



PERCORSO PER LA LEGALITA' IN ROMAGNA: LOGISTICA E PORTO DI RAVENNA

Come riportato dall'ultimo rapporto della Direzione Investigativa Antimafia del primo semestre del 2019 *"il resto dell'Italia può benissimo disinteressarsi del Mezzogiorno, fare come se non ci fosse: il fatto è che in ogni caso è comunque il Mezzogiorno che dimostra di non avere intenzione di disinteressarsi del resto d'Italia. Lo sta facendo da anni trapiantando nel cuore dell'Emilia-Romagna, della Lombardia, del Veneto, nel cuore dell'opulento Nord, le succursali delle sue potenti organizzazioni criminali. Allargandone sempre più il dominio, erodendo il tessuto civile e amministrativo di quelle regioni, dei suoi governi locali, in certo senso letteralmente mangiandoselo"*.

A Rimini e provincia, oltre alle accertate presenze criminali riferite alla 'ndrangheta riconducibili ai sodalizi crotonesi, le risultanze investigative del recente passato hanno evidenziato l'operatività di vari clan napoletani e casertani.

In merito alla criminalità pugliese, nel prosieguo dell'operazione "Malavigna" 1324, il 10 gennaio 2019 la DIA ha eseguito nelle province di Ravenna, Forlì e Brescia un decreto di sequestro nei confronti di un imprenditore ravennate, noto come "il re del vino", contiguo ai cerignolani PIARULLI-FERRARO. , tutti già colpiti, nel dicembre 2017, da misure cautelari personali e dal sequestro di beni per un valore di oltre 20 milioni di euro. Le ulteriori indagini patrimoniali, svolte dalla DIA sulla copiosa documentazione societaria e bancaria rinvenuta nel corso di tale attività, hanno permesso di ricostruire, nella sua interezza, l'ingente patrimonio dell'imprenditore e della sua compagna - risultato nettamente sproporzionato rispetto alla capacità reddituale - consistente in compendi aziendali e partecipazioni societarie, 185 beni immobili (ubicati nelle province di Ravenna, Forlì e Brescia, costituiti da fabbricati e terreni) beni mobili registrati (tra cui 4 auto d'epoca), disponibilità finanziarie depositate in Italia e nella Repubblica di San Marino, per un valore complessivo di oltre 50 milioni di euro.

Riprendendo uno stralcio del documento presentato da Cgil – Cisl e Uil Emilia Romagna in occasione della udizione presso la Commissione Antimafia del 4 aprile 2019 , in merito alla Romagna denunciavamo che "dalle indagini della Magistratura, alcune anche recenti, si evince che sono numerosi i settori di investimento delle diverse mafie: estorsioni, usura, gioco d'azzardo, traffico di droga, riciclaggio, hotel, ristoranti, attività immobiliari, logistica, edilizia, trasporti. Vi è un radicamento di tutte le mafie nazionali e straniere".

Infine, ma non per importanza in data 23 giugno 2020, in occasione della cerimonia del 246 esimo anniversario della fondazione della Guardia di finanzia, il prefetto di Ravenna ed il Comandante della Guardia di Finanzia di Ravenna hanno colto l'occasione per fare il punto sull'intera attività del

2019. Nel 2019, con riferimento ai risultati conseguiti in applicazione della normativa antimafia, la guardia di finanza di Ravenna ha sottoposto ad accertamenti patrimoniali 78 soggetti. In materia di repressione del riciclaggio dei capitali illeciti sono state sviluppate 9 indagini di polizia giudiziaria, da cui è scaturita la denuncia all'Autorità giudiziaria di 11 persone per i reati di riciclaggio e auto-riciclaggio, nei cui confronti sono stati eseguiti sequestri di beni per circa 3 milioni di euro. Sono stati sottoposti a sequestro oltre 190mila prodotti contraffatti.

Le mafie non si fermano in tempi di crisi ma elaborano nuovi strumenti e strategie d'azione per arricchirsi ed entrare in nuovi mercati da sfruttare a proprio beneficio. Lo sappiamo bene anche in Emilia-Romagna, dove lo abbiamo già vissuto con il terremoto del 2012: c'è un'intercettazione di una telefonata avvenuta poco dopo la prima scossa del terremoto in Emilia in cui due persone, poi condannate per associazione mafiosa nel processo Aemilia, ridono dicendo "Dai che andiamo a lavorare". Nonostante le misure prese per evitare l'infiltrazione mafiosa nella ricostruzione post-terremoto poi la 'ndrangheta, grazie a professionisti collusi, è riuscita a lavorare e a guadagnare (tra le altre cose, smaltendo amianto e sfruttando operai).

Oggi siamo in una fase nuova: un'emergenza sanitaria che non avevamo mai vissuto prima. E già i segnali di allarme sono tanti. In un contesto di difficoltà economica per tutti i settori produttivi, le associazioni mafiose mirano a consolidare le proprie attività. E, allo stesso tempo, cercano anche nuovi possibili mercati nei quali espandere la propria influenza: tra questi c'è quello sanitario, dove l'azione mafiosa già esercita potere da tempo. L'anno scorso abbiamo presentato un dossier sulla corruzione a Bologna: "Corruzione sepolta". Tra i casi raccontati c'è anche "Mondo sepolto", un'operazione che ha svelato un sistema che andava avanti da decenni per guadagnare su morti e funerali. E, purtroppo, i primi casi di corruzione legati al Covid-19 sono già emersi.

Ci sono poi tutte quelle situazioni di debolezza economica e amministrativa: imprese, aziende, società, realtà che non sanno come andare avanti sono, purtroppo, all'ordine del giorno in queste settimane. Situazioni di debolezza economica e amministrativa che diventano opportunità per le organizzazioni criminali, che possono offrire facilmente risorse a imprese in difficoltà per rimanere attive sul mercato. Senza protezioni e garanzie, queste imprese sono esposte a pressioni e meccanismi di usura da parte della criminalità organizzata.

un altro allarme è arriva, indirettamente, dai dati delle denunce per usura, in calo: il motivo è tanto semplice quanto allarmante c'è bisogno di liquidità, e gli usurai come le organizzazioni criminali non si fanno problemi a prestare soldi, a maggior ragione quando la gente ne ha bisogno. Le categorie più a rischio sono soprattutto le piccole e medie imprese, quelle che vivono del lavoro più che del capitale, attività di ristorazione, bar, artigiani. Qui un ruolo importante lo dovrebbero svolgere le associazioni di categoria, attuando forme di solidarietà con i loro soci. In più, è importante che i fondi stanziati da Governo, Regioni e enti locali arrivino a chi davvero ne ha bisogno: solo così il 'welfare' criminale avrà sempre meno ragione di esistere.

Tra i territori a rischio e, quindi, da tenere monitorati, c'è anche quello romagnolo. In particolare il porto di Ravenna che, come ha affermato il procuratore capo di Bologna Giuseppe Amato, è attenzionato: «Nel corso della riunione del marzo 2019, che abbiamo fatto a Bologna organizzata dalla commissione parlamentare antimafia - ha affermato Amato - fu proprio il prefetto di Ravenna a introdurre questo tema con un intervento che condivisi. Sottolineò la peculiarità del porto che come in tutti i settori dove c'è movimentazione di ricchezza può palesarsi l'interesse della criminalità organizzata che oggi, rispetto a ieri, come ci insegnano le ultime indagini non deve

necessariamente accreditarsi con le forme tipiche ossia l'intimidazione, l'assoggettamento o l'omertà. In alcuni settori è sufficiente presentarsi con la disponibilità economica che, in un momento di crisi come questo, ti rende possibile quell'investimento che in altri tempi o in altri contesti sarebbe stato più difficoltoso da effettuare ed avrebbe imposto l'utilizzo di forme intimidatorie violente».

Porto di Ravenna - I casi

Il porto di Ravenna, tra l'altro, è stato al già centro di varie operazioni, in particolare sul narcotraffico in passato sono stati sequestrati 35 i chilogrammi di cocaina dell'Ufficio doganale di Ravenna e dai militari della Guardia di Finanza nel porto della città romagnola. La droga è stata ritrovata in 34 panetti all'interno di un container frigorifero proveniente dalla Slovenia e diretto verso il Kenya. Il valore della cocaina sequestrata è di oltre 6 milioni di euro .

Nel litorale romagnolo sono stati effettuati dalle Capitanerie di Porto, coordinate dal Centro controllo area pesca della Direzione marittima di Ravenna, 125 controlli, 25 sanzioni amministrative elevate, 2 persone segnalate all'Autorità giudiziaria, è questo l'esito dei controlli effettuati. Tra le infrazioni registrate dai militari risultano l'errata e fuorviante etichettatura dei prodotti ittici venduti sia nelle fasi all'ingrosso, sia in quelle della vendita al dettaglio; in molti casi, è stata riscontrata la violazione di norme igienico-sanitarie relative alla commercializzazione del prodotto ittico, al suo imballaggio e trasporto, ovvero l'immissione in commercio di prodotto sottomisura, ed anche la commercializzazione di prodotto di minor pregio, venduto per specie di maggiore qualità.

Fino ad arrivare agli ultimi sequestri in ordine cronologico per frode alimentare per merci contraffatte, come nel caso del container contenente 11 tonnellate di uva da tavola recante etichette contraffatte del 22 luglio 2020.

Al traffico di sostanze stupefacenti è legato anche il settore della logistica: in generale, la piazza ormai globale del narcotraffico è segnata da una forte e mutevole concorrenza, perché riescono vincenti i gruppi che riescono ad importare il massimo quantitativo di sostanze e a fare un prezzo migliore, abbattendo i costi del trasporto e della logistica. Regole classiche che sovrintendono il mercato e diventano stringenti anche per i segmenti criminali dell'economia mondiale.

Il porto di Ravenna è una infrastruttura complessa in cui operano oltre 10.000 lavoratori tra diretti, aziende dell'appalto, lavoratori dell'autotrasporto e lavoratori della Compagnia Portuale.

Si tratta di un porto canale con fondale basso e con tendenza ad insabbiarsi. Questa caratteristica di basso pescaggio determina uno scarso appeal da parte delle navi container o comunque di grandi dimensioni che a pieno carico hanno necessità di fondali più profondi

Per questo, dopo anni di discussione, si è definito un progetto per l'Hub portuale di Ravenna ed è stata aggiudicata la gara per portare i fondali a metri 11,50 per giungere a fine lavori a 14,50, rifare le banchine di attracco, costruire nuove banchine, migliorare la logistica creando una stazione ferroviaria in destra canale ed una in sinistra canale, per favorire l'uscita delle merci su rotaia.

Come in tutta la portualità italiana a sovrintendere a tutte le operazioni che vengono svolte nelle banchine demaniale è l'Autorità di Sistema Portuale. Autorità pubblica sottoposta alla vigilanza del Ministero dei Trasporti, che ne determina compiti e funzioni, ed al controllo della Corte dei Conti.

Una caratteristica del porto di Ravenna è che i terminal (cioè le aziende collocate a ridosso delle banchine sono di proprietà di imprese private, mentre per le operazioni scarico e carico delle navi operano i dipendenti della Compagnia Portuale.

Solo alcuni terminal hanno lavoratori autorizzati dalla Autorità Portuale a potere operare in banchina. Sulla base degli art. 16/17/18 della legge 84 operano nel porto 27 terminal autorizzati, mentre le aziende ubicate nel sito portuale sono 150.

Nel porto oltre alla Capitaneria di porto operano anche aziende dei cosiddetti servizi tecnico nautici:

- La cooperativa piloti del porto che ha il compito di accompagnare la navi entro il porto.
- Gli ormeggiatori che ormeggiano la nave in banchina.
- I rimorchiatori che prelevano la nave fuori dalle dighe e la portano a destinazione.
- I vigili del fuoco del porto.

Già da queste poche righe si può desumere la complessità del “sistema” porto di Ravenna, enunciata in premessa.

Ai lavoratori occupati nei terminal, di norma facchini dipendenti delle cooperative ravennate viene applicato nella maggior parte dei casi il CCNL dei porti o quello merci e logistico. Si riscontra anche la presenza di contratti specifici (alimentaristi, energia,...) in alcune aziende particolari.

Con riferimento al contratto merci e logistico, questo prevede che anche a chi opera in appalto per lavorazioni terminalistiche deve essere applicato stesso contratto.

Ciononostante, all’interno dei terminal spesso operano imprese con contratto di multi servizi pur facendo lavoro di facchinaggio e solo dopo intervento del sindacato viene sanata la condizione contrattuale.

Poi vi è la pratica molto frequente del cambio di appalto nell’ambito del quale, senza meccanismi regolatori, si rischia di perdere diritti contrattuali.

Abbiamo anche verificato l’utilizzo di lavoratori con contratto estero di diritto rumeno, con il tentativo di una agenzia interinale, rumena autorizzata da Anpal, di proporre autisti e altri lavoratori.

La logistica in entrata ed in uscita da terminal viene svolta da imprese dell’autotrasporto. Ogni terminal gestisce in proprio il trasporto con imprese di riferimento.

In questi anni stiamo assistendo l’ingresso nel territorio ravennate di imprese di trasporto con sedi soprattutto in Puglia e con lavoratori rumeni e bulgari. Ciò rende difficile il contatto con le aziende per la regolarizzazione contrattuale di questi lavoratori.

Anche sul versante della sicurezza l’articolazione e la complessità del sistema portuale ha determinato la necessità di individuare assetti non comuni e per alcuni versi innovativi.

Esiste un protocollo sicurezza, aggiornato lo scorso mese di marzo 2020, che definisce le attività dei 3 RLS del porto, svolta in favore non solo dell'area demaniale ma anche delle aree prospicienti, in rapporto con gli altri RLS, in particolare quelli dei vari terminal.

Sempre sul versante sicurezza, con il protocollo di contrasto al COVID/19 si sono delineate modalità operative per contrastare la pandemia e con gli RLS del porto siamo in grado di monitorare quotidianamente le condizioni di rispetto della sicurezza.

La situazione generale sul rispetto delle regole contrattuali e sulla sicurezza nel porto sono buone, con alcune situazioni di criticità in alcuni terminal.

Situazioni note che stiamo affrontando ma alcuni segnali ci impongono ancora maggiori attenzioni.

Attenzione va posta sulla situazione economica che si presenterà nei prossimi mesi con il calo delle merci e la redditività dei traffici che può portare ad una crisi del sistema con ripercussioni occupazionali e con emersione di dumping contrattuali per ora ancora circoscritti.

Infine alcune considerazioni in ordine alla prossima realizzazione dell'Hub portuale. I lavori che inizieranno nei prossimi mesi, 200mld di euro di appalto più circa 70 mld di euro già attivati, porteranno imprese, lavoratori, autotrasportatori ad entrare nel porto, ponendo a tutto il sistema il dovere di un controllo molto attento sulle lavorazioni.

Nei mesi scorsi era iniziato, presso la Prefettura, un percorso di confronto in merito ad un "Protocollo di legalità per l'Hub portuale". Rispetto alla bozza proposta, Confederazioni e Categorie hanno formulato osservazioni e suggerimenti, chiedendo anche un incontro.

Pur in assenza di risposte, al bando pubblicato per l'assegnazione dei lavori (recentemente espletato con individuazione dell'aggiudicatario) è stata allegata la bozza a noi inviata precedentemente, senza le nostre osservazioni e tantomeno le nostre firme.

Occorre a questo punto chiarire se il documento è stato assunto come definitivo ed imm modificabile o se è possibile concludere il percorso di confronto, includendo nella cabina di regia prevista, le istituzioni locali, il sindacato oltre agli organi deputati al controllo della regolarità del lavoro.

Diversamente occorrerà porre rimedio comunque con l'istituzione di un tavolo siffatto che abbia il compito di monitorare il rispetto delle regole, la trasparenza nelle nuove assunzioni e gestire tutte le problematiche che eventualmente potranno insorgere

Per l'appalto del HUB Portuale sicuramente verranno coinvolte imprese delle costruzioni, per esse deve essere obbligatoria l'applicazione del CCNL edile, sia per le imprese appaltanti che per i subappalti. Deve essere altresì obbligatoria l'iscrizione presso la Cassa Edile di Ravenna e l'applicazione dei Contratti Integrativi Provinciali del settore edile.

Per quanto riguarda la salute e sicurezza, in edilizia nella provincia di Ravenna le tre organizzazioni sindacali di categoria hanno nominato tre (uno per sigla) Rappresentanti per la Sicurezza Territoriali che svolgono attività di consulenza su tutto il territorio nelle imprese inferiori a 15 dipendenti o che non hanno al loro interno un RLS. Nel caso specifico del futuro cantiere al Porto, sarebbe opportuno istituire tre RLS "edili" di sito, per tutta la durata dell'opera, la cui azione andrebbe raccordata con gli RLS già operanti all'interno del Porto. Si potrebbero prevedere ore di formazione per gli addetti che opereranno per la prima volta in ambito portuale, riunioni periodiche, formazione e informazione con apposita segnaletica in lingua madre specifica per gli stranieri, verifica e controlli degli orari di lavoro e tesserino di riconoscimento per tutti gli addetti, come del resto già previsto contrattualmente. Per quanto concerne gli appalti edili si potrebbe ipotizzare l'adozione del durc per congruità, ovvero il rilascio del documento di regolarità

contributiva in relazione allo specifico lavoro da effettuare, mettendo in relazione il numero dei lavoratori alla specifica lavorazione ed all'importo della stessa, così come già sperimentato nelle zone del cratere dell'Italia centrale, proprio a contrasto dell'illegalità estremamente diffusa nel settore dell'edilizia.

Passando al tema della logistica in generale, nella provincia di Ravenna, soprattutto nel faentino esistono alcune importanti piattaforme logistiche, siti logistici ove operano aziende private e cooperative di facchinaggio.

In questi anni più volte abbiamo assistito a numerosi cambi di appalto caratterizzati da perdita di occupazione, diritti e reddito dei lavoratori. Solo ora dopo un nostro intervento nelle due piattaforme logistiche viene rispettato il ccnl di riferimento.

Nell'area lughese opera lugo terminal. Di proprietà di Imola legno oltre ai dipendenti diretti, operano due cooperative.

Anche nelle aziende di corrieraggio vengono utilizzati autisti dipendenti di cooperative che nel cambio di appalto perdono diritti e salario.

In alcune di esse è in corso un contenzioso contrattuale e legale per ripristinare diritti e salari ai lavoratori.

Uno strumento utile per arginare il fenomeno sopracitato di appalti con perdita di diritti contrattuali potrebbe essere quello, già ipotizzato da CGIL-CISL-UIL territoriali di Ravenna, di farsi promotori di una iniziativa tesa a mettere attorno ad un tavolo tutti i soggetti interessati, a partire dalle Associazioni Imprenditoriali fino ad arrivare agli enti preposti come l'ITL competente, al fine di verificare la fattibilità di un Protocollo per gli Appalti Privati che possa contribuire a garantire qualità e tutela delle condizioni di lavoro degli addetti impegnati in appalti privati.

Queste sono considerazioni che approfondite e articolate più dettagliatamente possono essere la traccia per un lavoro puntuale ed efficace.