



San Bellino, poca alternativa per dormire o spostarsi

Il centro di Castelguglielmo appare come una cattedrale nel deserto. Dopo l'apertura nel 2020, i dipendenti avevano lamentato la difficoltà di alloggiare nei dintorni, con alcuni costretti a dormire in macchina o nelle roulotte. Problemi anche nei trasporti, tanto che era partito un *car sharing*. Da quanto si apprende, oggi Amazon si è attivata incentivando questa pratica.



18 mila licenziamenti di Amazon, colosso del commercio online, di inizio 2023 non toccano, per ora, il Veneto. Restano, però, precarietà e pesanti condizioni di lavoro. Qualche rappresentanza sindacale è entrata in azienda: poche per ottenere contratti stabili

Andrea Benato

Amazon torna a far parlare di sé, annunciando a inizio anno 18 mila licenziamenti in tutto il mondo. Che impatto avrà tale piano sulle sedi operanti in Italia e, in particolare, in Veneto? La situazione di partenza, come è noto da tempo, presenta diverse criticità, nonostante in apparenza i numeri siano floridi. In Veneto, infatti, il colosso di Jeff Bezos è attivo con cinque depositi di smistamento situati a Vigonza, in provincia di Padova, con oltre 90 dipendenti, Verona (95), Vicenza, Venezia e Riese Pio X (Trevi-so) ciascuno oltre i venti dipendenti, e soprattutto il centro di distribuzione a cavallo tra Castelguglielmo e San Bellino, alle porte di Rovigo, con più di 1.230 dipendenti. Attualmente sono 1.500 i dipendenti a tempo indeterminato di Amazon in Veneto. A questi vanno aggiunti i lavoratori (precari) in somministrazione, assunti da società esterne, come nel caso di Vigonza che conta circa 450 autisti.

Non sono, tuttavia, i licenziamenti annunciati a livello globale a preoccupare i sindacati, come spiega **Romeo Barutta**, segretario generale della Filt Cgil di Padova: «Se dividiamo 18 mila su tutti i centri Amazon sparsi nel globo, arriviamo al massimo a una unità per regione. Certamente non è un dato da accogliere con favore, ma può essere compreso in relazione alla minore richiesta in seguito alla fine della pandemia. In Veneto non abbiamo avuto notizie in questo senso ma persistono i problemi che da tempo denunciavamo».

Barutta si riferisce in particolare all'*hub* di Vigonza: chi ha occasione di passare nei dintorni vede a ogni ora del giorno e della sera furgoncini sfrecciare a tutta velocità. «Arrivano anche a 180 stop al giorno, dettati dall'algoritmo. Oltre allo stress giornaliero, sul lungo periodo crediamo non sia salutare salire e scendere dal mezzo così tante volte. Non parliamo poi dei magazzinieri, che percorrono a volte anche 40 chilometri al giorno con le scarpe antinfortunistica. Come sarà la loro salute tra qualche anno? Lo segnaliamo da tempo ma non è cambiato nulla: l'organizzazione tiene lontano il sindacato. L'accordo di un anno e mezzo fa non ha risolto i problemi». Barutta prosegue: «Siamo riusciti ad avere una piccola rappresentanza sindacale con un'assemblea notturna ma pochi si avvicinano al sindacato perché poi



Le consegne in ritardo sui diritti

sono guardati a vista. Gli unici momenti di confronto con l'azienda avvengono quando si verificano dei provvedimenti disciplinari, ma ci relazioniamo solo con i tecnici, non con i dirigenti».

La situazione resta problematica anche sul fronte della precarietà del lavoro: «In Veneto dovevano assumere 50 autisti a Treviso ma sono in stallo, in attesa di tempi migliori. Sappiamo che stanno lavorando su Marcon e Roncade ma anche lì c'è molta incertezza. In generale possiamo dire che non c'è un piano di ampliamento e assunzioni a breve termine. Questo si nota anche nei contratti attuali: il 50 per cento sono interinali, lavoratori e lavoratrici che vengono impiegati durante i periodi di picchi e poi lasciati a casa».

Nel centro di distribuzione a San Bellino-Castelguglielmo le cose non vanno meglio, anche se sono state introdotte alcune novità. Mentre gli autisti sono esterni, "padroncini" che si organizzano in autonomia, i lavoratori Amazon sono prevalentemente magazzinieri e non tutti si lamentano. «Probabilmente è migliorata la selezione, vengono assunte persone più giovani che, di fronte a un lavoro fisicamente impegnativo,

non avvertono così tanto la fatica come chi ha qualche anno in più - racconta **Francesca Pizzo**, segretaria territoriale Cisl Padova Rovigo - Inoltre l'azienda è intervenuta direttamente su due fronti: il trasporto e gli alloggi per i dipendenti, visto che la struttura è abbastanza isolata; e il lavoro stesso, adottando pratiche motivazionali francamente discutibili ma, a quanto pare, efficaci, come far ascoltare musica ad alto volume e offrire bibite energetiche». Malgrado questi timidi segnali il sindacato continua a chiedere migliori condizioni e, soprattutto, maggiore stabilità: «Molti contratti non vengono rinnovati - aggiunge **Oscar Dalla Rosa**, segretario Fit Cisl Padova Rovigo - a volte perché il picco di lavoro termina ma a volte anche per un *turnover* il cui motivo non viene specificato. Il preavviso, inoltre, è spesso troppo breve». «Come sindacato vediamo alcuni piccoli risultati come la nascita di qualche rappresentanza ma sono ancora troppo poche - conclude Francesca Pizzo - È un peccato che l'azienda non si confronti con noi, sarebbe un'opportunità sia per i lavoratori sia per Amazon stessa, non c'è l'intenzione di metterci in contrasto».

Nella vita di un ex lavoratore di Amazon

Come un occhio costantemente vigile, che segue i movimenti, detta le pause e genera pressione.

Tanta pressione. È l'algoritmo di Amazon che determina il lavoro dei driver. A spiegare come funziona è un ex lavoratore padovano che preferisce restare anonimo: «Più velocemente consegno, più il giorno dopo l'algoritmo (presente nei computer di Londra, ndr) ti assegna un carico di lavoro superiore.

In questo modo le consegne aumentano e non tengono presente delle variabili che possono esserci ogni giorno sulla strada. In media siamo dalle 80 alle 100 consegne al giorno, arrivando anche oltre in certi casi. I furgoni sono spesso danneggiati e, ciononostante, gli eventuali danni venivano sottratti a noi dalla busta paga (anche se esiste una franchigia).

Inutile aggiungere che le multe sono a carico nostro, malgrado spesso ci piovano addosso proprio a causa della velocità con cui siamo costretti a consegnare.

Lo stress è incalcolabile, se sei in ritardo con le consegne ti chiamano. I contratti sono quasi sempre precari, a volte rinnovano ma non assumono».

QUINTO POLO IN ITALIA

Il centro di distribuzione tra San Bellino e Castelguglielmo è una struttura di 189 mila metri quadri e alta quattro piani. Al taglio del nastro inaugurale, Amazon aveva promesso l'assunzione a tempo indeterminato di 900 lavoratori del posto: praticamente una nuova cittadella se pensiamo che Castelguglielmo ha 1.500 abitanti.