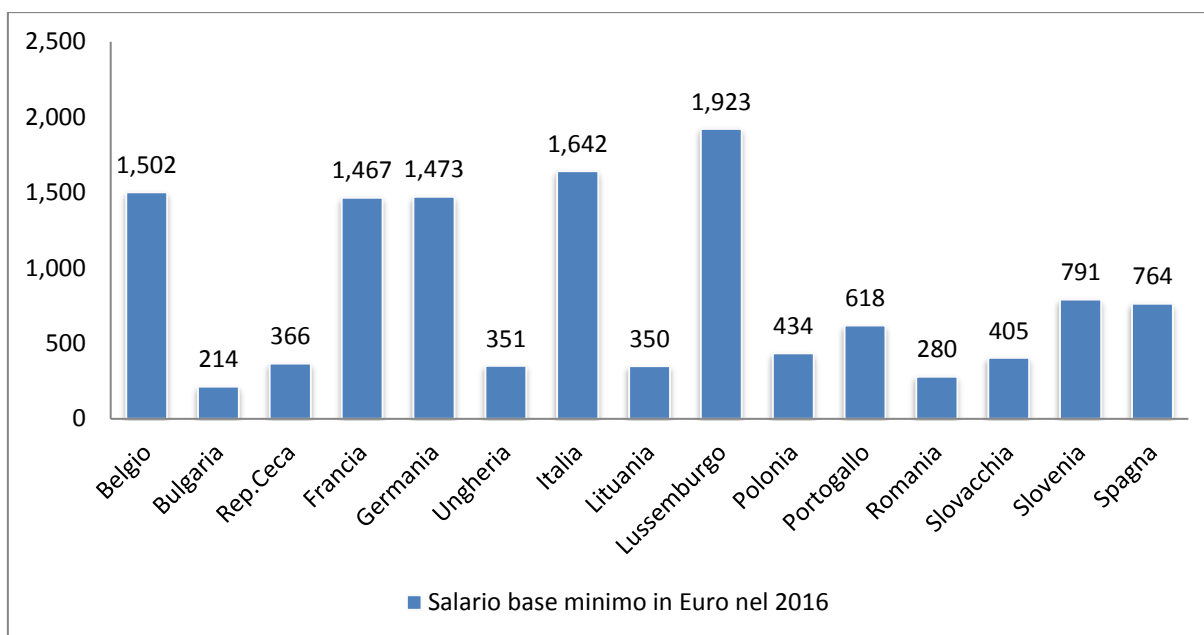
⁹¹ Il riferimento è ai medesimi Paesi dell'Est UE-28 in base alla classificazione delle Nazioni Unite.

⁹² EUROPEAN UNION, 2006. *EU transport in figures – Statistical PocketBook 2016*. Lussemburgo, p.39.

⁹³ CNR EUROPEAN STUDIES, 2016 [online]. *Comparative study of employment and pay conditions for international lorry drivers in Europe*. Parigi. Comité National Routier. Pdf disponibile su: <https://drive.google.com/drive/folders/0B_sBRN51Ce9CallCaGRRTldneTA>. [Data di accesso: 19.08.2017]

⁹⁴ TrasportoEuropa, 2017 [online]. *Ecco l'abisso tra salari degli autisti camion dell'UE*. Disponibile su: <<http://www.trasportoeuropa.it/index.php/home/archivio/53-autisti/15871-ecco-labisso-tra-salari-degli-autisti-camion-dellue>>. [Data di accesso: 18.08.2017]

Figura 3.3 – Salario minimo base rilevato nel 2016 in 15 Paesi EU.

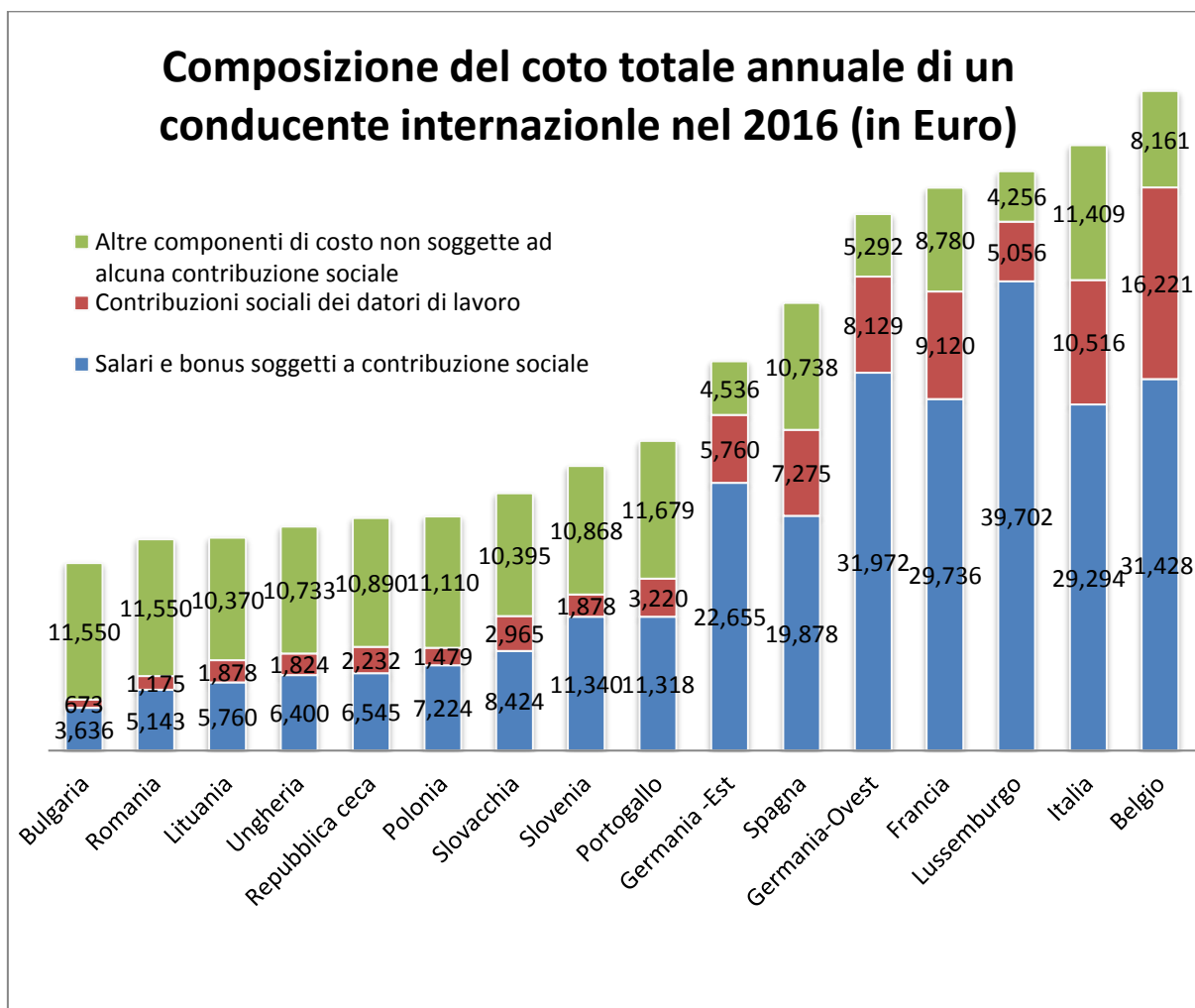


Fonte: rielaborazione dati CNR EUROPEAN STUDIES, 2016 [online], p.8.

Come si può facilmente intuire dalla rappresentazione, il Lussemburgo risulta il Paese con il salario minimo mensile più elevato (1.923 euro); in Italia, va precisato che la cifra indicata è basata su una stima CCNL relativo al settore dell'autotrasporto (1.642 euro); Romaniaa e Bulgaria sono i Paesi in cui nel 2016, sono stati rilevati i salari minimi mensili più bassi, rispettivamente di 280 euro e 214 euro.

Tuttavia, quello che risulta davvero significativo all'interno dello studio del CNR, è il divario che emerge (tra i diversi Paesi considerati) nel costo medio annuale che un conducente internazionale di autocarro comporta (anche in termini di competitività) per la propria compagnia a seconda del Paese in cui questa è stabilita. I dati che CNR ha riportato, vengono riassunti di seguito mediante un istogramma.

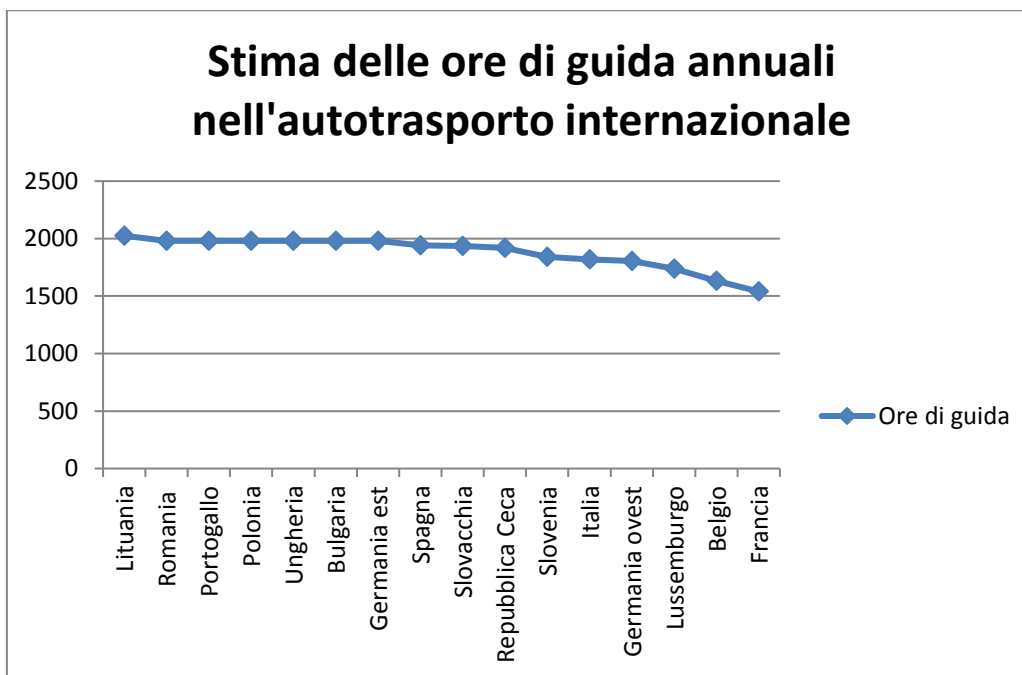
Figura 3.4 – Composizione del costo medio annuale che un conducente internazionale di autocarro comporta per il datore di lavoro. (Dati in Euro, relativi al 2016)



Fonte: dati CNR EUROPEAN STUDIES, 2016 [online], p.17.

Il CNR ha espresso inoltre, delle stime anche in merito alle ore di guida nell'autotrasporto internazionale (in termini annuali) e da queste emerge che gli autisti con nazionalità Est-europea, oltre a ricevere una retribuzione inferiore a quella degli autisti dell'Ovest, forniscono per più ore la propria prestazione lavorativa. Il grafico che segue rappresenta sinteticamente le stime effettuate.

Figura 3.5 – Media delle ore di guida annuali nell'autotrasporto merci. (Dati riferiti al 2016).



Fonte: dati CNR EUROPEAN STUDIES, 2016 [online], p.22.

Prima di inoltrarsi ad esaminare alcuni fenomeni di sfruttamento del lavoro e dumping sociale a rilievo europeo nel 2017, è utile soffermarsi e chiarire genericamente alcuni aspetti del cabotaggio nell'ambito dell'autotrasporto internazionale.

Autotrasporto merci nell'UE: i trasporti internazionali e di "cabotaggio"

Nel contesto dell'Unione Europea, i trasporti internazionali e di "cabotaggio" su strada di merci, sono stati interessati da una progressiva liberalizzazione, grazie all'adozione di molteplici atti legislativi europei⁹⁵. Il quadro giuridico di riferimento è l'articolo 91 TFUE⁹⁶, la cui finalità principale è la creazione di un mercato liberalizzato nel settore dei servizi di trasporto su strada, consentendo di accedere alla relativa professione mediante la rimozione di ogni restrizione esistente che riguardi la nazionalità del veicolo (oppure l'eventualità che

⁹⁵ RATCLIFF, C., 2017. *I trasporti su strada: trasporti internazionali e di cabotaggio*. Parlamento Europeo al vostro servizio [online]. Disponibile su: <<http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/it/displayFtu.html?ftuId=theme6.html>> . [Data di accesso: 19.08.2017]

⁹⁶ Trattato di Lisbona, 2007. *Titolo VI*.

fornisca una prestazione in un Paese membro diverso da quello in cui il veicolo risulta stabilito). In materia di trasporti internazionali di merci tra Stati membri, è stato definito il regime di licenze comunitarie rilasciate ai veicoli trasportatori attraverso il regolamento (CEE) n.881/92. Fino all'entrata in vigore del regolamento (1 gennaio 1993), i trasporti tra Stati membri avevano luogo solo mediante specifici accordi bilaterali caratterizzati nel complesso dalla presenza di restrizioni, mentre dalla suddetta data in poi, qualsiasi autorizzazione bilaterale e restrizione quantitativa contingente è stata abolita. Il regime di licenze comunitarie introdotto, non riguarda soltanto i trasporti che coinvolgono gli Stati membri, ma anche quelli tra Paese UE e Paese terzo, in virtù dell'esistenza di un accordo tra il paese terzo interessato e l'UE. In particolare, questo regime è valido per tutti gli Stati membri dello Spazio economico europeo: questi Paesi rilasciano una licenza comunitaria alle imprese di trasporto in essi stabilite (rispettivamente), la quale viene sottoposta al riconoscimento da parte degli altri Stati membri che dovranno accogliere i processi di trasporto merci. Così dal 1993 nell'UE, il mercato dei trasporti internazionali di merci risulta quasi libero, poiché le uniche restrizioni a cui ne è sottoposto l'accesso, sono i quattro criteri a carattere qualitativo in merito al rilascio della licenza comunitaria. Nello specifico, onorabilità, capacità finanziaria, attitudine professionale e possesso di una sede effettiva e stabile in uno Stato membro, sono i quattro criteri qualitativi per poter operare come vettore di merci⁹⁷. Di particolare rilievo nel contesto di tale elaborato, è il regolamento (CE) n.484/2002 che ha istituito l'attestato di conducente per tutti i cittadini di Paesi terzi che, come conducenti, effettuano un trasporto internazionale di merci coperto da licenza comunitaria per conto di terze parti. Questo attestato dà garanzia del fatto che il conducente lavora per un'impresa di trasporto come dipendente, nel rispetto delle norme legislative e regolamentari applicate in materia di occupazione e formazione professionale nello Stato membro ove ha stabilito l'impresa interessata. Mediante questa misura si vorrebbero neutralizzare fenomeni in cui i conducenti non cittadini UE (assunti irregolarmente), lavorano venendo sottopagati ed in condizioni di precarietà, compromettendo la sicurezza stradale e la concorrenza che riguarda il settore. Il documento di attestazione appena descritto, interessa sia i trasporti internazionali che il "cabotaggio". Con il c.d. cabotaggio terrestre si fa riferimento all'effettuazione di servizi di trasporto in un Paese comunitario che non coincide con quello in cui l'impresa di trasporti ha sede (ad esempio nel caso in cui un'impresa di servizi di trasporto stabilita in Italia, trasferisse merci da Parigi a Lione). Mediante l'approvazione dello specifico regolamento (CEE) n.3118/93 in merito al trasporto di cabotaggio, si autorizzano in via

⁹⁷ Direttiva 96/26/CE del Consiglio Europeo e Regolamento (CE) n. 1071/2009 del 21 ottobre 2009 (cfr. infra).

temporanea le imprese a cui è stata rilasciata una licenza comunitaria da parte di un Paese UE, ad effettuare servizi di autotrasporto merci in un diverso Stato membro. Praticamente, se la prestazione del servizio di trasporto per conto di un'impresa non residente è stata portata a termine in uno Stato membro di accoglienza, il conducente della medesima impresa è autorizzato ad effettuare un'ulteriore trasporto merci entro la frontiera per non rientrare a vuoto nel Paese di residenza. Nonostante la Commissione Europea abbia provveduto a sottolineare il carattere temporaneo delle attività di cabotaggio, nel 2009 si è vista la necessità di abbandonare il c.d. cabotaggio definito genericamente in precedenza, adottando una misura più restrittiva di cabotaggio consecutivo mediante l'articolo 8 del Regolamento (CE) n. 1072/09. In questo modo, ai fini di salvaguardare da gravi degenerazioni nella concorrenza dovute al cabotaggio, il massimo di operazioni autorizzate a quest'ultimo riconducibili sono state fissate a tre (di numero), realizzabili nel corso dei sette giorni che seguono un viaggio di trasporto merci internazionale verso uno Stato membro di accoglienza (applicazione concretizzata dal 14 maggio 2010).⁹⁸

Inchiesta BBC: sfruttamento lavorativo nel comparto autotrasporti di IKEA

Grazie ad un'indagine condotta dalla BBC, sono stati portati alla luce casi in cui conducenti di autocarri dediti al trasporto merci di IKEA, venivano pagati attorno ai 3 euro all'ora (se non meno). Questi risultavano alle dipendenze di imprese stabilite nell'Est-Europa, alle quali è stato appunto commissionato il servizio di autotrasporto merci da parte del gigante scandinavo di arredamento⁹⁹. In Olanda si è arrivati anche ad un'azione legale, intrapresa da parte della Corte distrettuale che ha condannato (febbraio 2017) un'impresa appaltatrice del servizio di autotrasporto merci dell'IKEA, la Brinkman Trans Holland, per non aver osservato le leggi del Paese in materia di contratto di lavoro degli autisti¹⁰⁰. Prima di capire le dinamiche di sfruttamento emerse nel settore dell'autotrasporto merci, è utile delineare schematicamente gli operatori economici coinvolti.

Committenza. Nel caso di sfruttamento lavorativo che si è deciso di affrontare di seguito, a commissionare i servizi di autotrasporto delle merci alle imprese appaltatrici sparse

⁹⁸ RATCLIFF, C., 2017. *I trasporti su strada: trasporti internazionali e di cabotaggio*. Parlamento Europeo al vostro servizio [online]. Op. cit.

⁹⁹ CHURCHILL, F., 2017. *Truckers carrying Ikea goods 'living out of cabs'*. CIPS [online], Supply Management. Disponibile su: < <https://www.cips.org/supply-management/news/2017/march/ikea-logistic-contractors-exploiting-european-drivers/> >. [Data di accesso: 17.06.2017]

¹⁰⁰ TODD, S., 2017. *Court condemns IKEA haulier for flouting labour law*. Lloyd's Loading List [online]. Disponibile su: < <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Court-condemns-IKEA-haulier-for-flouting-labour-law/68724.htm> >. [Data di accesso: 18.06.2017]

sul territorio comunitario, è la multinazionale IKEA, fondata in Svezia nel 1943 ed attualmente con sede legale nei Paesi Bassi a Leida¹⁰¹. IKEA International Group opera nel settore della *grande distribuzione organizzata di prodotti di arredamento* (mobili ed oggettistica varia per la casa), risultando presente alla conclusione dell'anno finanziario 2016 in ben 28 Paesi grazie ai propri centri di vendita. La maggior parte di questi, sono stabiliti sul territorio europeo, da cui deriva circa il 70% del suo fatturato che nel 2016, ammontava a 34,2 miliardi di euro (+7,1% rispetto all'anno precedente)¹⁰².

Imprese di trasporto. Come ha affermato la *Road Haulage Association* (RHA¹⁰³) sempre più imprese della grande distribuzione organizzata in Gran Bretagna, hanno la tendenza a servirsi di imprese di autotrasporto stabilite ad Est dello Spazio economico europeo alle cui dipendenze risultano conducenti di nazionalità ucraina, moldava e polacca¹⁰⁴. In base a quanto è emerso dall'indagine della BBC, la scelta risulta ricadere frequentemente su queste imprese, poiché la retribuzione dei conducenti assunti è calibrata in base alla media salariale del loro Paese di provenienza. Ciò comporta costi inferiori del servizio per gli operatori committenti, rispetto ad una contrattazione con altre imprese presenti nel settore dei trasporti (concorrenti delle stesse) stabilite in Paesi in cui la media salariale dei conducenti di autocarri è più elevata e bilanciata al rispettivo costo della vita. Da questa prassi trovano rilevanza aspetti di dumping sociale¹⁰⁵ e di sfruttamento del lavoro, dato che questi conducenti, oltre ad essere sottopagati rispetto alla media salariale europea nel medesimo settore, forniscono le proprie prestazioni esclusivamente all'interno di Paesi dell'Europa occidentale, ove il costo della vita è assai più costoso del salario percepito. Nei Paesi Bassi, come impresa fornitrice di servizi di trasporto per conto di IKEA, si vuole dare rilievo alla Brinkman Trans Holland, che per tagliare i costi, si serviva di conducenti stranieri di imprese

¹⁰¹ IKEA, Sito Ufficiale, 2017. Disponibile su: <<https://www.ikeafoundation.org/contact-us/>>. [Data di accesso: 9.08.2017]

¹⁰² IKEA GROUP, 2017. *Yearly Summary FY16*. Ingka Holding B.V. and its controlled entities [online]. Disponibile su: <http://www.ikea.com/gb/en/doc/ikea-read-ikea-group-yearly-summary-2016_1364328887312.pdf>. [Data di accesso: 10.08.2017]

¹⁰³ CHURCHILL, F., 2017. *Truckers carrying Ikea goods 'living out of cabs'*. CIPS [online], Supply Management. Op. cit.

¹⁰⁴ Ibidem.

¹⁰⁵ Termine generalmente adoperato per indicare il fenomeno di concorrenza sleale dovuta all'applicazione differenziata di regole di tutela sociale e di trattamento retributivo in base alla diversità di categoria del lavoratore. OSSERVATORIO EURWORK [online], 2016. *Social Dumping*. Disponibile su: <<https://www.eurofound.europa.eu/observatories/eurwork/industrial-relations-dictionary/social-dumping-0>>. [Data di accesso: 13.08.2017]

Porre fine al dumping sociale è una delle maggiori priorità della Commissione Europea. Per avere maggiori dettagli si invita a consultare: FRIC, K., 2017 [online]. *Statutory minimum wages in the EU 2017*. European Observatory of Working Life. Accessibile da: <<https://www.eurofound.europa.eu/news/news-articles/minimum-wages-on-the-rise-as-europe-moves-to-curb-social-dumping>>. [Data: 13.08.2017]

affiliate, pagandoli con un salario base di circa otto volte inferiore a quello fissato nel CLA (il contratto collettivo nazionale del lavoro nei Paesi Bassi¹⁰⁶).

Sindacati. Una coalizione di sindacati ITF (*International Transport workers' Federation*) il 23 febbraio 2017 si è movimentata chiedendo che IKEA si assumesse la responsabilità per lo sfruttamento lavorativo all'interno della sua catena logistica europea di di autotrasporto¹⁰⁷. Si è arrivati a manifestare (soprattutto in Germania e in Svezia) proprio a seguito della condanna nei Paesi Bassi, della Brinkman Trans Holland (un'impresa di trasporti che serviva l'IKEA) per le sue condotte illegali e scorrette. Queste ultime sono state portate alla luce e denunciate anzitutto da parte del FNV, il sindacato confederale dei Paesi Bassi¹⁰⁸.

Dinamiche di sfruttamento. In base a quanto emerge dall'indagine condotta dalla BBC¹⁰⁹, i conducenti degli autocarri che trasportavano merci per IKEA (ma anche per altri committenti), vivevano all'esterno del proprio veicolo per mesi, non potendosi permettere una sistemazione nel Paese in cui effettuavano la prestazione lavorativa¹¹⁰. L'IKEA non provvede direttamente alle operazioni di autotrasporto delle proprie merci, ma le dà in subappalto ad altre compagnie specializzate nell'autotrasporto, che spesso a loro volta le subappaltano ad altre imprese più piccole. Questi operatori dell'autotrasporto, si servono di conducenti provenienti dall'Europa orientale, i quali pur svolgendo il proprio lavoro all'interno di Paesi dell'Europa occidentale, ricevono un salario in linea con quelli Est europei. In questo modo commettono crimini a carattere economico e sociale, e nello specifico frodi in materia di:

- tempi di guida e riposo;
- documentazione falsificata;
- mancato pagamento di benefit sociali e tasse;

¹⁰⁶ ITF GLOBAL [online], 2017. *Pressure builds on IKEA over transport chain abuses*. International Transport Workers' Federation. Disponibile su: <www.itfglobal.org/en/news-events/press-releases/2017/february/pressure-builds-on-ikea-over-transport-chain-abuses/>. [Data di accesso: 29.06.2017]

¹⁰⁷ Ibidem.

¹⁰⁸ TODD, S., 2017. *Court condemns IKEA haulier for flouting labour law*. Lloyd's Loading List [online]. Op. cit.

¹⁰⁹ CONWAY, Z., 2017. *Ikea drivers living in trucks for months*. BBC [online]. Disponibile su: <<http://www.bbc.com/news/business-39196056>>. [Data di accesso: 19.06.2017]

¹¹⁰ CHURCHILL, F., 2017. *Truckers carrying Ikea goods 'living out of cabs'*. CIPS [online], Supply Management. Op. cit.

- costrizione (anche se indiretta) per i conducenti di vivere nelle cabine del proprio autocarro senza avere accesso ad acqua corrente e servizi sanitari¹¹¹.

Un conducente rumeno, intervistato dalla BBC, afferma di arrivare a passare fino a quattro mesi di seguito a dormire, lavarsi e mangiare nel proprio autocarro. Le leggi dell'Unione Europea tuttavia, stabiliscono che i conducenti degli autocarri devono prendersi 45 ore di riposo a settimana lontano dal proprio veicolo: il fatto è, che i vari Stati membri non hanno dimostrato abbastanza prontezza per consolidare tali misure nella prassi. Trasportando le merci per IKEA, Emilian (il conducente rumeno intervistato) ha avuto occasione di prestare il proprio servizio anche in Danimarca (tra i vari Paesi dell'Europa occidentale in cui lo ha prestato), dove un conducente di autocarro danese può aspettarsi un salario mensile di circa 2.200 euro. Lui afferma di ricevere come salario mensile attorno i 477 euro, essendo stato assunto da parte di una sussidiaria slovacca di Bring (compagnia norvegese di autotrasporti). Tutto ciò accade, nonostante il regolamento dell'UE preveda che ad un conducente di autocarro dovrebbe essere assicurato il salario e le condizioni minime di lavoro presenti nello Stato di accoglienza (se temporaneamente in servizio presso un altro Stato da quello in cui è stabilita l'impresa di cui è dipendente). Emerge che gli operatori logistici dell'autotrasporto, riescono a trovare e sfruttare alcuni appigli nella legge. La testimonianza riportata non è l'unica che la BBC è riuscita a raccogliere durante l'indagine: in Germania i conducenti moldavi affermano di ricevere un salario mensile attorno ai 150 euro da parte dell'impresa di autotrasporto che li ha assunti. La BBC sottolinea come sia evidente che il trattamento dei conducenti sottopagati e costretti a condizioni di vita precarie, non riguarda soltanto la catena logistica dell'IKEA, ma che sia diffuso anche in altre catene associate ad altri grandi nomi. Nel caso dell'azione legale intrapresa contro una delle compagnie a cui IKEA ha dato in subappalto il servizio di autotrasporto di fiori verso la Gran Bretagna e la Scandinavia, ovvero la Brinkman Trans Holland, la Corte olandese ne ha condannato la condotta illegale. Il Giudice della Corte ha definito le condizioni di vita dei conducenti sfruttati come uno "stato delle cose disumano" e contrario alle leggi dell'Unione Europea¹¹².

Responsabilità IKEA. La multinazionale IKEA, sostiene di prendere molto seriamente le testimonianze emerse dall'indagine della BBC, affermando di imporre rigorosamente ai propri appaltatori di autotrasporto richieste in merito ai salari, le condizioni lavorative e al rispetto delle norme vigenti. Afferma inoltre, il proprio impegno ad effettuare controlli

¹¹¹ ITF IKEA CAMPAIGN, 2017. [video]. Youtube. Disponibile su: https://www.youtube.com/watch?v=-6fgXoc_o_k&t=91s. [Data di accesso: 2.07.2017]

¹¹² CONWAY, Z., 2017. *Ikea drivers living in trucks for months*. BBC [online]. Op. cit.

regolari per verificarne la conformità alle suddette richieste¹¹³. Nel 2000 la multinazionale ha introdotto un codice di condotta per i propri operatori della catena logistica, chiamato IWay¹¹⁴, in cui vengono definiti i requisiti minimi che IKEA vuole vengano rispettati, in materia di ambiente e condizioni lavorative e sociali. Nello specifico, il codice contiene una sezione specifica che regola gli appaltatori di trasporto e stabilisce il numero di ore che i propri dipendenti possono lavorare. Gli appaltatori inoltre, si impegnano (come specificato nel documento) a rendere noti i requisiti del codice di condotta di IKEA anche ai propri subappaltatori¹¹⁵. Infatti, nel caso di sfruttamento di lavoro e condizioni di vita precarie dei conducenti (emerse grazie all'indagine della BBC), IKEA riconosce di essere a conoscenza delle sfide insite nel settore dei trasporti ed afferma che uno degli obiettivi per cui ha introdotto IWay è di “ridurre il rischio di social dumping” poiché ci tiene che ogni conducente che trasporta i propri prodotti avvii condizioni di lavoro eque e decenti. Tuttavia, il sindacato locale FNV che ha denunciato le pratiche della stessa Brinkman, sostiene che sia quasi impossibile che l'IKEA non sia assolutamente a conoscenza delle condizioni lavorative dei conducenti, poiché sono proprio questi (di nazionalità ucraina, moldava o polacca) a caricare e manipolare le merci dai centri di distribuzione IKEA. In realtà la multinazionale viene considerata come “il datore di lavoro economico” dei conducenti, poiché detiene un potere contrattuale (e non soltanto) molto significativo essendo in alto alla catena. Perciò, a seguito della condanna della compagnia di trasporto olandese, il sindacato globale dei trasporti ITF ha manifestato per chiedere alla multinazionale di assumersi la responsabilità ed intervenire prontamente, in quanto situata in cima alla catena di sfruttamento nell'autotrasporto. Sebbene IKEA sia a conoscenza delle criticità insite nella propria catena di fornitura e ci siano stati vari incontri con i portavoce dei sindacati ITF negli ultimi due anni, respinge ogni offerta dei sindacati per trovare una soluzione concreta¹¹⁶.

¹¹³ Ibidem.

¹¹⁴ IKEA IWay Standard [online], 2016. *Requisiti minimi relativi a condizioni ambientali, sociali e lavorative da osservare nell'acquisto di prodotti, materiali e servizi*. IWay Council. Disponibile su: <http://www.ikea.com/ms/it_CH/pdf/reports-downloads/ikea-code-of-conduct-the-iway-standard-it.pdf>. [Data di accesso: 19.08.2017]

¹¹⁵ IKEA IWay Standard Transport Section [online], 2013. *Minimum requirements for environmental social & working conditions when purchasing products, materials, services*. IKEA Supply AG. Accessibile da: <<http://supplierportal.ikea.com/doingbusinesswithIKEA/sustainability/betterlifeforpeopleandcommunities/Page/default.aspx>>. [Data di accesso: 19.08.2017]

¹¹⁶ ITF IKEA CAMPAIGN, 2017. [video]. Youtube. Op. cit

CONCLUSIONI

Grazie all'osservazione del fenomeno dello sfruttamento del lavoro all'interno delle catene logistiche italiane e comunitarie, è stato possibile intuirne la complessità e la rilevanza come realtà. I molti ambiti a cui esso risulta connesso, sarebbero meritevoli di ulteriori approfondimenti ed analisi, che tuttavia non hanno potuto avere luogo in questo lavoro, viste le competenze limitate, nonché lo spazio prescritto. Ad ogni modo, mediante la lettura del contenuto prodotto, si possono individuare alcuni tratti chiave caratterizzanti il fenomeno di sfruttamento del lavoro.

Oltre ad essere significativo sul piano dei diritti umani e in particolare dei lavoratori, questo fenomeno è riuscito ad infiltrarsi nell'ultimo ventennio in uno dei settori attualmente più critici nel contesto economico globalizzato (si suppone comunque che non sia l'unico). Il sistema degli appalti emerge come denominatore comune nelle dinamiche di sfruttamento lavorativo, sia per quanto riguarda il comparto del facchinaggio nelle c.d. cooperative spurie italiane considerate, sia all'interno delle catene logistiche a rilevanza comunitaria nell'ambito dell'autotrasporto merci. Inoltre è stato descritto che in entrambi i comparti logistici considerati, questo schema di sfruttamento attecchisce proprio "grazie" ad alcuni aspetti di vulnerabilità che caratterizzano alcune categorie della manodopera occupata nel settore, come la nazionalità e la precarietà del posto di lavoro. Le categorie interessate risultano esposte a violazioni in materia di orari di lavoro (talvolta logoranti) non osservanti le ore di riposo prescritte, nonché di condizioni di sicurezza ed igiene del lavoratore discutibili. Ciò che risulta significativo, è la presenza di un sistema economico di creazione del valore più ampio del settore della logistica stesso, che invisibilmente ne detta i tempi di manipolazione e trasferimento delle merci. Questa tempistica così assorbita, risulta tuttavia incompatibile in certi casi con quelle che per legge, dovrebbero essere le condizioni contrattuali e lavorative della forza lavoro occupata (CCNL e regolamenti EU che riguardano il settore). All'interno di questo quadro è probabile che l'affermarsi dell'E-commerce, abbia in qualche modo intensificato le condotte illegali aventi luogo in un settore che già di per sé presentava delle problematiche in merito al rispetto delle normative vigenti in materia di prestazioni lavorative e di equa concorrenza.

Trovare delle soluzioni ad hoc per un fenomeno di tale portata, risulta un'intrapresa più che complessa, che nello specifico, va oltre le finalità e capacità caratterizzanti questo lavoro, e a quanto sembra, anche oltre a quelle degli organi legislativi e di tutela e rappresentanza dei

lavoratori. Vista l'evoluzione rapida e incessante che interessa le catene logistiche nei sistemi economici globali, è opportuno che ogni organo, statale o comunitario che sia, provveda anzitutto ad esaminare e conoscere più nel dettaglio le dinamiche illegali di sfruttamento del lavoro¹¹⁷ che in esse hanno preso piede negli ultimi anni. Solo una volta apprese e sintetizzate tutte le peculiarità, l'esercizio in legalità e giustizia dei ruoli economici risulterebbe perseguibile.

¹¹⁷ GRECO, L. G., 2015. *Lavoro e povertà: analisi dei meccanismi di sfruttamento*. Op. cit.

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

“M. , Z.”, 2014. *Otto ore di sciopero per i lavoratori della BB Coop*. Il Gazzettino [online]. Disponibile su: <http://www.ilgazzettino.it/pay/padova_pay/otto_ore_di_sciopero_lavoratori_bb_coop-412662.html>. [Data di accesso: 3.07.2017]

AMADOR, J., DI MAURO, F., a cura di, 2015. *The Age of Global Value Chains. Maps and Policy Issues*. Londra: CEPR Press. Disponibile su < <http://voxeu.org/>>. [Data di accesso: 20.06.2017]

ANON., S.d. *Logistica: alla ricerca di un'esatta definizione*. S.l. Disponibile su: <http://www.lablog.it/theme1081/document/lezione1.pdf>>. [Data di accesso: 28.07.2017]

Art . 603 bis, Codice Penale, commi 1, 2, 3 in materia di caporalato. Disponibile su: < <http://www.brocardi.it/codice-penale/libro-secondo/titolo-xii/capo-iii/sezione-i/art603bis.html>>. [Data di accesso: 17.08.2017]

BOLOGNA, S. 2013. *Lavoro e capitale nella logistica italiana: alcune considerazioni sul Veneto*. Disponibile su: < http://www.uninomade.org/wp/wp-content/uploads/2013/02/lavoro_e_capitale_nella_logistica.pdf>.

C.a.t. Cooperativa sociale Onlus, a cura di, 2016. *“Logistica e Sfruttamento lavorativo. Un'indagine nell'area metropolitana fiorentina”*. Disponibile su: <http://www.tosc.cgil.it/archivio37_toscana-lavoro-news_0_25507.html > . [Data di accesso: 5.08.2017]

CCNL “*per gli addetti operanti nel settore del trasporto e della logistica*” con scadenza al 31.12.2017. Disponibile su: <<http://www.openlavoro.it/ccnl/675-trasporti/trasporto-e-logistica/974-trasporto-e-logistica-vigenza-01-01-2015-31-12-2017-testo-definitivo.html>>. [Data di accesso: 27.07.2017]

CHURCHILL,F., 2017. *Truckers carrying Ikea goods 'living out of cabs'*. CIPS [online], Supply Management. Disponibile su: < <https://www.cips.org/supply-management/news/2017/march/ikea-logistic-contractors-exploiting-european-drivers/> >. [Data di accesso: 17.06.2017]

CIAN, M., a cura di., 2014. *Diritto commerciale. Volume I*. Torino: G. Giappichelli Editore. (p. 278).

CIAN, M., a cura di., 2014. *Diritto commerciale. Volume II*. Torino: G. Giappichelli Editore. (pp.698-699) .

CNR EUROPEAN STUDIES, 2016 [online]. *Comparative study of employment and pay conditions for international lorry drivers in Europe*. Parigi. Comitè National Routier. Pdf disponibile su:

<https://drive.google.com/drive/folders/0B_sBRN5lCe9CallCaGRRTldneTA>. [Data di accesso: 19.08.2017]

CONFESSORI, G., 2010. *XXI Secolo*, in: Enciclopedia Treccani. Disponibile su: <http://www.treccani.it/enciclopedia/logistica_%28XXI-Secolo%29/>. [Data di accesso: 29.07.2017]

CONWAY, Z., 2017. *Ikea drivers living in trucks for months*. BBC [online]. Disponibile su: <<http://www.bbc.com/news/business-39196056>>. [Data di accesso: 19.06.2017]

DATABASE [online]. (dicembre 2015). Padova. Disponibile su: <http://www.reportaziende.it/gottardo_spa#a>. [Data di accesso 30.06.2017]

DATABASE [online]. Veneto Lavoro, dati aggiornati al primo trimestre 2017. Disponibile su: <http://www.venetolavoro.it/silv_>. [Data di accesso: 16.08.2017]

DATABASE [online]. Veneto Lavoro, dati aggiornati al primo trimestre 2017. Disponibile su: <<http://www.venetolavoro.it/assunzioni-dipendenti>>. [Data di accesso: 16.08.2017]

DATABASE [online]. Veneto Lavoro, dati aggiornati al primo trimestre 2017. Disponibile su: <<http://www.venetolavoro.it/cessazioni-dipendenti>>. [Data di accesso: 16.08.2017]

DATABASE [online]. Veneto Lavoro, dati aggiornati al primo trimestre 2017. Disponibile su: <<http://www.venetolavoro.it/saldi-delle-posizioni-lavorative>>. [Data di accesso: 16.08.2017]

DATABASE EBSCO INTERNATIONAL [online]. S.d. S.l.: Thorogood Publishing Ltd.

DFAIT (2011), *The evolution of global value chains*. In: AMADOR, J., DI MAURO, F., a cura di, 2015. *The Age of Global Value Chains. Maps and Policy Issues*. Londra: CEPR Press. Disponibile su <<http://voxeu.org/>> [Data di accesso: 20.06.2017]

Direttiva 96/26/CE del Consiglio Europeo

Dizionario di Economia e Finanza, 2012. In: Enciclopedia Treccani. Disponibile su: <[http://www.treccani.it/enciclopedia/impresa-multinazionale_\(Dizionario-di-Economia-e-Finanza\)/>](http://www.treccani.it/enciclopedia/impresa-multinazionale_(Dizionario-di-Economia-e-Finanza)/>)>. [Data di accesso: 27.07.2017]

Dlgs. 4 marzo 2015, n. 23.

EUROPEAN UNION, 2006 [online]. *EU transport in figures – Statistical PocketBook 2016*. Lussemburgo. (pp.19 e ss). Disponibile su: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en. [Data di accesso: 6.08.2017]

Eurostat Statistics Explained [online]. Disponibile su: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Tonne-kilometre_\(tkm\)](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Tonne-kilometre_(tkm)). [Data di accesso: 6.08.2017]

FERACO, M., 2016. *La mutazione genetica della cooperazione. Il rapporto capitale-lavoro nelle cooperative della logistica*. Relazione finale Corso di Laurea Magistrale in “Lavoro, Cittadinanza sociale, interculturalità”, Università Ca’ Foscari Venezia. Disponibile su: <http://dspace.unive.it/bitstream/handle/10579/9517/849445-1188904.pdf?sequence=2>. [Data di accesso: 29.07.2017]

FERRETTI, A., 2017. *Arresti logistica, il pm: “Gottardo sapeva”*. Il Mattino di Padova [online]. Disponibile su: http://mattinopadova.gelocal.it/padova/cronaca/2017/06/01/news/arresti-logistica-il-pm-gottardo-sapeva-1.15425567?refresh_ce. [Data accesso: 3.07.2017]

FERRETTI, A., 2017. *Arresti logistica, il pm: “Gottardo sapeva”*. Il Mattino di Padova [online]. Disponibile su: http://mattinopadova.gelocal.it/padova/cronaca/2017/06/01/news/arresti-logistica-il-pm-gottardo-sapeva-1.15425567?refresh_ce. [Data accesso: 3.07.2017]

FERRO, R., 2017. *Caporalato in azienda, tre arresti a Padova*. Il Mattino di Padova [online]. Disponibile su: http://mattinopadova.gelocal.it/regione/2017/05/31/news/caporalato-in-azienda-tre-arresti-a-padova-1.15423472?refresh_ce. [Data di accesso: 6.07.2017]

FINZIO, C., GRAZIOSO, A., 2017. *Enciclopedia Italiana – VII Appendice*, in: Enciclopedia Treccani. Disponibile su http://www.treccani.it/enciclopedia/logistica_res-597d6682-9bc1-11e2-9d1b-00271042e8d9_%28Enciclopedia-Italiana%29/. [Data di accesso: 31.07.2017]

FRIC, K., 2017 [online]. *Statutory minimum wages in the EU 2017*. European Observatory of Working Life. Accessibile da: <https://www.eurofound.europa.eu/news/news-articles/minimum-wages-on-the-rise-as-europe-moves-to-curb-social-dumping>. [Data: 13.08.2017]

GHEMAWAT, P., 2007, *Strategie aziendali e contesti competitivi*, p. 73. In: CAGNIN, V., 2012. *Logistica e magazzino. Analisi di un caso aziendale : “Confezioni Tommasini s.p.a.”*. Relazione finale Corso di Laurea Magistrale, Università Ca’ Foscari Venezia, Facoltà

di Economia. Disponibile su: <<http://dspace.unive.it/bitstream/handle/10579/2082/816670-1165902.pdf?sequence=2>>. [Data di accesso: 23.07.2017]

Gottardo S.p.A., 2017. Sito web aziendale, disponibile su: <http://www.gottardospa.it/azienda/storia/>>. [Data di accesso: 30.06.2017]

GRAPPI, G., 2016. *Logistica*. In: C.a.t. Cooperativa sociale Onlus, a cura di, 2016. Op. cit.

GRECO, L. G., 2015. *Lavoro e povertà: analisi dei meccanismi di sfruttamento*, (pp.7-21). CGIL Padova ed Ires Veneto.

IKEA GROUP, 2017. *Yearly Summary FY16*. Ingka Holding B.V. and its controlled entities [online]. Disponibile su: <http://www.ikea.com/gb/en/doc/ikea-read-ikea-group-yearly-summary-2016_1364328887312.pdf>. [Data di accesso: 10.08.2017]

IKEA IWay StandardTransport Section [online], 2013. *Minimum requirements for environmental social & working conditions when purchasing products, materials, services*. IKEA Supply AG. Accessibile da: <<http://supplierportal.ikea.com/doingbusinesswithIKEA/sustainability/betterlifeforpeopleandcommunities/Pages/default.aspx>>. [Data di accesso: 19.08.2017]

IKEA IWay Standard [online], 2016. *Requisiti minimi relativi a condizioni ambientali, sociali e lavorative da osservare nell'acquisto di prodotti, materiali e servizi*. IWay Council. Disponibile su: <http://www.ikea.com/ms/it_CH/pdf/reports-downloads/ikea-code-of-conduct-the-iway-standard-it.pdf>. [Data di accesso: 19.08.2017]

IKEA, Sito Ufficiale, 2017. Disponibile su: <<https://www.ikeafoundation.org/contact-us/>>. [Data di accesso: 9.08.2017]

Il Sole 24 Ore, 2016. “*Catena globale di valore*”. Disponibile su: <http://argomenti.ilsole24ore.com/parolechiave/catena-globale-valore.html?refresh_ce=1>. [Data di accesso: 27.07.2017]

Interporto Padova S.p.A. [online], S.d. *Presentazione Interporto Padova S.p.A.* Disponibile su: <http://www.interportopd.it/files/presentazione_interporto_padova_ita.pdf>. [Data di accesso: 2.08.2017]

Ispettorato Nazionale del Lavoro, 2016. *Rapporto annuale dell'attività di vigilanza in materia di lavoro e legislazione sociale*, p. 20. Disponibile su: <http://www.lavoro.gov.it/documenti-e-norme/studi-e-statistiche/Documents/Rapporto%20annuale%20dell%E2%80%99attivit%C3%A0%20di%20vigilanza,%20anno%202016/rapporto-annuale-2016-INL-attivit%C3%A0-di-vigilanza.pdf>>. [Data di accesso: 14.08.2017]

ITF GLOBAL [online], 2017. *Pressure builds on IKEA over transport chain abuses*. International Transport Workers' Federation. Disponibile su: <www.itfglobal.org/en/news-events/press-releases/2017/february/pressure-builds-on-ikea-over-transport-chain-abuses/>. [Data di accesso: 29.06.1017]

ITF IKEA CAMPAIGN, 2017. [video]. Youtube. Disponibile su: <https://www.youtube.com/watch?v=-6fgXoc_o_k&t=91s>. [Data di accesso: 2.07.2017]

L'intervista a Carlo Ferretti, capo della Digos di Padova, 2017. Padova Oggi. 30 maggio. Disponibile su: <<http://www.padovaoggi.it/cronaca/caporalato-riciclaggio-arresti-podova-oggi-30-maggio-2017.html>>. [Data di accesso: 28.062017]

LEICHTFRIED, J., et al. , 2016 [online]. *Lettera al Commissario per i Trasporti della Commissione europea*. Bruxelles. Disponibile su: <<http://www.assotir.it/attachments/article/1068/Dumping%20-%20lettera%20di%20Ministri%20dei%20trasporti%20a%20Violeta%20Bulc%20-%20nostra%20traduzione.pdf>>. [Data di accesso:25.07.2017]

Logistica e trasporti, 2009. *Le attività operative del trasporto*. Disponibile su: <<http://logistica-e-trasporti.blogspot.it/2009/10/le-attivita-operative-del-trasporto-e.html>>. [Data di accesso: 30.07. 2017]

Logistica e trasporti, 2009. *Le fasi operative della logistica*. Disponibile su: <http://logistica-e-trasporti.blogspot.it/2009/10/le-fasi-operative-della-logistica_21.html>. [Data di accesso: 30.07. 2017]

Logistica e trasporti., 2009. *Logistica e terziarizzazione*. Disponibile su: <<http://logistica-e-trasporti.blogspot.it/2009/10/gli-ambiti-della-logistica.html>>. [Data di accesso: 30.07. 2017]

LUCCHIN, M., 2017. *Facchini-schiavi obbligati a pagare 3mila euro per l'assunzione: tre arresti*. Il Gazzettino (Padova) [online]. Disponibile su: <http://www.ilgazzettino.it/nordest/padova/facchini_schiavi_interporto_padova_tre_arresti-2474348.html>. [Data di accesso: 7.07.2017]

MARINI, G., 1994. *La logistica industriale e commerciale: guida pratica per la gestione*, p.18. In: CAGNIN, V., 2012. *Logistica e magazzino. Analisi di un caso aziendale: "Confezioni Tommasini s.p.a."*.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2017. *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti*. Disponibile su: <http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/pubblicazioni/2017-07/Libro%20CNIT_2015-2016%20bassa%202.pdf>. [Data di accesso: 6.08.2017]

OSSERVATORIO EURWORK [online], 2016. *Social Dumping*. Disponibile su: <<https://www.eurofound.europa.eu/observatories/eurwork/industrial-relations-dictionary/social-dumping-0>>. [Data di accesso: 13.08.2017]

POPULATION DIVISION, (DESA), S.d [online]. *Classification of Major Areas and Regions*. Nazioni Unite. Disponibile su: <<http://www.un.org/esa/population/publications/worldageing19502050/pdf/96annexii.pdf>>. [Data di accesso: 7.08.2017]

PORTER, M. E., 1985. *Competitive Advantage* et LANCASTER, K., 1975. “Socially Optimal Product Differentiation”. In: COLIN, G.A., GRAHAM, C., 2006. Resource Activity Mapping: the Value Chain in Service Operation Strategy. *The Service Industries Journal*, 13 (1993 – issue 4), pp. 221-239. Disponibile su: <<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02642069300000070>> . [Data di accesso: 21.07.2017]

Rassegna stampa Veneto, 2017. *La cricca della logistica. Il boss gestiva nell'ombra 500 addetti*. Cislveneto [online]. Disponibile su: <<http://www.cislveneto.it/Rassegna-stampa-Veneto/La-cricca-della-logistica.-Il-boss-gestiva-nell-ombra-500-addetti>> . [Data accesso: 5.07.2017]

Rassegna stampa Veneto, 2017. *La cricca della logistica. La battaglia per i diritti. La CGIL all'attacco del "sistema" Pomaro*. Cislveneto [online]. Disponibile su: <<http://www.cislveneto.it/Rassegna-stampa-Veneto/La-cricca-della-logistica.-La-battaglia-per-i-diritti.-La-Cgil-all-attacco-del-sistema-Pomaro.-Barutta-Filt-sette-anni-di-denunce-contro-le-irregolarita>>. [Data accesso: 29.06.2017]

Rassegna stampa Veneto, 2017. *La cricca della logistica. Risparmi milionari sulla pelle degli "schiavi"*. Cislveneto [online]. Disponibile su: <<http://www.cislveneto.it/Rassegna-stampa-Veneto/La-cricca-della-logistica.-Risparmi-milionari-sulla-pelle-degli-schiavi>>. [Data accesso: 29.06.2017]

RATCLIFF, C., 2017. *I trasporti su strada: trasporti internazionali e di cabotaggio*. Parlamento Europeo al vostro servizio [online]. Disponibile su: <<http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/it/displayFtu.html?ftuId=theme6.html>> . [Data di accesso: 19.08.2017]

Redazione Web, 2017. *Questura di Padova. Lavoratori della logistica intimiditi e sfruttati: tre arresti della Polizia di Stato per caporalato*. Padovanews [online]. Disponibile su: <<http://www.padovanews.it/2017/05/30/questura-di-padova-lavoratori-della-logistica-intimiditi-e-sfruttati-tre-arresti-della-polizia-di-stato-per-caporalat/>>. [Data di accesso: 29.06.2017]

Redazione, 2014. *Sciopero all'Interporto, agitazione dei lavoratori delle coop di "Acqua & Sapone"*. Mattino di Padova [online]. Disponibile su: <<http://mattinopadova.gelocal.it/padova/cronaca/2014/02/19/news/sciopero-all-interporto-agitazione-dei-lavoratori-delle-coop-di-acqua-sapone-1.8698873>>. [Data di accesso: 3.07.2017]

Redazione, 2017. *Lavoratori della logistica intimiditi e sfruttati: 3 arresti per caporalato e riciclaggio*. Il Mattino di Padova [online]. Disponibile su: <http://mattinopadova.gelocal.it/padova/cronaca/2017/05/30/news/lavoratori-della-logistica-intimiditi-e-sfruttati-3-arresti-per-caporalato-e-riciclaggio-1.15414146?refresh_ce>. [Data di accesso: 5.07.2017]

Regolamento (CE) n. 1071/2009 del 21 ottobre 2009 (cfr. infra).

RUSHTON, A., OXLEY, J., 1993. *Manuale di logistica distributiva*. In: CAGNIN, V., 2012. *Logistica e magazzino. Analisi di un caso aziendale: "Confezioni Tommasini s.p.a."*. Op.cit.

SIVIERO, L., 2011. *Economia dei trasporti intermodali e innovazione logistica*. Milano. Franco Angeli. E-book disponibile su: <<https://www.unilibro.it/ebook/lucio-siviero/economia-trasporti-intermodali-innovazione-logistica-e-book-pdf/71655834>>. [Data di accesso: 2.08.2017]

Testo Unico CCNL, 2013. *Logistica, trasporto merci e spedizione*.

TODD,S., 2017. *Court condemns IKEA haulier for flouting labour law*. Lloyd's Loading List [online]. Disponibile su: <<http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Court-condemns-IKEA-haulier-for-flouting-labour-law/68724.htm>>. [Data di accesso: 18.06.2017]

TrasportoEuropa, 2017 [online]. *Ecco l'abisso tra salari degli autisti camion dell'UE*. Disponibile su: <<http://www.trasportoeuropa.it/index.php/home/archivio/53-autisti/15871-ecco-labisso-tra-salari-degli-autisti-camion-dellue>>. [Data di accesso: 18.08.2017]

Trattato di Lisbona, 2007. *Titolo VI*.

Tre arresti per caporalato, centinaia di lavoratori coinvolti, 2017. Video. Tg Padova, Rete Veneta. Disponibile su: <https://www.youtube.com/watch?v=MPV_svcOVPg>. [Data di accesso: 10.07.2017]

Conteggio Parole: 13.496 (esclusi frontespizio, indice, note e riferimenti bibliografici).

