

Livorno, il sistema delle "false" cooperative nella logistica: alla CPM appalti basati sullo sfruttamento



Nazionale, 10/06/2021

Nelle ultime settimane si è parlato molto del "sistema" cooperative nel settore della logistica. Ultimo caso, in ordine di tempo, quello della DHL nel Nord Italia. Appalti e intermediazione di manodopera, con grandi società, per pagare meno i dipendenti e garantire maggiori profitti. "Una enorme evasione sui contributi dei lavoratori, attraverso cooperative e consorzi che fungono da meri "serbatoi" di manodopera". Così scriveva un noto quotidiano italiano a seguito di alcuni arresti.

Livorno è immune da questi meccanismi? Non siamo noi a doverlo dire ma oggi vorremmo intanto parlare della Cooperativa CPM (Cooperativa Porto Mediceo). Una società che ha costruito il suo potere grazie ad appalti a ribasso, applicazione di contratti nazionali che nulla hanno a che vedere con i settori di riferimento e un sistema di ricatti e "minacce" nei confronti dei dipendenti. Tutto ciò nell'assoluto silenzio degli organi di controllo e dei sindacati complici.

Partiamo dall'inizio. La CPM è attiva dal 1997 con sede in Via Dei Soffiatori del Vetro 12. Il presidente risulta essere Alessandro Martini il quale, contemporaneamente è co-titolare di almeno altre due srl operanti sempre nel settore della logistica.

Gli amministratori della Cooperativa, oltre ad Alessandro Martini, sono Formigli Marco e Martini Riccardo cioè suo fratello. I dipendenti al 31/12/20 erano 135 di cui circa l'80% assunti a tempo indeterminato ma, nonostante abbiano degli appalti ormai consolidati, viene utilizzata la formula del lavoro intermittente a chiamata. Ed è proprio in questo modo che si

realizza il "ricatto" più comune. Non sono pochi i lavoratori che ci hanno raccontato di come lo stesso Martini, nel caso in cui ci fossero rimostranze di qualche tipo, non esiti a lasciare a casa i dipendenti per alcuni periodi. Ma non è finita qui.

Nonostante gli appalti principali siano nel settore della logistica e addirittura nelle piccola industria il CCNL applicato è sempre quello multiservizi. Un contratto nazionale, firmato dai sindacati complici, che prevede paghe molto basse. Un modo per garantirsi appalti a ribasso e versamenti dei contributi irrisori. Ovviamente su questo punto i soggetti appaltanti sono altrettanto complici di questo sistema in quanto i lavoratori vengono "prestati" a delle società, come ad esempio la Giorgio Gori (cioè DHL...) la Bertani e la HVM. I dipendenti, di fatto, lavorano in appalto ma alle dirette dipendenze di queste società che impartiscono le direttive direttamente sul posto di lavoro. Un modo per risparmiare ulteriormente attraverso le esternalizzazioni e gli appalti.

La stragrande maggioranza dei lavoratori sono impiegati nei piazzali della Bertani. Ci risulta che recentemente alcuni di loro abbiano fatto anche 12 ore di turno continuativo. Visti i salari da fame e la mancata applicazione del giusto contratto nazionale (quello dei trasporti e logistica) è forse l'unico modo per portare a casa uno stipendio decente.

Ma non c'è solo questo. Grazie a questo sistema è anche la sicurezza dei lavoratori a rischio. Qualche mese fa un dipendente CMP impiegato sui piazzali della Gori è stato investito da un muletto. Lo stesso lavoratore ha raccontato che nessuno ha chiamato l'ambulanza ma è stato lo stesso Martini ad andarlo a prendere in macchina per portarlo all'ospedale. Su questo caso USB ha inviato un esposto alla Procura. Ma sappiamo anche di un lavoratore straniero ustionato mentre lavorava alla HVM e altri casi poco chiari. Ci chiediamo a questo punto se le normative di sicurezza, la formazione dei dipendenti e i documenti di valutazione dei rischi vi siano o meno.

Ovviamente questo sistema crea anche problemi nei confronti di quelle società e quei lavoratori che rispettano minimamente le varie normative. Basti pensare che sui piazzali della Bertani lavorano almeno tre società diverse ma l'80% circa del personale è della CMP con contratto multiservizi. Non solo i lavoratori sono costretti a lavorare con bassi salari ma la stessa società committente cerca (indirettamente) di adeguare le condizioni delle altre società (di cui Martini è co-titolare) ovviamente verso il basso.

Nonostante gli esposti che abbiamo prodotto, non abbiamo notizia di controlli seri da parte degli organi competenti in modo da poter appurare se le condotte sopradescritte siano effettivamente lecite o meno. Non ci aspettiamo nulla dagli altri sindacati anche solo per il fatto che, in un recente accordo tra le loro organizzazioni e le associazioni di categoria datoriali, è stato messo nero su bianco che "Il tema della esternalizzazione di segmenti del ciclo, regolato dai contratti di appalto rappresenta un ulteriore valore aggiunto per lo sviluppo di competitività". Una approvazione formale di questo sistema in un momento storico in cui i lavoratori più consapevoli iniziano a lottare per la internalizzazione dei servizi e la cancellazione del sistema marcio degli appalti.

Nel nostro porto questo sistema è ormai rodato come nel caso del Consorzio trasportatori livornesi di Marcello Magagnini. Società di cui parleremo nei prossimi comunicati.

Unione Sindacale di Base Livorno

10-6-2021