

Fiano Romano (Roma)

«Alle tariffe che ci offriva la Gls, gli autisti non ci sarebbero mai potuti stare dentro: al massimo ci paghi le spese per il furgone, e i contributi. Ma poi cosa porti da mangiare alla tua famiglia? Così ho deciso di lasciare, dopo 13 anni di appalti con loro». Massimiliano Ciuffa è il presidente della cooperativa Cst, da cui dipendono i 160 autisti di furgoncini e gli 80 addetti al facchinaggio in rivolta contro la multinazionale inglese delle consegne postali. In realtà, la polemica non arriva fino in Gran Bretagna, perché (come abbiamo spiegato nell'articolo sopra) nella zona di Roma il franchisee Gls (concessionario del marchio) è l'imprenditore Danilo De Sanctis. Per capirci, a contrattare per i trattamenti dei dipendenti della cooperativa Cst, che però sui furgoncini portano rigorosamente il marchio Gls, sono sempre stati Ciuffa e De Sanctis.

Cosa vi ha portato a lasciare?
Nell'agosto scorso è stata varata la legge Bersani, che ha istituito l'obbligo della «responsabilità in solido» della committenza rispetto ai contributi dei lavoratori: cioè, se questi ultimi non li ricevono, possono fare causa ai committenti. Per non avere noie, Gls e De Sanctis ci hanno chiesto di portare

«Tariffe la metà del necessario Così ci hanno costretto a chiudere»

La coop accusa il titolare del marchio Gls: pagava 120 euro al giorno, ma per un salario regolare ne servono almeno 280

ogni mese certificati come il Durc, il documento unico di regolarità contributiva. Il tutto, sotto la pressione del sindacato, della Filt Cgil. Il che ha ovviamente voluto dire che, finalmente, questi contributi sono stati pagati. Infatti, prima della legge Bersani, le buste paga non erano affatto in regola.

I lavoratori cioè erano in nero?

Diciamo che non ce l'abbiamo mai fatta a pagare le ore di straordinario, il tfr, le tredicesime: i lavoratori ricevevano almeno il 20-22% in meno dei contributi spettanti. Una scelta fatta per forza maggiore, date le basse tariffe offerte dalla Gls: in questo modo, almeno, il netto intascato dai lavoratori nell'immediato era più alto.

Cosa è successo dopo?

Con la regolarizzazione, i costi

sono lievitati, cosicché la cooperativa anziché fatturare i classici 50 mila euro al mese, presentava alla Gls di De Sanctis, conti tra gli 85 mila e i 90 mila euro mensili. La Gls ha resistito giusto i 6 mesi dell'accordo sindacale. Poi ci hanno dato disdetta: per il facchinaggio e gli uffici, hanno spiegato, ci rivolgeremo a un'altra cooperativa. Ma i guai non sono finiti. Infatti, dopo questi avvenimenti ho deciso di lasciare anche la commessa degli autisti, i cosiddetti «padroncini»: non si riusciva a coprire i costi.

Perché, quanto dovrebbe costare il lavoro di un autista?

Facciamo il «conto della serva», partendo dai 120 euro giornalieri che ci pagava la Gls. Dunque: 30 vanno via per la rata di acquisto del furgone (700 euro al mese per tre anni); circa 20 per la benzina; 10 per l'assicurazione; 30-35 per i contributi. Mettiamo le multe e gli incidenti, a carico loro, e aggiungiamo anche 600 euro di permessi l'anno per chi lavora a Roma centro. Si capisce bene che non rimane nulla per mangiare, va tutto via in spese vive. Abbiamo calcolato

che ogni giorno, a dover pagare tutto, con queste tariffe si sta sotto di 80-90 euro al giorno, che poi dovrebbero rappresentare il «netto» minimo per 10 ore di lavoro e che invece l'autista praticamente non vede mai. Molti ragazzi mi hanno lasciato le chiavi del furgoncino dopo 3 mesi, e poi è la cooperativa che deve finire di pagare il leasing. Io così ho detto: chi me lo fa fare? Lascio tutto. E dire che ero partito come autista, 15 anni fa.

Ma che fine fanno i lavoratori?

La Gls li sta mettendo in contatto, a gruppetti, con altre cooperative. So che queste nuove coop stanno offrendo contratti part-time, ma poi immagino che lavoreranno sempre almeno 8 ore. Si risparmia sui contributi. E poi li dividono: le 40 macchine che avevo in ogni filiale le danno a 4 diverse coop, a gruppi di 10. Io a questo punto lavorerò solo con la Ups, che come committente mi offre 280 euro al giorno invece dei 120, e ci sto perfettamente. E' vero che loro per spedire a Milano chiedono 51 euro, e i concorrenti solo 3,50. Ma la qualità si paga. **an. sci.**