



18 Maggio 2020

LAVORO



Quarant'anni fa la morte delle braccianti di Ceglie. I problemi non risolti nelle campagne italiane

Leave a Comment



(disegno di erica il cane)

All'alba del **19 maggio 1980** un furgone **Ford Transit** che percorre la **Br Taranto** azzarda il sorpasso di un camion con rimorchio. La manovra riesce: tre passeggere sedute sul lato destro muoiono. Si tratta di **P Argentieri**, **Lucia Altavilla** e **Donata Lombardi**. Hanno rispettivamente diciassette e ventitré anni. Sono braccianti, che ogni giorno si mett

viaggio da **Ceglie Messapica** (provincia di Brindisi) per andare a lavoro **Metapontino**, a **Scanzano Ionico**, in **Basilicata**. Sono circa cento chilometri di distanza, un viaggio che inizia ogni giorno prima dell'alba e finisce prima di cena. Ricevono una paga bassa, spesso meno della metà di quella che prevede la legge. A questa paga devono poi togliere il prezzo del trasporto da girare ai caporali. L'incidente provoca le proteste della popolazione e il giorno seguente una giornata di sciopero blocca **Ceglie Messapica**.

Oggi si parla molto di caporalato. In genere il tema viene forzato dalle convenienze degli opinionisti di turno, che si preoccupano per qualche mese delle condizioni di lavoro dei braccianti e poi si girano dall'altra parte per rincorsa di qualche altra emergenza da condividere. In realtà, è sufficiente addentrarsi anche solo con un po' di attenzione nei contesti socio-economici dove è attiva l'intermediazione irregolare di manodopera per capire che il caporalato è solo uno dei problemi. Lo sfruttamento esiste anche con la mediazione di manodopera ed è del tutto legale (con il tramite – oggi – delle agenzie interinali per esempio) ed è connesso ai rapporti di produzione e alle condizioni abitative, all'organizzazione delle filiere. I fatti del 1980 insegnano. Le lavoratrici che si muovevano da **Ceglie Messapica** erano dirette a **Scanzano Ionico**, dov'era in pieno sviluppo la coltivazione delle fragole. La produzione che era stata impiantata una quindicina di anni prima in Basilicata e aveva conosciuto uno sviluppo eccezionale proprio nella seconda metà degli anni Settanta. Servivano molte persone e il serbatoio cui attingere erano i contadini collinari della **Puglia**, dove la disoccupazione e il bisogno di reddito spingevano tante e tanti a muoversi: i caporali esistono se ci sono imprenditori disposti a servirsi.

Alla strage delle braccianti seguirono anni durissimi. Le organizzazioni bracciantili di massa, come la **Federbraccianti**, faticavano a coinvolgere le loro strutture una forza-lavoro giovane e giovanissima, dove la componente femminile era molto forte. La composizione sociale di quadri e dirigenti della **Federbraccianti** era espressione delle lotte dei decenni precedenti e sembravano distanti anni luce. Le spaccature all'interno dello stesso movimento bracciantile iniziavano ad approfondirsi. La generazione più attiva, protagonista delle vertenze degli anni Cinquanta e Sessanta, aveva ottenuto un sistema di garanzie che almeno in parte teneva a distanza l'influenza dei interessi criminali. Erano soprattutto lavoratrici e lavoratori ormai vicini alla pensione, che lavoravano senza spostarsi per centinaia di chilometri ed erano inquadrati in modo regolare, accedendo quindi alla previdenza e alla tutela scattavano grazie al raggiungimento di un minimo di giornate lavorative annuali. I più giovani e le più giovani non sempre erano contrattualizzati

lavorare erano costrette a percorrere anche centinaia di chilometri al giorno, aumentando la funzione di mediazione affidata ai caporali, che garantivano il trasporto. Le trasformazioni in senso intensivo avvenute nel mondo della produzione avevano aumentato in alcune zone i picchi di offerta di lavoro in determinate stagioni, convogliando grandi quantità di manodopera che venivano però impiegata ampliando di molto il raggio d'azione dell'ingaggio. In alcune province di **Brindisi** e **Taranto** si partiva all'alba verso il sud-est barese e verso il **Metapontino**, in **Basilicata**.

La disponibilità sul mercato di furgoni più moderni e meno costosi costituì un modo determinante al nuovo ciclo di reclutamento, di cui uno degli esponenti fu proprio il **Ford Transit**, il furgone sul quale morirono le braccianti il 19 marzo 1980, protagonista di molti altri incidenti simili anche negli anni successivi. Omologato per poter accogliere un massimo di nove passeggeri, veniva utilizzato fino al superamento della capienza oltre ogni limite, facendo salire a bordo anche trenta-quaranta persone. Il susseguirsi di incidenti tragici e il diffondersi delle proteste portarono le regioni **Puglia** e **Basilicata** a introdurre linee di trasporto pubbliche per collegare le zone di reclutamento e quelle di destinazione. Parallelamente la magistratura avviò le prime inchieste per perseguire l'intermediazione abusiva di manodopera, ma gli scontri non si fermarono. Poteva anche capitare che le lavoratrici che usavano le linee regionali venissero scartate e boicottate dai datori di lavoro: i caporali non esitarono a usare le pistole contro i sindacalisti e gli attivisti. Il potere degli intermediari mantenne forte e radicato, anche se con alti e bassi venne contrastato costantemente dal mondo dei braccianti.

La questione delle condizioni di trasporto delle lavoratrici e dei lavoratori nei campi è ancora oggi uno dei nodi cruciali nelle zone a forte vocazione agricola. I viaggi collettivi sono spesso pericolosi e avvengono su vettori fatiscenti con carichi oltre misura. Nel novembre 2012 sei lavoratori sono morti in un incidente in provincia di **Cosenza**. Nell'agosto 2018 in provincia di **Foggia** due incidenti avvenuti nel giro di quarantotto ore hanno causato la morte di due braccianti, solo per ricordarne alcuni tra i moltissimi.

Negli ultimi quarant'anni l'intero ventaglio dei problemi legati al campo agricolo è stato caratterizzato da una tendenza sempre più forte e dilagante di regressiva ritirata del settore pubblico di fronte alla mediazione tra domanda e offerta di lavoro, e più in generale nelle relazioni sociali ed economiche. Reclutamento, collocamento, trasporto, condizioni alloggiative, ma anche carichi di lavoro, ispezioni, trasparenza della filiera: le assunzioni e le responsabilità da parte delle istituzioni competenti anche solo minime, si strappano oggi soltanto grazie a lotte durissime. Fortunatamente

determinazione delle persone che lavorano sulla terra resta una via ancora viva e capace di ottenere risultati importanti: sarà indispensabile continuare a tenere alta l'attenzione sul mondo delle campagne, al seguito del recente provvedimento di regolarizzazione. Sarà necessario quali sono i soggetti in campo e quali interessi perseguono, nella prospettiva consegnare definitivamente alla storia e non più alla cronaca episodica quello del 19 maggio 1980. (*michele colucci*)



PREVIOUS ARTICLE

Eroi del nostro tempo #7 – Ultimo atto

NEXT

StoMalov. Appunti dall'ald

RELATED POSTS



Blocchi, occupazioni, cortei. Le lotte della logistica a Milano



Smart a chi? Se il lavoro da casa è una questione di genere

LEAVE A REPLY

COMMENTS *

NAME *

EMAIL *

WEBSITE

DO IL MIO CONSENSO AFFINCHÉ UN COOKIE SALVI I MIEI DATI (NOME, EMAIL, SITO WEB) PER IL PROSSIMO COMMENTO.

SUBMIT



CHI SIAMO

Napoli Monitor è stato un mensile cartaceo, in edicola dal 2006 al 2014. A partire dal 2010 è un sito di informazione e approfondimento quotidiani. Dal settembre 2015 pubblica anche libri.

I NOSTRI...

cyop&kaf, diego miedo, dopolavoro, escif, malov, ottoeffe, i siciliani, lo stato della città.

AMICI

alessandro serranò, altracittà, altreconomia, amisnet, article 11, canemorto, cqfd, cristina portolano, dinamo press, eduardo castaldo, horatio post, joan alvado, il lavoro debilita, mario spada, pagina3_radio3, periferies urbanes, rosario vicidomini, sam3, sicilia migranti, lo squaderno, la terra trema, una città, wots magazine

CONTATTI

La redazione di Napoli Monitor è ai Quartieri Spagnoli (via E. De Deo 63/a, 80134 - Napoli) info: redazione@napolimonitor.it telefono: 081.0381176 / 3381067816

NapoliMONITOR

© Copyright 2015. Proudly supported by [dopolavoro](#) and [Shift-Left](#)