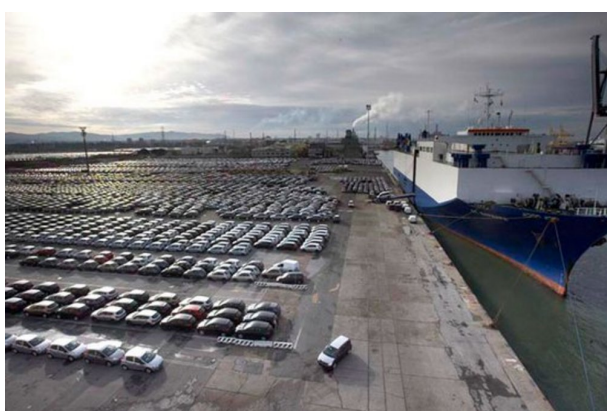




Movimentazione auto nel porto di Livorno: piazzali pieni e diritti pochi. USB chiede la convocazione di un tavolo di monitoraggio del settore



Livorno, 06/10/2023

A settembre 2023 in Italia si è raggiunto un volume di 136.283 immatricolazioni, con un incremento ancora a doppia cifra, +22,8% rispetto a settembre 2022. Il porto di Livorno è diventato uno dei più importanti, a livello Europeo per movimentazione di auto nuove con incrementi costanti dal 2018 ad oggi. Prima di parlare della componente “lavoro” in questo processo la prima domanda da porsi è la seguente: il nostro porto è in grado, dal punto di vista infrastrutturale, di sostenere questo carico?

Per rispondere a questa domanda è utile fare una ricognizione della situazione odierna. I carichi auto nuove vengono movimentate principalmente da due terminal con piazzali interni limitati. Sintermar e Terminal Livorno EST. Solo in casi eccezionali, quando le altre banchine sono occupate, alcune navi vengono fatte accostare direttamente in TDT. Dai piazzali interni al porto le auto vengono spostate nei piazzali esterni. Principalmente Bertani, Autoparco Il Faldo e Mercurio. Dai piazzali le auto vengono poi caricate, dopo il cosiddetto PDI (pre delivery inspection), direttamente sulle bisarche per essere inviate alle concessionarie. La fase più delicata è ovviamente quella della movimentazione dai piazzali interni al porto a quelli esterni in quanto gli spazi portuali sono limitati rispetto ai grandi piazzali. Tra Bertani, Mercurio, Faldo e altre aree parliamo di spazi che possono contenere, sulla carta, 70 mila autoveicoli.

Ad oggi queste aree sono completamente sature. Addirittura, viste le pressioni delle case automobilistiche, una quota di auto viene caricata ed inviata direttamente alle concessionarie saltando le procedure di PDI.

Dal punto di vista occupazione tutto questo segmento di lavoro è affidato a ditte esterne in appalto. Le auto vengono scaricate dalle navi da personale portuale e poi prese in carico da società e/o cooperative che lavorano per le sopraccitate società con contratti di appalto. Anche la movimentazione interna ai piazzali è gestita totalmente in appalto. Il personale diretto di Bertani, Autotrade, e Mercurio (escluso i camionisti) si conta sulle dita di una mano. Le problematiche e criticità sono comuni e simili a tutti questi soggetti e questo ci fa subito capire che esiste un problema a monte di basse tariffe nei contratti di appalto. Se escludiamo la CPM (Cooperativa Porto Mediceo) che applica addirittura il CCNL Multiservizi e assume personale anche a "chiamata", le altre società applicano il contratto Trasporti e Logistica generalmente con inquadramenti bassissimi per non dire illegali rispetto alle mansioni svolte. La precarietà è diffusa con personale assunto a tempo determinato senza rispettare il contratto nazionale che prevede un rapporto tra dipendenti fissi e precari del 35%. In questo modo si produce un enorme abbattimento dei costi e del rischio di impresa. La CPM utilizza invece il personale a "chiamata" per produrre il medesimo risultato. Anche in questo caso l'abbattimento dei costi viene scaricato direttamente sui lavoratori che vengono spinti a livelli di produttività altissima sotto il ricatto del mancato rinnovo contrattuale da una parte e mandati a casa nei momenti di flessione del lavoro. Altro aspetto è la sicurezza. Per la movimentazione esterna, quando i piccoli piazzali portuali sono pieni, i movimentatori sono chiamati a effettuare i trasferimenti il più velocemente possibile senza rispettare, di conseguenza, i limiti di velocità. Sia dentro che fuori dai piazzali. Quando le aree sono sature le auto vengono parcheggiate "ovunque" andando anche ad ostruire la segnaletica orizzontale e verticale nonché le stesse corsie. Ovviamente in caso di incidente è il lavoratore che viene chiamato a rispondere (anche economicamente) per quanto successo.

Altro tema è quello legato alla flessibilità. Le società in appalto sistematicamente, modificano l'orario di lavoro e i turni ai lavoratori, soprattutto per quanto riguarda la movimentazione interna, più volte durante l'anno. Cosa che non può essere fatta in base al contratto nazionale. Quando succede la società deve corrispondere al dipendente una cifra come indennità di disagio. Art 9 commi 15 e 16. 50 euro lordi a settimana lavorata in regime di flessibilità per 4 settimane o 8 euro lordi a giornata in più come indennità di disagio. Nessuna di queste società corrisponde tali cifre così come non corrisponde buoni pasto. Come USB, dentro l'Autoparco il Faldo, abbiamo firmato recentemente un accordo che istituisce il buono pasto giornaliero per tutti i lavoratori PDI e Carrozzeria. Un risultato che vorremmo far applicare anche alle altre società a partire dalla HC LOG che attualmente si è rifiutata addirittura di adeguare i livelli di inquadramento per TUTTI i lavoratori e a breve apriremo una vertenza specifica in quel piazzale.

Altro problema è il pagamento della malattia. Riscontriamo che alcuni sindacati complici hanno firmato accordi sindacali, con le aziende, che prevedono il NON pagamento dei primi tre giorni di malattia dopo il 3 evento. Altro risparmio per queste società.

In generale siamo di fronte ad una corsa, da parte delle committenze, per assegnare il servizio al massimo ribasso. Tale ribasso viene scaricato direttamente sui lavoratori come è recentemente successo con la società Ruggiero Trasporti di Torre del Greco in appalto alla Mercurio. Alla fine anche i limiti strutturali o l'incapacità organizzativa da parte delle dirigenze delle varie aziende viene "compensata" dai bassi costi e dagli alti livelli di produttività richiesti al singolo lavoratore.

A parte seguire le singole vertenze come Unione Sindacale di Base abbiamo richiesto un primo incontro al direttore della Direzione Territoriale del Lavoro. Faremo la stessa cosa con la ASL Prevenzione, igiene e sicurezza sui luoghi di lavoro che ultimamente, invece di sanzionare come dovrebbe, concede lunghe prescrizioni. Se esistono problematiche di sicurezza bisogna intervenire nell'immediato.

Ma crediamo sia arrivato il momento di istituire un tavolo cittadino di monitoraggio nel settore alla presenza di tutti i soggetti, soprattutto istituzionali, deputati al controllo. Prefettura, Autorità di Sistema, Comune, ASL e Ispettorato. Oltre ovviamente ai sindacati. Questa mattina abbiamo inoltrato la richiesta ufficiale a tutte le istituzioni sopracitate e restiamo in attesa di una convocazione.

Non è possibile che gli avanzamenti collettivi che con enorme fatica, e a costo di discriminazioni e licenziamenti, i lavoratori stanno producendo non siano sostenuti da tutta la città o peggio ancora, come sta succedendo per la Ruggiero Trasporti, osteggiati

Usb Livorno