

# Il sistema DPD

Come un colosso della  
logistica non rispetta  
le regole impunemente



# Sommario

Premessa	5
Prima parte: DPD in Svizzera ovvero lo strozzinaggio dietro la consegna dei pacchetti	7
1.1. La sfacciataggine eretta a sistema	7
1.2. La resistenza si organizza	12
1.3. Una serie di abusi scandalosi	13
Seconda parte: rivendicazioni del personale!	25
2.1. Le rivendicazioni di autisti e autiste DPD	25

Terza parte:	
gli effetti sociali del sistema DPD	28
<b>3.2. Gli abusi sono conosciuti, ma tutti fingono di non vedere</b>	<b>32</b>
<b>3.3. Regolamentare meglio il sistema dei trasporti</b>	<b>34</b>
Conclusione	35

# Premessa

Ormai li vediamo continuamente, in tutti i quartieri del paese. Furgoni DPD, guidati da autisti e autiste in tuta DPD, lo scanner sempre a portata di mano. Parcheggiano in fretta, quasi di corsa, prendono i pacchi dal furgone e li portano alla porta. Il cliente pone una firma. Non c'è tempo per scambiare due parole.

Sono tra gli eroi e le eroine della pandemia. Pochi altri dipendenti si espongono a un rischio maggiore di infezione e allo stesso tempo aiutano così tanto le persone in isolamento. Ci aspetteremmo che siano ricompensati di conseguenza con apprezzamenti e buone condizioni di lavoro. Ma invece accade il contrario. Anche se DPD è di proprietà dello Stato francese, il gruppo logistico ha creato un sistema di subappaltatori, senza precedenti in Svizzera, che sfruttano soprattutto lavoratori migranti. Le leggi sembrano non valere. È uno degli scandali del 2020, l'anno del coronavirus. Perché gli autisti hanno svolto gratis l'enorme lavoro extra nel business della consegna dei pacchi che sta esplodendo!

Centinaia di autisti e autiste, lavoratori e lavoratrici negli uffici e nei depositi hanno parlato con i loro segretari Unia negli ultimi mesi. Gli incontri erano spesso strazianti e le loro storie ben documentate potrebbero riempire un libro che esemplifichi lo sfruttamento del lavoro precario nella Svizzera del 21° secolo. Questo rapporto fornisce una prima panoramica dei numerosi abusi. Da questo deriva la richiesta urgente che DPD e i suoi 80(!) subappaltatori si siedano al tavolo con autisti e autiste e il loro sindacato, facciano i conti con il passato e stringano accordi per il futuro che rendano possibile un lavoro dignitoso.

Il sistema DPD solleva anche questioni giuridiche e politiche più ampie. Occorre constatare il fallimento delle autorità di controllo nei cantoni e nel mercato postale. Anche la lotta contro il dumping salariale nel ramo non ha funzionato. Qui le misure sono urgentemente necessarie.

E poi c'è il nucleo del sistema DPD: Il sogno di una macchina del profitto senza «il rischio» di possedere sulla carta propri dipendenti. DPD porta l'irresponsabilità all'estremo controllando minuziosamente l'attività principale (raccolta, smistamento e consegna dei pacchi) con centinaia di autisti in divisa aziendale, di cui nessuno impiegato direttamente da DPD. Il personale è la parte perdente. Ma anche l'intero ramo è messo sotto pressione. Questo sistema di dumping non deve continuare, la trasformazione del modello DPD in norma del mondo del lavoro deve essere fermata.

La nostra solidarietà va ai numerosi autisti che si sono uniti per portare alla luce le condizioni di lavoro scioccanti e per migliorare la loro situazione lavorativa. Noi saremo al loro fianco. Gli autisti vogliono essere pagati per le ore che svolgono e poter vivere dignitosamente con le loro famiglie grazie al loro lavoro! Niente di più, ma anche niente di meno, è quello che chiedono i colleghi colpiti insieme al loro sindacato Unia.

Vania Alleva  
Copresidente del sindacato Unia

Roman Künzler  
Responsabile Logistica e trasporti del sindacato Unia

# Prima parte: DPD in Svizzera ovvero lo strozzinaggio dietro la consegna dei pacchetti

## 1.1. La sfacciataggine eretta a sistema

«Ogni mattina sono al deposito DPD alle 5:30. Carico pacchi per 2-3 ore e poi li consegno, oltre 150 fermate al giorno. Poi continuo a ritirare pacchi dalle aziende. Spesso sono ancora al lavoro alle 18, stanco morto perché non ho potuto fare una pausa tutto il giorno. Solo le prime 8,5 ore mi vengono pagate dal mio subappaltatore, tutto il resto lo devo fare gratis. Lavoro tutto il pomeriggio gratis. DPD governa la mia vita tramite il suo scanner, è uno stress, di notte me lo sogno. Nessuno può resistere a lungo. L'atmosfera è pessima. Quando il sindacato vuole informarci, ci viene detto che non possiamo parlare con Unia. Siamo tutti migranti. Non abbiamo mai pensato che un tale sfruttamento esistesse in Svizzera.»

Questa dichiarazione di un autista DPD mostra in modo esemplare come si svolge la vita lavorativa degli autisti. Il «sistema DPD» è concepito in modo tale che la multinazionale dei pacchi trasferisca gran parte del suo rischio operativo ai subappaltatori e alla fine gli autisti svolgono un lavoro non retribuito e malsano. Guidati dalle specifiche dell'algoritmo DPD, questi uomini e donne consegnano pacchi ogni minuto. Non c'è tempo per le pause. I salari sono bassi. Nell'universo DPD, ogni passo

è registrato, ma non le ore di lavoro degli autisti. Gli errori spesso portano a detrazioni del salario. Senza alcun aiuto devono consegnare da soli pacchi che pesano più di 50 kg, anche se solo la metà di questo peso sarebbe permesso dalla legge. Ancora più disumani sono i mesi che precedono il Natale e quelli della pandemia di Covid-19. Le giornate da 12 a 14 ore senza pausa si accumulano. E, naturalmente, continuano ad essere pagati solo 8 o 9 ore. Il furto di salario è a spese degli autisti e delle assicurazioni sociali.

Dopo più di 200 incontri con gli autisti di circa 40 subappaltatori e con i dipendenti dei depositi e degli uffici, la questione è chiara per Unia: il non rispetto del diritto del lavoro è sistematico. Che aspetto ha questo «sistema DPD»? DPD (Svizzera) SpA controlla la distribuzione dei pacchi in Svizzera dalla sua sede centrale di Buchs, senza che DPD possieda un furgone di consegna o impieghi un solo autista. In tutta la Svizzera esistono undici centri logistici gestiti direttamente da DPD. A parte i manager, tuttavia, la maggior parte del personale logistico è assunto da agenzie interinali. Per la consegna dei pacchi, DPD ha un rapporto contrattuale con circa 80 subappaltatori, che impiegano circa 800 autisti e autiste di camion e furgoni di consegna.

In genere, questi subappaltatori hanno meno di 15 dipendenti, impiegano autisti migranti che cambiano frequentemente e non registrano le ore di lavoro. Se una persona fa visita ai luoghi di lavoro, diventa evidente che la maggior parte di queste aziende è costituita da una cassetta della posta di una residenza privata.

**I salari degli autisti sono scandalosamente bassi. Inoltre, secondo i nostri calcoli, tra i 6 e 12 milioni di franchi sono trattenuti dai loro salari ogni anno. Queste sono nuove dimensioni del dumping salariale nella logistica. Di conseguenza, il sistema di sicurezza sociale non incassa milioni di franchi di contributi ogni anno. Questo denaro è degli autisti e delle autiste.**

**Roman Künzler,  
sindacalista Unia**

Grafica, veicoli e abiti da lavoro sono imposti per contratto a lavoratori e subappaltatori da DPD. I subappaltatori devono

comprare la maggior parte delle divise da DPD. Inoltre, l'algoritmo DPD specifica i percorsi da effettuare al minuto. DPD determina anche quanto guadagnano i subappaltatori per fermata e pacco. La maggior parte degli autisti e la maggior parte dei subappaltatori lavorano esclusivamente per DPD. La maggior parte dei subappaltatori è stata probabilmente fondata per lavorare per DPD. I responsabili dei centri di distribuzione DPD (i cosiddetti «depositi») sono autorizzati a dare istruzioni agli autisti e a contattarli regolarmente tramite lo scanner durante la routine quotidiana di consegna. Sembra che i subappaltatori siano presenti semplicemente per trasferire i salari.

Naturalmente, l'acquisizione e il mantenimento della clientela sono curati esclusivamente da DPD stessa. Se stai cercando un lavoro come autista DPD, non troverai nessun annuncio e potrai candidarti solo attraverso il sito web di DPD (Svizzera) SpA. I subappaltatori che gestiscono le rotte nelle regioni non sono nemmeno menzionati. Il potere di negoziazione dei subappaltatori è minimo o inesistente. Anche quando il costo del carburante aumenta, i prezzi pagati per fermata non vengono adeguati.

I subappaltatori hanno dichiarato che negli ultimi anni DPD ha più volte tagliato le loro tariffe per pacco. È impossibile completare gli itinerari in un giorno lavorativo normale

ed entro le ore di lavoro previste dal contratto. La mattina, i pacchi vengono smistati e caricati (da 2 a 3 ore), poi viene consegnato un furgone pieno di pacchi (150 fermate in media, da 6 a 10 ore), dopo di che spesso si devono effettuare dei ritiri presso i clienti commerciali fino alle 17 e portarli poi al deposito. Praticamente nessuno fa pause nel «sistema DPD». In questa situazione, l'assunzione di dipendenti secondo condizioni di lavoro normali è difficilmente possibile per i subappaltatori. Alcuni di loro hanno rescisso il contratto con DPD e hanno abbandonato. Nuovi subappaltatori hanno preso il loro posto.

Questa struttura di subappalto permette a DPD di avere circa 800 autisti che guidano per loro in condizioni di lavoro scandalose e allo stesso tempo di negare la propria responsabilità, dato che nessun autista è impiegato direttamente da DPD. DPD vive il sogno di un'azienda altamente redditizia con quasi nessun dipendente. Con questo sistema DPD risparmia un terzo dei costi del lavoro rispetto al suo principale concorrente, ovvero

la Posta Svizzera. I subappaltatori hanno lo scopo di permettere a DPD di sbaragliare il mercato postale senza assumersi la responsabilità di coloro che consegnano i pacchi dai rivenditori online alle case dei clienti. Questo è un modo pratico per

aggirare il diritto del lavoro svizzero, la legislazione postale e le norme contro la concorrenza sleale.

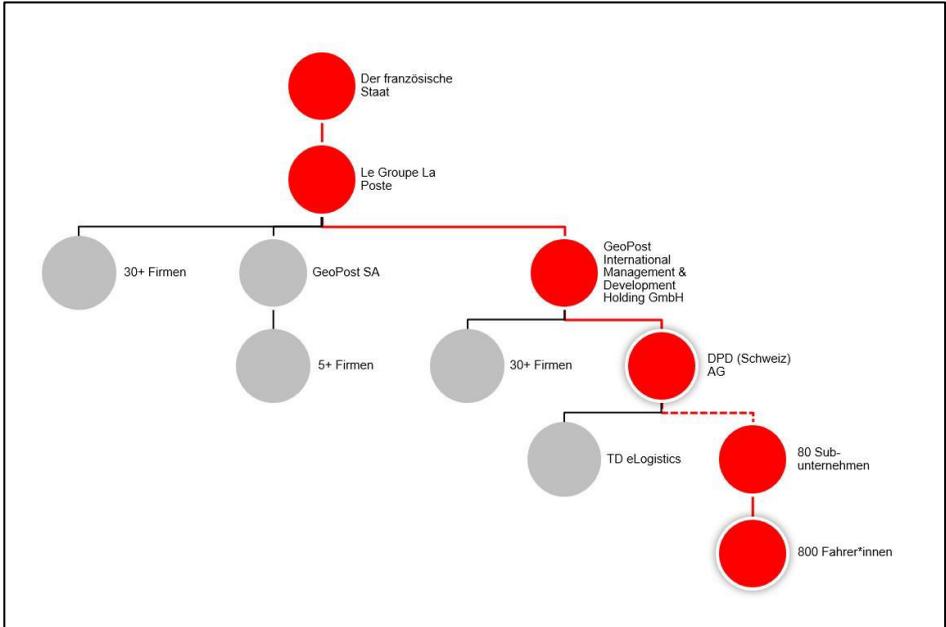
---

Quasi incredibile in questo contesto: DPD (Svizzera) SpA appartiene ai contribuenti francesi. Una società statale francese che, in Svizzera, a spese di dipendenti per lo più stranieri, tra cui molti francesi, sottoposti a condizioni di lavoro miserabili, precarizza un intero ramo professionale. Se si studia la struttura contorta della proprietà, si arriva a Le Groupe La Poste, che è al 100% di proprietà dello Stato francese. Il 34% del gruppo appartiene direttamente allo Stato francese, il restante 66% è di proprietà della CDC (Caisse des Dépôts et Consignation), che a sua volta è controllata dal Parlamento francese. DPD (Svizzera) SpA è interamente controllata dalla holding tedesca «GeoPost International Management Holding GmbH», che è interamente controllata da Le Groupe La Poste. In tutta Europa, il gruppo DPD è il numero due del mercato postale, subito dopo DHL.

---

DPD sembra non solo operare e controllare il sistema triangolare di cliente, subappaltatori e autisti, ma anche esercitare un controllo diretto sugli autisti. Sono controllati a ogni passo nel «sistema DPD» e le loro azioni sono sanzionate. Gli autisti, per

lo più migranti, sono sfruttati dai subappaltatori, poiché è più difficile per loro difendersi dalle condizioni di lavoro precarie per vari motivi (conoscenze linguistiche, status di residenza, ecc.). Il clima sul posto di lavoro è spesso repressivo. Gli autisti riferiscono regolarmente di essere stati licenziati, anche senza preavviso, o di essere stati minacciati di licenziamento. La crisi del coronavirus ha ulteriormente esacerbato la situazione. DPD è ovviamente al corrente delle condizioni di lavoro presso i subappaltatori, perché si lavora in realtà come un'unica società in undici depositi. DPD ha creato la situazione per queste condizioni di lavoro e dà l'impressione che i responsabili guardino sistematicamente dall'altra parte quando la legge viene violata. Tuttavia, DPD e i subappaltatori hanno esagerato con tutto questo. Molti lavoratori e lavoratrici hanno preso coraggio e si sono rivolti al sindacato Unia per un sostegno. Hanno finalmente deciso di reagire.



La struttura proprietaria di DPD

## 1.2. La resistenza si organizza

Nel frattempo, sempre più autisti fanno valere i loro diritti e si organizzano nel sindacato Unia per migliorare la loro situazione. Hanno formato un comitato nazionale DPD, hanno dato mandato al loro sindacato di negoziare con l'azienda e chiedono l'ovvio: DPD deve trovare soluzioni con loro e con il loro sindacato per garantire che in futuro le regole siano rispettate, autisti e autiste siano compensati per le ingiustizie passate e possano costruire una rappresentanza sindacale che garantisca che le condizioni di oggi non si ripetano in futuro.

Prima della pubblicazione di questo rapporto, il sindacato Unia ha fatto diversi tentativi per entrare in trattative con la direzione della DPD. Le richieste di chiarimenti in questo senso sono state accolte dal silenzio o da risposte negative molto sommarie.

Abbiamo anche scritto a DPD chiedendo loro di commentare gli abusi descritti in questo rapporto. In una e-mail del 17 febbraio 2021, DPD sostiene che gli autisti non sono impiegati DPD, ma dipendenti dei subappaltatori, e che non è in grado di esprimersi sulle accuse che le sono state rivolte. DPD ha dichiarato la sua disponibilità a mediare tra Unia e i subappaltatori

interessati solo in singoli casi specifici per identificare i problemi.

DPD non è quindi chiaramente disposta a cooperare per migliorare le condizioni di lavoro nel «sistema DPD». Gli autisti e il loro sindacato non hanno quindi altra scelta che rendere pubbliche le rimostranze e continuare a chiedere a DPD di trovare soluzioni ai problemi evidenti al tavolo delle trattative in uno spirito di partenariato sociale.



Cartolina relativa all'azione degli autisti DPD, febbraio 2021

### **1.3. Una serie di abusi scandalosi**

Le disfunzioni denunciate a Unia all'interno del «sistema DPD» riguardano aspetti differenti: il furto di salario, gli orari di lavoro eccessivi, le violazioni della legge sul lavoro notturno, la mancanza di indennità per i pasti obbligatori, il monitoraggio in tempo reale non autorizzato, le deduzioni salariali abusive, lo stress che causa malattie, la mancanza di servizi igienici, i veicoli in condizioni inadeguate, i piani di protezione Covid non rispettati e la violazione dei diritti sindacali. Non tutte le violazioni si verificano ovunque, ma tutte sono frequenti e caratterizzano le miserabili condizioni di lavoro degli autisti.

#### **1.3.1. Ore di lavoro (non pagate) e sottrazione del salario**

I giorni lavorativi dalle 5:30 alle 17:00 senza pause sono ora la norma nel «sistema DPD». Quando il volume degli ordini aumenta, è normale lavorare fino a 14 ore al giorno. Nonostante centinaia di colloqui con i dipendenti di decine di subappaltatori, Unia non conosce nessun autista che riceva un calcolo delle ore alla fine del mese! Le ore di lavoro semplicemente non vengono registrate dai principali. Chi

potrebbe credere, che 80 subappaltatori abbiano avuto l'idea di non prestare attenzione a uno dei pilastri del diritto del lavoro, la registrazione delle ore di attività lavorativa? Il paradosso: ogni mattina, la maggior parte dei conducenti DPD accede al sistema informatico «Predict» di DPD nel deposito. Il cuore di «Predict» è uno scanner che permette di registrare i pacchi e gli autisti al minuto e al metro. Tramite lo scanner, DPD sa esattamente quando viene consegnato il pacco, dove e per quanto tempo lavora l'autista. Alcuni contratti di lavoro stabiliscono il numero di fermate di consegna da completare e allo stesso tempo escludono il pagamento degli straordinari. Alcuni contratti tra subappaltatori e autisti specificano tempi reali di carico e consegna. Come esempio, per 100 fermate al giorno, si calcolano tre ore di tempo di carico e cinque ore di consegna. La maggior parte dei contratti prevede un orario di lavoro settimanale tra le 42 e le 44 ore (compresi i tempi di carico e di consegna). Tuttavia, la realtà è diversa: soprattutto durante il periodo natalizio, ma anche durante la pandemia di Covid 19, gli autisti\* lavorano spesso 70 ore alla settimana, effettuando fino a 200 fermate al giorno nei momenti di punta. E questo a un salario costante e senza compensazione per le ore di lavoro straordinario.

Gli itinerari non sono nemmeno fattibili nelle ore di lavoro pagate. Questo vale anche per il carico dei veicoli: anche se molti contratti di lavoro elencano esplicitamente il carico dei veicoli, le prime due o tre ore della giornata sono effettivamente lavoro gratuito. Il compenso obbligatorio per il lavoro notturno (lavoro prima delle 6 del mattino) non è concesso. Gli autisti devono anche pulire e curare la manutenzione del mezzo - naturalmente nel loro tempo libero e spesso a loro spese. Anche il lavaggio delle proprie uniformi non è compensato come previsto.

**«Il capo mi ha detto: tu sei nuovo. Questo mi costa molto denaro. Mentre tu impari i tuoi itinerari di consegna, non percepirai nessun stipendio. Almeno per un mese. Cosa posso fare? Ho bisogno di lavorare».**

**Autista DPD**

Inoltre, ci sono autisti che non hanno ricevuto alcuna paga o solo il 50% del salario durante il periodo di formazione. Non c'è da stupirsi, anche le testimonianze relative al lavoro nero sono in aumento. Gli autisti si devono registrare nel sistema «Predict»

con nomi immaginari, il che è concepibile solo con la connivenza del gruppo DPD.

La mancata certificazione delle ore di lavoro e il furto sistematico dei salari sono il nucleo del dumping salariale nel «sistema DPD». A causa della stretta collaborazione tra DPD, i subappaltatori e gli autisti, DPD non può non essere informata sulla portata di queste pratiche illegali. Anche se a volte le pause vengono inserite nel sistema «Predict», deve essere chiaro a DPD dal monitoraggio effettuato che non vengono fatte pause.

### **1.3.2. Salari da fame e spese non pagate**

Il salario lordo della maggior parte degli autisti oscilla tra 3600 e 3800 franchi. Il salario più basso di cui Unia è a conoscenza è di 2800 franchi, il più alto di 4250 franchi. Solo alcuni singoli autisti della sede centrale di DPD riportano salari più alti e condizioni di lavoro generalmente migliori. Unia non è in possesso di alcuna prova scritta di questo fino ad oggi. Non c'è alcuna tredicesima mensilità. Questi salari sono inaccettabili anche a confronto con quelli abituali nel ramo professionale a basso salario delle consegne di pacchi.

Se si prendono come base le ore di lavoro effettive, i calcoli a campione mostrano che gli autisti lavorano spesso per un salario orario da 12 a 15 franchi! Non pagate o pagate solo parzialmente sono le spese per il telefono cellulare, necessario per il lavoro, per la manutenzione del veicolo e per il vitto (pranzi consumati fuori sede).

Già 100 consegne al giorno sono molte, anche se rappresentano il minimo. Come paragone, i due protagonisti di un video promozionale prodotto da DPD e Mercedes raggiungono insieme 16 consegne prima di mezzogiorno e descrivono questo «successo» come stressante ed estenuante. I pochi autisti di lunga data dei subappaltatori riferiscono che hanno iniziato con 80 fermate al giorno qualche anno fa, per esempio, ma ora gli viene chiesto di fare il doppio, per la stessa paga.

### 1.3.3. Violazioni della Legge sulla protezione dei dati

DPD ha creato «Predict», un sistema che permette, attraverso i dati trasmessi dagli scanner, di sorvegliare al secondo e al metro con esattezza il percorso dei pacchetti e degli autisti. Secondo le nostre conoscenze attuali, i dati vanno direttamente a

DPD e i subappaltatori non vi hanno accesso. Poiché DPD è in grado di segnalare ai subappaltatori gli «errori» dei singoli autisti e di esigere la loro punizione, i dati personali sono ovviamente raccolti.

**«Lo scanner è una frusta elettronica. Vede al centro dove ho lasciato un pacchetto, sorveglia ogni movimento e decreta trattenute del salario, quando facciamo qualcosa di sbagliato.»**

**Autista DPD**

Agli autisti non è mai stato chiesto se erano d'accordo con il tracciamento. Non sono mai stati informati di quello che stava succedendo con i dati, se ne sono accorti solo quando sono state fatte le detrazioni dal salario. Inoltre non sono mai stati informati relativamente al diritto di accesso a questi dati. Non è chiaro perché sia necessario un tracciamento quasi totale degli autisti dal punto di vista operativo. Secondo il sindacato Unia, questa condotta viola la protezione dei dati. «Predict» permette ai clienti di sapere dove si trova il loro pacco in tempo reale. Poiché i pacchi possono ovviamente essere assegnati ai singoli autisti, sono anche monitorati anche loro in

tempo reale. Questa trovata pubblicitaria per i clienti non giustifica il monitoraggio dei dipendenti. A nostro parere, è quindi inammissibile.

**«Secondo il parere legale di Unia, DPD sta chiaramente violando la legislazione svizzera sulla protezione dei dati e il divieto di monitoraggio del comportamento attraverso il sistema Predict. Tutto questo deve essere fermato urgentemente dalle autorità.»**

**Regula Dick, Responsabile del servizio giuridico di Unia**

Per gli autisti e le autiste, lo scanner è il nuovo capo. Lo scanner definisce il periodo di tempo (di solito un'ora) in cui un pacco deve essere consegnato. I tempi di consegna sono talmente irrealistici da costringere gli autisti a recuperare il ritardo durante le pause. Tempo per una pausa vera e propria non rimane praticamente mai. Lo scanner è un capo che è sempre presente e con il quale non si può discutere. Dalla sua valutazione alla fine del

mesa dipende la continuazione del rapporto di lavoro oppure può scaturire una multa o un bonus. Se si verificano ritardi durante le consegne a causa del traffico o se le fasce orarie di consegna sono troppo strette, un dipendente DPD chiama e ricorda agli autisti di attenersi ai ritmi imposti da «Predict».

### 1.3.4. Sanzioni e deduzioni salariali illegali

Durante la crisi provocata dal coronavirus, gli autisti lavoravano spesso 12 ore o più al giorno. A quanto pare, sono stati commessi più frequentemente degli errori, motivo per cui DPD, a Berna, ha introdotto



una multa di 50 franchi per punto di penalità nel maggio 2020 (!). Un sistema di multe simile esisteva già prima, ma ora è applicato con più rigore. Il subappaltatore detrae poi la multa dal salario dell'autista. Una tabella specifica indica la tipologia dell'errore effettuato durante il lavoro e i punti di penalità. A volte gli autisti sono responsabili anche per i pacchi stessi. Se prende troppi punti di penalità, il conducente rischia licenziamento.

**«Mi sono stati sottratti più volte oltre 500 franchi dal salario, perché un pacchetto era stato rubato presso un cliente. Ma il cliente aveva lasciato una procura a DPD per il deposito. E io avevo semplicemente fatto il mio lavoro come da istruzioni!».**

### **Autista DPD**

Le sanzioni sono di per sé illegali. Il datore di lavoro deve dimostrare che è stato causato un danno reale. E anche in questo caso, l'autista deve aver causato il danno intenzionalmente o per negligenza per giustificare una sanzione. Questo non è il caso. Lo stesso problema esiste con gli incidenti sul lavoro e i danni al mezzo: gli

autisti sono regolarmente invitati illegalmente dai subappaltatori a pagare.

### **1.3.5. Lavoro nocivo**

Attraverso il «sistema DPD», l'azienda fa profitti con tutti i mezzi. Questo include l'accettazione di pacchi che superano i 33 chilogrammi, che sono spesso rifiutati da altri fornitori di servizi. Gli autisti devono consegnare questi pacchi davanti alla porta d'ingresso nello stesso lasso di tempo di un piccolo pacco. Spesso non ricevono gli strumenti prescritti per questo. Queste pratiche violano chiaramente e sistematicamente il diritto del lavoro.

Per trasportare tutti i pacchi, gli autisti devono spesso sovraccaricare i loro furgoni. Il rischio di multe o del ritiro della patente è tutto sulle loro spalle. Di solito non ci sono bilance per veicoli nei depositi DPD per controllare il peso degli automezzi. Gli autisti riferiscono che spesso si sono rivolti ai subappaltatori per paura delle sanzioni per il sovraccarico, ma che nessuna misura è stata presa. Quando il volume degli ordini di DPD aumenta, gli autisti non hanno altra scelta che partire sovraccarichi.

Lavorare nel «Sistema DPD» è pericoloso per la salute. Le segretarie e i segretari di Unia sono sempre scioccati per lo stato di

salute e la stanchezza dei lavoratori, per lo più giovani, dopo le riunioni con gli autisti. Molti mostrano sintomi di grande spossatezza e dolori, nonché problemi al sistema muscolo-scheletrico. La difficoltà a staccare porta spesso a problemi di insonnia.

**«A volte i pacchi si accumulano sul sedile del passeggero di fianco a me. Quando parto, il mio furgone supera il peso legale di diverse centinaia di chili. Tutto ciò è pericoloso.**

**Ho molta paura di perdere la patente se mi fermano».**

**Autista DPD**

Quasi tutti riferiscono che la loro condizione fisica e mentale è peggiorata notevolmente da quando hanno iniziato a lavorare per il subappaltatore nel sistema DPD. La sera rimane poca energia per gli amici e le famiglie. Sistematicamente i giovani lavoratori rompono amicizie, smettono di fare sport e in generale hanno meno voglia di intraprendere attività piacevoli. Alcuni sono così esausti dopo il lavoro che non riescono più a trovare energia nemmeno per i loro figli, il che porta a tensioni familiari. La giornata lavorativa è caratterizzata

da stress continuo. Molti corrono con i pacchetti in mano per evitare di perdere tempo e tornare a casa un po' più presto.

**«DPD è come un camion della spazzatura dei corrieri. Si prende tutto quello che è troppo pesante per gli altri.»**

**Autista DPD**

La maggior parte degli autisti beve poca acqua e mangia soltanto durante il percorso, se ci riesce. Le pause per i bisogni sono ridotte al minimo. I limiti di velocità sono spesso superati e in questo modo aumentano i rischi di incidenti. Anche la ricerca di parcheggio prima di ogni fermata è stressante. Spesso i mezzi sono lasciati in luoghi non adatti perché manca il tempo.

**«In un anno ho perso 14 chiliogrammi, non avevo mai tempo per mangiare. Anche a casa pensi solo al lavoro. Di notte te lo sogni. E il fine settimana non è sufficiente per ricaricare le batterie.»**

**Autista DPD**

Anche la copertura in caso di malattia è scarsa. Con alcuni subappaltatori, i primi tre giorni di malattia o infortunio non sono pagati, il che è legalmente inammissibile. Non solo la copertura in caso di malattia è indegna, ma anche la gestione dei casi di malattia.

Molti datori di lavoro si riservano il diritto di chiamare un medico per un controllo, che, secondo vari contratti di lavoro, «non dovrebbe provenire dallo stesso paese del lavoratore». Arrivano sempre più segnalazioni di autisti licenziati dopo tre giorni di malattia, in alcuni casi senza preavviso. Unia è anche a conoscenza di licenziamenti a seguito di gravi incidenti sul lavoro che non erano imputabili al conducente.



Gli autisti del deposito di Berna caricano i loro pacchetti da anni sotto un tendone pensato come soluzione provvisoria. L'interno del tendone non è climatizzato e ci sono le stesse temperature rispetto all'esterno. Sia la tenda che la sala adiacente sono riscaldate con stufe a fungo, che sono vietate per uso privato. Di mattina un centinaio di dipendenti lavorano nel deposito di Berna e hanno a disposizione soltanto due toilette!

### 1.3.6. Antisindacalismo

La società madre di DPD, Geo-Post International, ha concluso un «Accordo quadro globale» con la confederazione sindacale internazionale UNI Global Union, che mira a salvaguardare i diritti sindacali - che sono costituzionalmente protetti anche in Svizzera. All'articolo 4, per esempio, l'azienda statale si impegna «a garantire che i dipendenti possano esercitare la loro libertà di associazione e in particolare il diritto di aderire a un sindacato e di contrattare collettivamente con l'azienda»; inoltre la società s'impegna affinché «i manager di GeoPost [...] creino un ambiente libero e aperto all'esercizio della libertà di associazione attraverso un atteggiamento positivo che non si opponga all'adesione a un sindacato o per l'esercizio dei diritti sindacali.»



Chat di squadra di un subappaltatore

Unia è membro di Uni Global Union e per questo parte dell'accordo. Nonostante questo, DPD Svizzera sta cercando di

impedire ai suoi autisti di esercitare il loro diritto ad organizzarsi. Molti autisti hanno paura di poter essere licenziati se contattano Unia e hanno mostrato un SMS dei subappaltatori (che a loro volta stanno probabilmente agendo su istruzioni di DPD) con le istruzioni di non parlare con il sindacato.

**«Zurigo [la sede centrale] ha informato tutti, che sarebbero stati licenziati, se avessero parlato con Unia.»**

**Autista DPD**

DPD si è comportato sistematicamente in modo antisindacale in tutti i depositi, in cui i segretari sindacali Unia hanno informato i lavoratori sui loro diritti. I segretari di Unia sono stati spesso accolti con atteggiamenti aggressivi quando distribuivano volantini; sono stati insultati fuori dai cancelli da dirigenti e fotografati in maniera inopportuna.

Dopo aver distribuito volantini davanti a un deposito, Unia si è vista addirittura recapitare dagli avvocati di DPD un divieto di accesso nelle sedi in tutta la Svizzera.

L'antisindacalismo è sistemico alla DPD. Nell'estate del 2020, Unia ha appoggiato alcune rivendicazioni di alcuni autisti a

Ginevra. DPD ha rifiutato il dialogo. Solo dopo un'azione pubblica e l'intervento del tribunale arbitrale del cantone di Ginevra, si sono potute aprire delle serie trattative, che però sono state poi unilateralmente interrotte di nuovo da DPD. E questo con la pretesa che tutti i problemi fossero stati risolti. Unia ha poi cercato di ottenere un incontro con la direzione nazionale di DPD. Tuttavia, diverse richieste scritte e tentativi di telefonate al CEO Tilmann Schultze non hanno portato a nulla. Le richieste di colloquio non hanno avuto alcuna risposta o sono state respinte in modo sommario.

Il 9 febbraio 2021, Unia ha presentato formalmente le rivendicazioni degli autisti alla direzione e ha richiesto colloqui entro due settimane. DPD ha risposto per iscritto, ha rifiutato categoricamente qualsiasi colloquio e ha reagito con minacce di azioni legali contro Unia e i suoi dipendenti.

È insostenibile e contraddice anche il tradizionale partenariato sociale svizzero che i dipendenti e gli autisti DPD e il loro sindacato non siano nemmeno degni di una telefonata da parte dei dirigenti DPD

## **Cronaca breve delle relazioni sindacali con DPD**

### **2004**

CCL aziendale tra DPD (Svizzera) SpA, transfair e il sindacato della comunicazione (oggi Syndicom). I subappaltatori sono inclusi nell'ambito di validità.

### **2016**

Entra in vigore il CCL non vincolante universalmente KEP&Mail con i partner contrattuali KEP+Mail (associazione dei datori di lavoro), Syndicom e transfair.

Anche DPD è soggetta a questo accordo di ramo. I subappaltatori non sono più soggetti e non ci sono meccanismi di controllo.

### **2017**

GeoPost, proprietaria di DPD (Svizzera) SpA, e UNI Global Union raggiungono un accordo sui diritti umani e dei lavoratori che si applica a tutto il gruppo DPD.

Si concorda che anche i subappaltatori aderiscano agli stessi standard: «GeoPost(...) non prenderà in considerazione la possibilità di fare affari con partner che non rispettano questi standard.» (Art. 5)

### **2017**

DPD contesta con argomenti infondati il programma SRF «Kassensturz» («Gli

autisti del corriere accusano: salari poveri e una pressione enorme» del 7 febbraio 2017). Il programma mostra il sistema DPD dal punto di vista di un subappaltatore e lo rende pubblico in tutta la Svizzera. Il reclamo è descritto come «imbarazzante» dal difensore civico della SSR Roger Blum e respinto.

Né l'autorità di controllo PostCom, né le autorità cantonali adottano misure che obblighino DPD a garantire il rispetto delle leggi per la protezione dei conducenti. Gli autisti sono ancora oggi scioccati per il fatto che nessuno sia intervenuto dopo questa segnalazione.

### **Ottobre 2019**

Syndicom abbandona il CCL KPE+Mail alla fine del 2020. Si chiedono miglioramenti significativi e rinegoziazioni con tutti i sindacati rappresentativi.

### **Gennaio 2020**

I lavoratori del subappaltatore di DPD Enesa Srl a Ginevra si uniscono a Unia per denunciare vari abusi di DPD.

### **Febbraio 2020**

Sia DPD Svizzera che il subappaltatore Enesa Srl rifiutano qualsiasi colloquio e respingono tutte le accuse.

**Marzo 2020**

Unia organizza una protesta davanti al deposito DPD di Ginevra.

**Maggio 2020**

DPD bandisce Unia dalle sue sedi dopo che l'organizzazione aveva cercato di informare gli autisti dei loro diritti prima che iniziassero a lavorare.

**Maggio 2020**

Unia cerca più volte di contattare per il telefono e per iscritto il CEO di DPD Tilmann Schultze per un confronto. Il CEO risponde in tre righe affermando che non è disposto a parlare.

**Maggio 2020**

Il Tribunale arbitrale collettivo del Cantone di Ginevra (CRCT) avvia la procedura su richiesta di Unia e convoca DPD e il subappaltatore per la conciliazione. Ci si accorda per tenere dei negoziati.

**Giugno 2020**

Un responsabile di sede DPD scrive a tutti i subappaltatori del suo deposito: «Informate tutti gli autisti che il sindacato Unia vuole danneggiare voi e noi. Chiunque contatti il sindacato sarà licenziato senza preavviso.»

**Giugno 2020**

Unia contatta nuovamente il CEO di DPD Schultze tramite lettera, facendo riferimento agli obblighi dell'accordo internazionale sui diritti sindacali e proponendo date per un confronto. DPD non risponde.

**Giugno 2020**

DPD interrompe unilateralmente i negoziati con Unia a Ginevra.

**Ottobre 2020**

Unia tenta di affrontare la questione secondo i principi del partenariato sociale attraverso l'associazione dei datori di lavoro KPE+Mail e richiede di essere coinvolta nei negoziati contrattuali come associazione con il maggior numero di membri nel ramo. Vengono proposte delle date per i primi colloqui preliminari. DPD gioca il ruolo più importante nell'associazione dei datori di lavoro insieme a DHL.

**Dicembre 2020:**

KPE+Mail risponde negativamente alle offerte di colloquio. Il succo della lettera di risposta: «Non ci porta alcun vantaggio estendere ulteriormente il partenariato sociale, perché aumenta soltanto la complessità dei processi».

Da allora, Unia ha sistematicamente intensificato i suoi contatti nel ramo, con i dipendenti e gli autisti DPD, ha avuto colloqui con circa 200 di loro e ha raccolto informazioni. La sistematicità e la gravità degli abusi stanno diventando sempre più chiare. L'atteggiamento dell'azienda e della sua associazione di categoria è inaccettabile.

Nel frattempo, Unia ha ricevuto un ampio mandato dagli autisti DPD e anche dai dipendenti dei depositi per portare avanti una lista di 13 rivendicazioni che gli stessi membri del sindacato hanno elaborato.

## Seconda parte: rivendicazioni del personale!

Il «sistema DPD» aumenta il precariato nel mercato del lavoro svizzero. Secondo Unia, il diritto del lavoro e la legge sulla protezione dei dati vengono sistematicamente violati. DPD deve rimediare immediatamente, sedersi al tavolo con i suoi subappaltatori, con i suoi autisti e il loro sindacato e negoziare per rimediare al furto salariale degli ultimi anni. Le autorità di controllo - la commissione nazionale PostCom e gli ispettorati cantonali del lavoro - sotto i cui occhi questo sistema ha potuto affermarsi, devono fare la loro parte per garantire che le leggi siano nuovamente applicate presso DPD e che la protezione legale dei lavoratori sfruttati sia applicata.

### **2.1. Le rivendicazioni di autisti e autiste DPD**

1. Tutto il tempo di lavoro è registrato e pagato. Alla fine di ogni mese viene consegnato un modulo relativo agli straordinari, che viene controllato e controfirmato dagli autisti.
2. Tutti gli straordinari non pagati degli ultimi 10 anni sono calcolati e pagati con un supplemento del 50%. Gli straordinari futuri saranno pagati con la maggiorazione legale del 25%.
3. Tutte le deduzioni salariali non autorizzate degli ultimi 10 anni saranno restituite.
4. Per ogni giro di consegne è calcolato un numero massimo di pacchi che possono essere consegnati durante le ore di lavoro stabilite. Questo numero non viene di norma superato o i giri di consegna vengono regolati di conseguenza.
5. Il sistema di monitoraggio «Predict» è abolito. Il sistema di penalità che ne deriva sarà eliminato senza sostituzione.
6. Viene fissato un salario minimo di 4250 franchi svizzeri; tutti i

dipendenti e gli autisti riceveranno anche un nuovo 13 salario mensile. Le ore di lavoro sono fissate a 42,5 a settimana per un impiego a tempo pieno.

7. A causa dei particolari sforzi della forza lavoro negli ultimi mesi e del forte aumento delle vendite di DPD nel 2020, un bonus corona pari a mezzo mese di stipendio sarà pagato a tutto il personale.
8. Le misure legali di protezione della salute e sulla sicurezza saranno applicate rigorosamente. Viene istituita una task force composta da DPD, rappresentanti del personale e Unia. In particolare, la sicurezza dei veicoli e l'articolo 25 dell'ordinanza 3 della Legge sul lavoro sono regolarmente controllati e rigorosamente rispettati. I dispositivi sanitari e la protezione della salute devono essere migliorati in molti depositi. Una bilancia per camion è installata in tutti i depositi. Le misure di protezione Covid sono spiegate ai dipendenti e rigorosamente rispettate.
9. DPD, come le altre società di consegna, trova una soluzione per il cliente che non richiede una firma sulla porta di casa.
10. Viene introdotta una responsabilità solidale, per cui DPD è responsabile della cattiva condotta dei subappaltatori, soprattutto se questi falliscono.
11. Viene fissato un limite al numero di dipendenti che sono impiegati tramite subappaltatori e per lavori temporanei. I lavoratori interinali saranno assunti a tempo indeterminato al più tardi dopo 6 mesi.
12. Queste rivendicazioni sono negoziate con Unia e regolate in un accordo tra il sindacato e DPD. DPD adatta tutti i contratti commerciali per attuare questo accordo a tutti i livelli della catena di approvvigionamento. Inoltre, è necessario negoziare rapidamente un nuovo contratto collettivo di lavoro, al quale sono soggetti anche i subappaltatori.
13. I diritti sindacali del personale sono rispettati, la repressione nell'azienda cessa immediatamente. Unia è accettata come sindacato su mandato di una parte rappresentativa della forza lavoro. I membri del sindacato hanno a disposizione una bacheca in tutti i posti di lavoro per le informazioni sindacali e la possibilità di convocare riunioni del personale. Si

applicano l'accordo internazionale tra GeoPost International e UNI Global Union e la Carta sociale del Comitato aziendale europeo GeoPost

Il «sistema DPD» deve essere riformato in modo che DPD si assuma la responsabilità delle condizioni di lavoro.

Un modo per farlo è quello di impiegare direttamente più lavoratori. Inoltre, DPD deve essere ritenuta corresponsabile se i subappaltatori non rispettano le regole. I subappaltatori non agiscono in modo indipendente, perché sono completamente dipendenti da DPD. Ciononostante, sono responsabili come imprenditori. L'esperienza ha dimostrato che non si assumono (o non possono assumersi) responsabilità. I subappaltatori paentano il fallimento non appena gli autisti intraprendono un'azione legale per reclamare i propri soldi. I subappaltatori, registrati quasi senza eccezione come SpA, hanno ora una responsabilità limitata a soli 20'000 franchi. In alcuni casi, sono già debitori nei confronti degli autisti di somme individuali a cinque cifre.

Il già citato contributo di «Kassensturz» del 7 febbraio 2017 mostra anche che i subappaltatori possono essere vittime del «sistema DPD». Questo è confermato anche dalle discussioni di Unia con

vari imprenditori. Guadagnare qualcosa senza infrangere le regole è difficilmente possibile. Così facendo, mettono in pericolo la loro azienda e se stessi. Se non viene pagato alcun salario per migliaia di ore di lavoro, si tratta anche di una frode alla previdenza sociale. In passato, DPD stessa è sempre stata in grado di eludere senza sforzo la responsabilità scaricandola sui subappaltatori.

## Terza parte: gli effetti sociali del sistema DPD

Il «sistema DPD» sfrutta spietatamente coloro che vi lavorano. Ma il sistema ha effetti ancora più profondi: Le pratiche di DPD portano a condizioni di dumping nel ramo della logistica e non solo. Il tutto sembra una strategia mirata per vincere la guerra dei prezzi contro la Posta svizzera e altri concorrenti - a scapito dei lavoratori e dei sistemi di protezione sociale. Bisogna impedire che questo modello di business si affermi e che si ottengano vantaggi competitivi attraverso pratiche commerciali dubbie. Il «sistema DPD» è un modello di precarizzazione sociale e un attacco al movimento dei lavoratori, che lotta da più di 150 anni per la dignità umana sul lavoro.

Come abbiamo visto, gli autisti non sono contrattualmente assunti direttamente da DPD. La situazione giuridica a questo proposito è a dir poco controversa. Una cosa è certa:

DPD, che è direttamente e indirettamente controllata dallo Stato francese, è al momento in Svizzera pioniera di un modello aziendale indecente, attraverso il quale gran parte della responsabilità aziendale viene trasferita a subappaltatori sotto pressione e ai loro dipendenti. Perché in termini di organizzazione del lavoro gli autisti sono completamente integrati nel «sistema DPD», indossano l'uniforme DPD, appaiono ai clienti come rappresentanti DPD

e guidano tutti gli stessi veicoli con il logo DPD: Come se fossero impiegati della DPD.

Quando e quanto gli autisti lavorano è determinato indirettamente da DPD. I subappaltatori sono obbligati a coprire le rotte loro assegnate, altrimenti vanno incontro a sanzioni che possono portarli al fallimento, come hanno riportato i giornali in Germania. Per DPD, questo significa essere in grado di rispondere molto rapidamente a volumi di pacchi variabili senza incorrere in costi più elevati. Quando la marea di pacchi aumenta, gli autisti non hanno altra scelta che continuare a fare i loro giri di consegna e fare innumerevoli ore di straordinario. Questo dà a DPD un vantaggio nel mercato postale altamente competitivo. Il sistema di DPD è portato avanti dai subappaltatori. Non registrano le ore, non rispettano il diritto del lavoro e non versano milioni di franchi al sistema di sicurezza sociale. Non solo DPD ci guadagna, ma anche i subappaltatori possono fare profitti.

### **Profittatrice della crisi**

Dal momento che DPD può accordarsi con i subappaltatori con tariffe per fermata, i costi possono essere mantenuti bassi durante i periodi di volumi d'ordine inferiori. Mentre l'aumento delle spedizioni di pacchi dovuto alla pandemia di Covid 19 in primavera ha portato a ritardi di consegna della Posta, DPD è stata in grado di trasferire questa pressione ai subappaltatori senza problemi. Secondo DPD, il volume dei pacchi in Svizzera è aumentato del 35% nel 2020 rispetto all'anno precedente. Allo stesso tempo, gli autisti ci dicono che il numero di fermate e quindi il lavoro gratuito aggiuntivo è aumentato massicciamente nel 2020. DPD affronta la crescita degli ordini scaricandone il peso sulle spalle degli autisti.

### **3.1. DPD agisce scorrettamente?**

Il «sistema DPD» sta distruggendo le condizioni di lavoro di un intero ramo professionale. Poiché nella distribuzione i costi salariali costituiscono una parte decisiva del bilancio aziendale, è impossibile per la concorrenza competere nel rispetto delle norme, se fornitori sleali risparmiano fino a un terzo dei costi salariali, come fa DPD con le pratiche descritte. Quelli che non applicano un sistema simile subiscono la pressione della concorrenza a basso costo.

Secondo Unia, DPD agisce chiaramente in violazione della Legge federale contro la concorrenza sleale (LCSI). L'azienda ha creato una situazione anti-concorrenziale, anche se, stando alle nostre conoscenze, questa potrebbe essere identificata e risolta. DPD è obbligata a riferire in base alla Legge sulla posta e quindi, a nostro avviso, deve «garantire il rispetto delle condizioni di lavoro usuali nel ramo» (Art. 4, Par. 3, B, LCSI). In altre parole: DPD è obbligata a controllare che le sue aziende subappaltatrici rispettino la legge e a intervenire qualora vengano riscontrate infrazioni.

Accade il contrario. Per quanto ne sappiamo, DPD sta a guardare e incoraggia il dumping salariale, quello della sicurezza, il

furto di salario e pratiche simili attraverso le proprie pratiche commerciali. Questo si accompagna al fatto che i colloqui con i sindacati, rappresentanti del personale, sono rifiutati. La SECO e PostCom, l'autorità di vigilanza sul mercato postale, sono chiamate ad agire.

### 3.1.1. Lavorare per DPD durante la pandemia

Il «sistema DPD» ha portato a situazioni insostenibili durante la pandemia di Covid 19. A Unia viene spesso detto che i subappaltatori chiedono agli autisti di guidare anche se hanno sintomi sospetti. A molti è stato persino chiesto di lavorare nonostante un test Covid positivo e di non dirlo ai colleghi. Questo ha portato a un alto rischio di infezione nei depositi. Quando gli autisti con test positivi dovevano andare in quarantena, né DPD né i subappaltatori hanno informato gli autisti nei depositi, secondo nostre informazioni. Diversi autisti sono sicuri di essersi infettati al lavoro. Ci sono state diverse segnalazioni relative ad autisti con coronavirus che hanno dovuto prendere ferie durante la loro assenza o si sono visti decurtare il salario.



Screenshot della pagina facebook DPD Svizzera del 15 gennaio 2021

## Aspetto e realtà in DPD Svizzera

A DPD Svizzera non piace quando il «sistema DPD» viene portato alla luce. DPD risponde alle critiche interne ed esterne con pressioni e avvocati. DPD ha presentato una denuncia contro un servizio del programma televisivo «Kassensturz» del 7 febbraio 2017. Questa è stata respinta su tutti i punti. Ma mostra come DPD procede in questi casi: le voci critiche sono diffamate con argomenti infondati e minacciate di azioni legali.

Il quadro all'interno dell'azienda è lo stesso. I commenti negativi nelle reti interne vengono cancellati, solo i commenti positivi possono essere pubblicati.

È assurdo leggere le dichiarazioni pubbliche di DPD. DPD sostiene che l'azienda ha addestrato tutti gli autisti nel 2020 e che i nuovi arrivati sono stati sottoposti a una formazione speciale. In risposta alla recensione di un ex autista DPD che scriveva: «Il peggior datore di lavoro, zero umanità, nessuna paga per gli straordinari, quando c'è stata una morte in famiglia mi sono dovuto licenziare per poter andare al funerale», il responsabile delle risorse umane di DPD ha risposto

negando le accuse del lavoratore, affermando che DPD è soggetta a un contratto collettivo e gli straordinari sono remunerati con un bonus del 25% o con le ferie.

Nelle pubblicità e nelle interviste DPD parla regolarmente dei «nostri autisti» o dei «nostri dipendenti» e dà l'impressione che siano direttamente impiegati dall'azienda. Per i veri autisti - non per i modelli usati nella nuova campagna pubblicitaria - questo è uno schiaffo in faccia.

In un'intervista alla NZZ nell'agosto 2017, il CEO di DPD (Svizzera) SpA ha dichiarato di provare rabbia nei confronti delle ingiustizie. Se questo fosse vero, dovrebbe essere furioso con la sua stessa azienda

### **3.2. Gli abusi sono conosciuti, ma tutti fingono di non vedere**

Dal momento che era già diventato noto pubblicamente più volte (per esempio attraverso i media) che le leggi venivano sistematicamente violate, ci si poteva aspettare che gli organi responsabili della loro applicazione intervenissero. In questo caso, ci sarebbero diverse autorità preposte. I cantoni e i loro ispettorati del lavoro sono responsabili dell'applicazione della Legge sul lavoro. DPD è presente in undici sedi e in altrettanti cantoni. Ma negli ultimi anni non sono stati ottenuti miglioramenti.

Nel mercato postale c'è un altro organo di controllo che è stato creato a seguito della liberalizzazione del mercato postale: la Commissione federale delle poste (PostCom). Ora la legislazione postale è formulata in modo tale che i subappaltatori dei fornitori di servizi postali non sono soggetti all'obbligo di notifica e quindi non sono soggetti alla sorveglianza diretta della PostCom. Inoltre, la legge postale si applica solo ai pacchi che pesano fino a 20 chilogrammi. Si tratta di due importanti lacune nella legge a cui bisogna porre rimedio.

Quello che PostCom può fare è sanzionare direttamente DPD.

Questo perché il gruppo francese è responsabile del rispetto della legislazione sociale e delle condizioni di lavoro abituali nel settore da parte delle imprese che agiscono per suo conto. Questo è difficile da capire: secondo le nostre informazioni, DPD non è mai stata sanzionata da PostCom a causa delle condizioni di lavoro dei suoi subappaltatori.

È anche sorprendente che i concorrenti diretti non abbiano mai portato DPD in tribunale secondo la Legge sulla concorrenza sleale (LCSI). Questa sarebbe un'impresa promettente, perché secondo Unia il comportamento è ingiusto.

Anche le parti sociali potrebbero contribuire a risolvere i problemi. Ma DPD sta facendo di tutto per evitare di sedersi al tavolo delle trattative con il sindacato che i dipendenti in tuta DPD hanno incaricato e continua ad agire in modo antisindacale.

L'associazione padronale KEP+Mail sembra anche avere poco interesse a concludere qualcosa di più di semplici accordi di contrattazione collettiva per soddisfare i requisiti della Legge sulla posta, che impone un obbligo di contrattazione dei CCL ai datori di lavoro. L'ultimo contratto collettivo di

lavoro dell'associazione escludeva esplicitamente i subappaltatori.

Un contratto collettivo che esclude una gran parte dei lavoratori interessati ha poco valore. Al contrario, crea incentivi per operare al di fuori del CCL e per esternalizzare il lavoro. Unia e i suoi membri vorrebbero cambiare questa situazione e chiedono all'associazione dei datori di lavoro di negoziare un contratto collettivo di lavoro al quale DPD e i subappaltatori siano soggetti, che affronti i problemi e non se ne lavi le mani.

### 3.3. Regolare meglio il sistema dei trasporti

Oltre ai datori di lavoro rispettosi della legge e ai buoni controlli, sono necessarie migliori condizioni quadro adeguate alla situazione attuale. Unia fa tre richieste a questo proposito:

#### 1. Tachigrafi digitali per il trasporto professionale di merci con veicoli di 2,4 tonnellate o più.

Il futuro del trasporto merci è più piccolo e più mobile. I politici devono tenerne conto e adattare le leggi abbassando il limite di peso per l'obbligo del tachigrafo a 2,4 tonnellate (oggi: dal peso totale superiore a 3,5 tonnellate). Questo passo è stato adottato dall'Unione europea nel 2020 e la Svizzera deve seguire rapidamente l'esempio in questo senso. Oltre ad aumentare la sicurezza stradale, i tachigrafi devono anche essere utilizzati come un efficace strumento di controllo per la registrazione e il rispetto delle ore di lavoro.

#### 2. Una legge postale che regoli pacchetti più pesanti

Si deve creare un canale logistico separato per i pacchi pesanti. Non ci sono dati statistici e quasi nessuna regolamentazione per i pacchi che pesano 20 chili o più. Le cose devono cambiare.

#### 3. Responsabilità solidale per l'industria della logistica e dei trasporti

La Germania fa un passo avanti e ha introdotto una responsabilità generale dell'appaltatore per l'industria della logistica e dei trasporti alla fine del 2019. I contributi di sicurezza sociale e i pagamenti salariali arretrati possono quindi essere richiesti all'appaltatore generale - all'azienda che di fatto fornisce l'intero servizio, come DPD. Un regolamento simile esiste nel settore edile svizzero dal 2013 e ha dimostrato il suo effetto preventivo e dissuasivo contro il dumping salariale e la frode delle prestazioni sociali. Una responsabilità solidale efficace per l'intero ramo è l'unico modo per evitare che nuovi attori entrino nel mercato con una strategia di dumping. Coloro che controllano l'intero processo di creazione del valore dovrebbero anche portarne la responsabilità.

# Conclusione

La crisi pandemica sta cambiando il nostro modo di vivere e sta aumentando la disuguaglianza sul posto di lavoro. Mentre sempre più pacchi sono ordinati da casa e il commercio online sta esplodendo, sono i lavoratori con poca influenza sul mercato del lavoro a essere logorati nella competizione tra le multinazionali e la Posta svizzera nel ramo delle consegne.

La lotta per condizioni di lavoro dignitose alla DPD dovrebbe ispirarci a ottenere condizioni di lavoro regolamentate e adeguate, attese da tempo, con un sistema di controllo efficace nel commercio online, nelle consegne e in generale nell'industria della logistica e dei trasporti. Forse un giorno ci guarderemo indietro e vedremo lo scandalo del «sistema DPD» come l'inizio di uno sviluppo positivo a lungo termine. Almeno questo è quello che speriamo.

Fino ad allora, il «sistema DPD» sarà un esempio di sfruttamento sistematico e intollerabile delle leggi debolmente controllate nel mercato del lavoro svizzero. E infine, ma non meno importante, è emblematico di una privatizzazione del mercato postale senza misure di accompagnamento efficaci, in cui le paure dei lavoratori hanno preso corpo.



