

**100 anni di storia**

# Accadeva il... 19 gennaio del 1999

Alle porte del 2000 la Filt ha avanzato in una storica assemblea di programma, organizzata nel nuovo aeroporto di Malpensa, le proposte di semplificazione del sistema contrattuale

Unica delle categorie della Cgil, la Filt nel gennaio del 1999 ha organizzato l'Assemblea di Programma di Malpensa. Tre le linee di guida di quell'appuntamento, organizzato in un hangar in costruzione dell'aeroporto lombardo, inaugurato da meno di un anno: aggiornare l'analisi sui cambiamenti nel settore dei trasporti; rafforzare la capacità d'intervento sui processi in atto e ridefinire il progetto di riforma contrattuale.

Alle porte del 2000 lo scenario nel settore dei trasporti era quello delle accelerazioni nel passaggio dai grandi monopoli pubblici alle liberalizzazioni. Proprio lo stesso anno si sarebbe conclusa la privatizzazione di Autostrade. Neanche un mese prima il 23 dicembre fu siglato con Governo e aziende il cosiddetto Patto delle regole nei trasporti che avrebbe dovuto rappresentare il riferimento per governare i processi in atto.

Uno dei cardini del Patto e delle proposte di Malpensa è stata la ridefinizione dell'intera struttura contrattuale. Una ridefinizione possibile, secondo la proposta della Filt, attraverso il superamento dei contratti nazionali aziendali, la conseguente semplificazione del sistema e la creazione dei contratti di area di attività: dai cinquanta contratti dei trasporti, in vigore in quegli anni, alla proposta di sette aree contrattuali e dei rispettivi contratti nazionali. L'area del Trasporto su Ferro con il contratto del Trasporto su Ferro; l'area della Mobilità Locale con il rispettivo Ccnl; l'area della Logistica intermodale e del sistema merci con il contratto dell'Autotrasporto, spedizione merci e servizi logistici e

quello delle attività portuali; l'area del Trasporto aereo, quella con più contratti, come il ccnl del personale di terra dei vettori, quello del personale navigante, il contratto delle gestioni aeroportuali, quello dei piloti, il contratto degli elicotteristi e quello dell'Enav. Ed infine l'area contrattuale dei Marittimi, quella delle attività di supporto ai sistemi di trasporto e quella degli addetti alla viabilità stradale con i rispettivi contratti. "In sostanza - sosteneva a Malpensa il segretario generale della Filt, Guido Abbadessa, - proponiamo di avviare un profondo processo di ridefinizione degli assetti contrattuali del settore che assuma l'obiettivo della ricomposizione del lavoro e dell'estensione di una griglia di diritti fondamentali a tutti i lavoratori dei trasporti".

La prospettiva delle aree intendeva dunque contrastare l'espansione in quegli anni della precarizzazione dei rapporti di lavoro e l'applicazione dei contratti di lavoro meno onerosi.

La proposta di Malpensa sarebbe diventata negli anni seguenti prima un terreno di discussione con le controparti e con il Governo ed in seguito si è concretizzata nella presentazione e sottoscrizione di alcuni contratti che hanno semplificato notevolmente il sistema.

Ultimi esempi l'ulteriore avanzamento di quelle proposte con il Contratto della Logistica, Trasporto Merci e Spedizioni ed il Contratto della Mobilità Locale che aggiorna Malpensa puntando a riunire "le aree del Ferro e della Mobilità Locale" ed i rispettivi contratti in un unico Ccnl.



**Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute**

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico. UniSalute offre coperture sanitarie vantaggiose per il settore trasporti su gomma, ferro, mare, aria e per i lavoratori dei porti. Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

**UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione**

[www.unisalute.it](http://www.unisalute.it)  
Numero Verde 800-114444

**UNISALUTE**  
Specialisti nell'assicurazione salute

**IL LAVORO NEI TRASPORTI** MENSILE DI INFORMAZIONE E APPROFONDIMENTO DELLA FILT CGIL  
DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: EDITRICE TRASPORTI Via Morgagni 27 - Roma DIRETTORE: Franco Nasso DIRETTORE RESPONSABILE: Marilisa Monaco REDAZIONE: Michele Azzola, Guido Barucci, Tatiana Fazi, Roberto Martelli, Marilisa Monaco, Alessandro Rocchi, Mauro Rossi UFFICIO ABBONATI: Piera Antonuzzi ABBONAMENTO: 10 copie euro 10 Versamento sul c/c n. 46813002 INTESATO A: Edittrasporti srl Via Morgagni, 27 - 00161 Roma TARIFFA REGIME LIBERO: Poste Italiane SpA - spedizione in abbonamento postale - 70% CN/BO PROGETTO GRAFICO: Cristina Clausi Schettini IMPAGINAZIONE: Antonella Rotellini STAMPA: DATAMEC S.R.L., VIA SPERANZA 31, 40068 SAN LAZZARO DI SAVENA (BO) Chiuso in tipografia il 23/06/2010



"La Speranza ha due bellissimi figli: lo sdegno e il coraggio ... Lo sdegno per la realtà delle cose, il coraggio per cambiarle"

PABLO NERUDA

# Il lavoro nei trasporti

Mensile di informazione, cultura e documentazione

In questo numero

- 2 Un contratto per tutti
- 4 Guardare avanti
- 6 3 racconti per 1 sciopero
- 8 Dietro le quinte
- 10 Dalle parole ai fatti
- 12 La competitività è capacità di evolversi
- 14 Concorrenza leale

## L'indizio

Nacque il 1° giugno del 1926 nel reparto dell'ospedale della contea di Los Angeles riservato agli indigenti. Prima di essere ricca e famosa decise di regalare un anello all'uomo che amava. Spese 500 dollari, comprandolo a credito. Quando, anni dopo, terminò di pagare l'anello, l'uomo si era sposato. La fragilità che ha contraddistinto la sua esistenza l'ha resa una vera e propria icona della cultura pop.

Con il contratto Logistica, Trasporto Merci e spedizioni si realizzano le politiche contrattuali della Filt

## Unificare il lavoro

Quando ancora quasi tutto doveva accadere, ma era chiaro che profondi cambiamenti avrebbero interessato tutti i settori dei trasporti, la Filt ha riconosciuto la necessità di rispondere ai processi che si annunciavano con un adeguato sistema contrattuale e una proposta di modifica dell'assetto di allora. Dalla conferenza programmatica di Malpensa del 1999 ci siamo posti il problema dell'unificazione dei contratti e del lavoro e in tutti questi anni la nostra politica contrattuale ha ricercato quell'obiettivo.

I processi di liberalizzazione e privatizzazione, la massiccia diffusione degli appalti e dei subappalti hanno ridisegnato radicalmente il sistema delle imprese dei trasporti, affermando un processo di frantumazione che ha reso sempre più precarie le relazioni sindacali e la tutela del lavoro.

I contratti collettivi sono sempre più facilmente inapplicati, anche attraverso una legislazione che ha favorito la competizione senza regole, basata essenzialmente sul progressivo abbattimento delle tutele contrattuali, in particolare per coloro che lavorano nelle attività più semplici delle diverse filiere produttive. In mancanza di un sistema contrattuale, in grado di dare una risposta a questi problemi, con il Governo che spinge per la distruzione delle regole esistenti, l'accordo separato del gennaio 2009, sottoscritto da Cisl e Uil, ha reso ancora più precaria la

tutela del lavoro e i tavoli per i rinnovi contrattuali incontrano straordinarie difficoltà, aggravate dalla crisi economica. Dentro queste difficoltà abbiamo rinnovato i contratti, sempre con l'obiettivo fondamentale di unificazione del lavoro e di inclusione della parte più debole dei lavoratori, sottoscritto accordi unitari e dato risposte importanti, attraverso le clausole sociali.

Il contratto Merci e Logistica si è sviluppato e concluso in coerenza con le scelte di politica contrattuale della Federazione, con la piattaforma e il negoziato che hanno dovuto tener conto della crisi dell'intero settore.

Nonostante questa difficoltà il contratto realizza un risultato di unificazione e inclusione che porta il segno forte delle nostre politiche contrattuali. È questo il contenuto principale del rinnovo. Ai bisogni dei lavoratori più deboli, dipendenti da aziende e cooperative che agiscono al limite dei contratti e in molti casi ai limiti della legalità, si risponde con un accordo che vincola tutti i soggetti datoriali dell'intera filiera all'applicazione del contratto. Un risultato da difendere, anche attraverso l'azione di negoziazione e di costante monitoraggio di tutte le nostre strutture, per far in modo che si possa concretamente affermare questo fondamentale processo di unificazione del lavoro.

**Franco Nasso** Segretario generale Filt Cgil

NERO  
SU  
BIANCO

L'appalto  
sarà affidato  
solo ad imprese  
che applicano  
il contratto  
nazionale  
della Logistica

Il contratto Logistica trasporto merci e spedizioni tesse una rete fitta di diritti e tutele esigibili, per la prima volta, da tutti i lavoratori impiegati nella movimentazione delle merci.

Un risultato non scontato. Lungo l'orizzonte di questo giornale scorrono, nero su bianco, alcune delle norme che danno certezza di diritti ai lavoratori dell'intera filiera Merci.

FILT CGIL



Fabrizio Solari, segr. confederale e Michele Azzola, seg. Filtr parlano del nuovo contratto Logistica, Trasporto Merci e spedizioni

# Un contratto per tutti

Molti sono i punti in comune tra il modello contrattuale proposto dalla Cgil e il contratto della logistica firmato precedentemente

**Solari** - La prima domanda che dobbiamo porci è se sia necessario un modello per la contrattazione collettiva. Certo, non è indispensabile, ma per un sindacato confederale avere un modello di riferimento è un prezioso strumento: aiuta a riequilibrare i diversi rapporti di forza e le differenti condizioni che insistono all'interno delle categorie. Così si rende più omogenea la contrattazione senza affidarla esclusivamente ai rapporti di forza, che tendono a garantire solo una parte dei soggetti interessati, marginalizzando le figure più deboli. In quest'ambito è fondamentale immaginare contratti che aiutino a ricomporre le filiere (oggi frammentate in diversi contratti) consentendo al sindacato di riappropriarsi della contrattazione del ciclo produttivo.

**Azzola** - Il Ccnl Logistica, Trasporto Merci e Spedizioni è il primo contratto di filiera. In un unico contenitore sono state inserite le imprese industriali, le imprese artigiane e le imprese cooperative. Si è realizzata così la condizione per cui il Contratto diventa strumento di regolazione universale. La trattativa ha costretto le controparti ad assumersi interamente la responsabilità di quanto sottoscritto sia per i propri dipendenti ma soprattutto, questa è la novità, nei confronti dei fornitori di lavoro in appalto. La stessa dinamica della trattativa ne ha risentito. Infatti, se da un lato si svolgeva il normale confronto tra rappresentanti dei lavoratori e delle imprese, dall'altro, in diversi momenti la trattativa si dipanava tra imprese committenti e imprese appaltatrici, che si trovavano obbligate a mediare tra loro per individuare le soluzioni normative. Per la prima volta i rappresentanti delle imprese committenti hanno dovuto misurarsi con le regole del lavoro operaio che nel settore è interamente gestito

dalle cooperative. In questo contesto il sindacato ha assolto il ruolo di mediatore tra interessi divergenti.

**Solari** - È necessario smuovere la situazione attuale, interrompere la deriva delle relazioni sindacali nel nostro Paese. In futuro i contratti collettivi, dal momento che ci poniamo l'obiettivo di salvaguardare questo strumento fondamentale di regolazione, potranno essere meno prescrittivi e dettagliati ma, nel contempo, molto più inclusivi. Insomma, è giunto il momento di affrontare il problema di tutelare le forme di lavoro nella loro totalità, estendendo a tutti l'applicazione dei diritti universali. Da qui passa necessariamente la condizione per aumentare le tutele dei giovani che entrano nel mondo del lavoro. Non si tratta di rinunciare alla nostra battaglia per migliorare le regole esistenti ma di offrire un porto di approdo alle figure atipiche che oggi rappresentano la stragrande maggioranza delle nuove assunzioni.

**Azzola** - Il rinnovo del contratto della logistica ha percorso questa strada. Ha inserito, tra le forme di lavoro tutelate, la figura del socio lavoratore di cooperativa. È un risultato significativo soprattutto dopo le modifiche alla legge 142 del 2001, effettuate dal governo di centro destra con la legge 30. Infatti, il legislatore ha escluso la figura del socio lavoratore dall'applicazione di un contratto di lavoro, riducendo la tutela a un generico richiamo alla retribuzione, che non può essere inferiore a quella prevista dai contratti di settore. Il contratto della "logistica" non solo ha definito la parte normativa da applicare a questa categoria di lavoratori, ma ne ha esteso l'applicazione

della legge 300/70, per quanto attiene i diritti sindacali esclusi dal legislatore. Le nuove norme serviranno a ricostruire il ciclo della distribuzione delle merci, oggi frammentato.

**Solari** - La proposta formulata dalla Cgil esclude esplicitamente la derogabilità al contratto nazionale come metodo di governo delle differenti situazioni perché fa venire meno la certezza del diritto e incentiva la scorciatoia degli accordi aziendali in deroga al solo fine di contenere il costo del lavoro.

Questo è potenzialmente devastante per la corretta competizione delle aziende che hanno come riferimento principale il mercato nazionale e non ci mette al riparo dalla concorrenza dei paesi emergenti che hanno una struttura dei costi non comparabile con la nostra. Occorre invece mettersi in grado di competere sulla qualità e l'innovazione, altrimenti sarà inevitabile la progressiva marginalizzazione del nostro apparato produttivo con il conseguente impoverimento, già in atto, del Paese. A questa esigenza, assieme a quella di poter governare le differenze che pur esistono tra le diverse aziende/settori di un comparto, può rispondere un nuovo contratto nazionale che assolve al duplice ruolo di dare certezza normativa per tutte le figure del mondo del lavoro, indipendentemente dalla collocazione del singolo lavoratore, ed assieme affida alla contrattazione di secondo livello il compito di rispondere alle esigenze specifiche. Nella proposta della Cgil è prevista la possibilità che il contratto nazionale definisca i limiti entro cui la contrattazione aziendale può adattare lo stesso alla specifica realtà. In questo modo si intende rispondere all'obiezione sulla eccessiva rigidità del contratto nazionale, spesso usata in termini strumentali, riconfermando però per intero il valore sovraordinato del contratto nazionale. Inoltre, questo modello è in grado di esaltare il ruolo delle Rsu, che restano la struttura di base del sindacato. È necessario evitare che le Rsu siano relegate al ruolo di mero terminale di rappresentanza o, nella migliore delle ipotesi, a soggetto contrattuale sul premio di risultato. Occorre aiutare le Rsu a riappropriarsi di un ruolo negoziale più ampio, potenzialmente in grado di misurarsi con la contrattazione dell'intero ciclo produttivo e delle condizioni reali dei lavoratori entro le modalità definite dai contratti nazionali.

**Azzola** - Il nuovo contratto della Logistica demanda alla negoziazione aziendale la possibilità di verificare particolari caratteristiche produttive che consentano un'estensione dell'orario di lavoro. Tale condizione, confermata dalla Direttiva Europea 15/2002 che disciplina l'orario di lavoro per il personale viaggiante, ha consentito di avviare molte vertenze anche in aziende medio-piccole, contribuendo ad ampliare significativamente il numero di lavoratori coperti da contratti aziendali. Aver reso più cogente e utile la contrattazione aziendale, evitando di relegarla alla sola negoziazione economica, ha contribuito a un incremento del tesseramento. È evidente che dove siamo in grado di negoziare le condizioni reali del lavoro, l'interesse a iscriversi al nostro sindacato è accresciuto, così com'è accresciuta la presenza di giovani delegati che, nel cimentarsi con trattative dal cui risultato dipenderà la situazione lavorativa propria e dei loro colleghi, si appassionano all'attività del sindacalista."

**Solari** - Un modello negoziale come quello proposto dalla Cgil ha bisogno di due precondizioni: estendere le Rsu e ampliare il loro ruolo negoziale definendo, di pari passo, le regole certe ed esigibili sulla misurazione della rappresentanza e sulla democrazia. Solo un sindacato riconosciuto e rappresentativo può essere abilitato a negoziare la condizione dei lavoratori, e a questi deve essere consentito di esprimersi nel merito delle intese sottoscritte. È quindi indispensabile convenire una disciplina legislativa che declini l'articolo 39 della Costituzione Italiana superando la fase di precarietà giuridica che tante ombre sta allungando sulle relazioni sindacali del nostro Paese.

**Azzola** - È frequente trovare accordi siglati da Organizzazioni Sindacali scarsamente rappresentative e fortemente spregiudicate che in cambio dell'iscrizione coatta dei dipendenti (nei casi peggiori addirittura del pagamento di un corrispettivo economico) si sono rese disponibili a sottoscrivere accordi che i lavoratori ignoravano. Spostare il potere negoziale al livello aziendale senza disciplinare rappresentanza e democrazia rischia di creare un corto circuito pericoloso in cui a rimetterci sono i lavoratori.

**L'indizio**  
 È stata anche una cantante, dalle doti non particolarmente eccelse ma con un timbro vocale seducente.

NERO SU BIANCO

L'appalto per la gestione delle operazioni di logistica, facchinaggio/movimentazione merci

sarà affidato solo a imprese che applicano il contratto nazionale della Logistica

Le imprese di trasporto hanno dimostrato grande senso di responsabilità nei confronti dei propri dipendenti e della collettività in generale

# Guardare Avanti

Per noi è chiaro che l'obiettivo deve essere quello di spostare la competizione dall'elemento prezzo a quello della qualità del servizio ma non si può pretendere che sia solo il vettore a farsene carico

Nei mesi scorsi, dopo un impegnativo e prolungato confronto fra le organizzazioni datoriali ed i sindacati dei dipendenti, si è faticosamente giunti al rinnovo del Ccnl della Logistica, scaduto da lungo tempo. Quest'ultimo laborioso rinnovo, che ha richiesto oltre 30 incontri fra le parti, ha finito con il coincidere con uno dei periodi più difficili che si possano ricordare per le imprese di trasporto merci in conto terzi.

Sebbene le nostre aziende siano abituate a trovarsi alle prese con un mercato dove il vettore, in quanto anello debole della filiera produttiva, si trova costretto a sopperire alle carenze del sistema facendosi carico delle contraddizioni irrisolte del mondo della produzione e della grande distribuzione, è parso evidente che con quest'ultimo rinnovo le imprese di trasporto hanno dimostrato grande senso di responsabilità nei confronti dei propri dipendenti e della collettività in generale.

Un rinnovo che ha evitato il pericolo di generare ulteriori tensioni all'interno del settore con rischi, tutt'altro che marginali, per il mantenimento dell'elevato grado di coesione sociale che ancora si riscontra, fortunatamente, in molte realtà del Paese.

Un rinnovo oneroso, dal punto di vista economico, soprattutto perché si è dovuto fare i conti con una lunghissima vacanza contrattuale.

Dal punto di vista normativo invece diverse sono le novità: uno dei benefici più importanti riguarda la possibilità di prolungare a sei anni, per i

lavoratori mobili, il periodo di apprendistato.

Abituati, come siamo, a guardare in avanti, vogliamo però sottolineare fin d'ora che, a causa anche del protrarsi della trattativa, siamo già a non troppi mesi dalla successiva scadenza naturale del medesimo Ccnl, anche se appena rinnovato.

Di prove di responsabilità ne abbiamo già date tante e, se non interverranno mutamenti sostanziali nell'ambito dei rapporti contrattuali con la committenza, il prossimo rinnovo non potrà vedere di nuovo l'autotrasporto farsi carico di situazioni oramai insostenibili.

Non si può pretendere che l'impresa di trasporto faccia da banca al committente, per effetto del prolungamento unilaterale dei tempi di pagamento; da magazzino per la produzione e la grande distribuzione per la scelta di questi ultimi di non accantonare scorte; da ammortizzatore che tende a salvaguardare l'occupazione pur in presenza di una committenza che non intende riconoscere i costi reali del trasporto.

È evidente che ci ha condotto a questa situazione la mancanza di una seria politica nazionale di pianificazione strategica per tutto ciò che concerne la mobilità delle merci e delle persone nel nostro Paese.

Questa situazione si sta tuttavia traducendo in una tagliola dove l'impresa di trasporto rischia di trovarsi stretta fra il dovere di rispettare le norme e la progressiva ricerca, da parte della committenza, di un recupero di

competitività basato esclusivamente sul prezzo basso, quasi sempre a scapito della legalità e della sicurezza.

Per uscirne occorre che si approntino strumenti in grado di modificare realmente i rapporti di forza all'interno del mercato, fra committenza e vettore; giova a poco tentare di perseguire, più a parole che nei fatti, un'improbabile Pace Sociale, come si è tentato di fare da parte dell'attuale Governo, se non la si riempie di contenuti.

Occorre contrastare l'abusivismo, controllare il conto proprio, indirizzare la politica dei controlli su imprese in ombra di illegalità, realizzare un autentico Nuovo Piano nazionale della Logistica.

Purtroppo non si può prescindere da una severa valutazione di questo stato di cose, che denota forti carenze, anche qualora in ballo vi siano i diritti sacrosanti di migliaia di lavoratori del trasporto.

Per noi è chiaro che l'obiettivo deve essere quello di spostare la competizione dall'elemento prezzo a quello della qualità del servizio, ma non si può pretendere che sia solo il vettore a farsene carico.

La preoccupazione che da sempre ha contraddistinto l'azione della Cna-Fita è stata quella di gestire tutte le tensioni interne al settore in modo che le imprese ed i lavoratori potessero farsi carico dei problemi e delle criticità traendone contemporaneamente entrambi i massimi dei benefici possibili. Da questo punto di vista, in questa difficilissima fase congiunturale, ci saremmo aspettati da parte delle organizzazioni sindacali una maggiore sensibilità ai problemi delle nostre imprese, problemi che inevitabilmente andranno subito affrontati, nel prossimo imminente rinnovo contrattuale.

Le sfide che attendono il mondo dell'autotrasporto sono difficili e ambiziose e sarà necessario provare a dare risposte ad alcuni problemi irrisolti, determinanti per lo sviluppo del nostro Paese.

Interessa al "sistema Italia" un autotrasporto fatto da imprese italiane con dipendenti-collaboratori italiani? O ci dovremo tutti rassegnare ad essere "colonizzati" da imprese di Paese comunitari e non solo?

In attesa che i costi del lavoro si allineino e si normalizzino a livello Europeo, che politica a sostegno della nostra occupazione possiamo mettere in campo? E che dire di alcune forme di flessibilità del lavoro che possano garantire sia gli interessi delle nostre imprese che quelli dei lavoratori?

Quali sono, più in generale, le strategie per rendere forte e competitivo, e per creare occupazione, il mondo dell'autotrasporto e della logistica?

## L'indizio

Lavorò come operaia alla Radio Plane. Nel suo stesso reparto lavorava Robert Mitchum

Cinzia Franchini Presidente Cna-Fita

NERO SU BIANCO

A fronte della mancata o incongruente corresponsione degli istituti contrattuali ...

le aziende interromperanno i rapporti con detti appaltatori garantendo l'occupazione ai lavoratori

Il 13 dicembre 2010 gli autisti italiani hanno dato un segnale forte e inequivocabile. Grazie a loro sono riprese le trattative che hanno portato al rinnovo del contratto unico della Logistica, Trasporto Merci e spedizioni

# 3 racconti per 1 sciopero

**Alessandria** - Subito dopo la firma del Ccnl "Merci e Logistica" di una parte delle associazioni datoriali abbiamo comunicato alle Rsa/Rsu e ai lavoratori ciò che stava accadendo.

Grande era la rabbia per la situazione creata e, considerata la volontà dell'autotrasporto di uscire dal contratto nazionale vigente, forte era anche la convinzione di scioperare il 13 dicembre.

Lo sciopero ha richiesto un grande lavoro di preparazione: assemblee di zona, volantaggio e, l'attivo di tutti i delegati della provincia di Alessandria la domenica mattina. Più passavano le ore e più vedevo nei ragazzi quella convinzione che avrebbe fatto riuscire lo sciopero.

Questa volta erano decisi! Presero bandiere, striscioni, volantini e mentre lasciavano la riunione di domenica 12 dicembre, li vedevo fare telefonate per avvisare i loro colleghi anche attraverso il passaparola.

La frase detta al telefono sembrava ripetersi all'infinito: "Domani non si parte, ci vediamo stasera verso mezzanotte davanti all'azienda".

Verso le 4 del mattino mi accingevo a raggiungere i punti strategici dei presidi scelti.

All'Interporto di Rivalta Scrivia, cominciarono a formarsi le prime code di camion. Gli autisti si fermavano spontaneamente e, consegnato loro il volantino che spiegava le ragioni dello sciopero, si aprivano dibattiti/assemblee sul posto, tutti sposavano la causa e fermavano il camion.

Nella zona industriale di Castelnuovo Scrivia dove ha la sede il Gruppo Gavio, i lavoratori si erano organizzati con camper e bandiere della Cgil bene in vista ricevendo anche la visita di qualche preposto aziendale, verso le 5 del mattino, che cercava di dissuaderli dall'azione di lotta.

Arrivando alle raffinerie di Sannazzaro dè Burgundi ed Arquata Scrivia,

i parcheggi dei camion erano pieni di automezzi. Nessuno aveva caricato un solo litro di benzina!

Naturalmente le aziende non si aspettavano una tale azione e, fin dalle prime luci dell'alba, cominciammo a ricevere telefonate di datori di lavoro che ci "invitavano" a revocare lo sciopero.

La risposta dei delegati e dei lavoratori era sempre la stessa: "Firmate il contratto e noi andiamo a lavorare!".

Anche la zona di Novi Ligure dove ci sono le aziende che trasportano materiali siderurgici, ha risposto positivamente.

I gruppi di lavoratori fermi davanti alle proprie aziende, diventarono presto un corteo che finiva all'entrata dell'Ilva di Novi Ligure.

L'adesione in provincia di Alessandria è stata pari al 90%. Alta era la tensione, però, per le altre 2 giornate di sciopero proclamate. Le aziende avevano capito che non era un semplice fuoco di paglia.

La sera del 17 dicembre in una riunione convocata da uno dei maggiori gruppi di autotrasporto spingemmo l'azienda a ragionare sulla possibilità di aderire al rinnovo del Ccnl. Il risultato di tre ore di discussione non modificava alcuna posizione fino a quando, da Roma, arrivarono telefonate ed sms che ci informavano della firma da parte di Anita prima e Fita-Cna dopo.

Minacciammo lo sciopero ad oltranza e a seguito di una sospensiva chiesta dall'Azienda, arrivò il risultato: uno dei più grandi gruppi di autotrasporto aderenti alla Fai, autonomamente aderì al rinnovo del contratto. Un grazie ai delegati, ai lavoratori dell'autotrasporto e a quanti hanno permesso questo ottimo risultato.

**Raffaele Benedetto** Segretario Generale Filil Cgil Alessandria

**Genova** - Filil-Cgil, Fit-Cisl, Uil-Trasporti il 13 dicembre 2010 hanno indetto lo sciopero nazionale degli autisti per il mancato accordo con le Associazioni di Categoria dell'Autotrasporto. A Genova, ha scioperato quasi la totalità degli autisti. L'astensione dal lavoro è stata superiore all'80%.

Una svolta, questa, da non sottovalutare per una categoria come la nostra che registra una forte frammentazione dei lavoratori. Una frammentazione che è il punto di forza per i nostri datori di lavoro.

Tutti i preparativi per lo sciopero sono stati decisi in una affollata assemblea che si è tenuta sabato 11 dicembre a cui hanno partecipato tutte le organizzazioni sindacali territoriali e i rappresentanti sindacali aziendali della quasi totalità delle aziende di Genova. Tutti sono stati fondamentali per organizzare i sette presidi nei punti strategici della città. Già dalle 21.00 di domenica, anche se la temperatura era intorno allo zero, tutti abbiamo manifestato per ventiquattro ore consecutive. Un risultato davvero eccezionale.

In quella notte, sono stati distribuiti circa 5.000 volantini, fornite informazioni a tutti coloro che si trovavano a transitare nelle zone portuali, nei terminal contenitori, negli autoparchi.

Con il trascorrere delle ore hanno aderito anche gli autisti che arrivavano a Genova da varie parti di Italia. Già con le prime luci dell'alba era chiara e visibile a tutti la paralisi totale del settore trasporto merci.

Ed è stato così che nel primo pomeriggio del 13 dicembre sono arrivate presso le segreterie nazionali le adesioni da parte di alcune Associazioni di Categoria alla firma del Contratto nazionale Merci

Grande è stata la soddisfazione degli autisti di Genova che, con il blocco di più di 3.000 Tir e con estrema civiltà riconosciuta anche da Autorità Pubbliche Locali, hanno dato un segnale forte ed inequivocabile e prodotto un contributo notevole per la riapertura della trattativa e per la sigla definitiva del Ccnl.

**Marco Gallo e Leonardo Cafuotti** Filil Cgil Genova

**Padova** - A Padova abbiamo deciso di concentrare la protesta nell'Area Interportuale dove per l'intera giornata del 13 dicembre si sono organizzati più presidi. A mezzanotte, con meno 5 gradi, è iniziata la manifestazione: prima con un presidio poi, verso le 4 del mattino, con il blocco stradale lungo l'unica strada che termina nei piazzali delle più importanti aziende di logistica come Bartolini, Artoni, Fercam, Arcese, DHL, Terminal FS e unica via per

**L'indizio**  
 Nel 1951 viene fotografata ricoperta solo da un sacco di patate. Le vendite del genere alimentare aumentarono di colpo.

raggiungere i piazzali di note aziende di autotrasporto come Autamarocchi, Logstar e Spinelli.

Alle 6 del mattino un secondo blocco si è concentrato nell'ingresso del Terminal dell'interporto dove per tutta la giornata non è entrato nessun mezzo dei quasi cinquecento previsti.

I presidi ed i blocchi sono stati effettuati sia dagli autisti, sia dai lavoratori della logistica, delegati Filil, membri del direttivo, che con la loro partecipazione hanno affermato grande solidarietà e fermezza per l'unicità contrattuale conquistata dal sindacato in questi anni.

Striscioni, bandiere, gazebo oltre ai fuochi utili anche per scaldarsi hanno colorato l'intera giornata. Mai eravamo riusciti a mettere insieme i delegati della Tnt e delle cooperative con gli autisti. Mai protesta è stata così rilevante nell'area Padovana.

Le forze dell'ordine hanno svolto egregiamente il loro lavoro. La Digos è stata presente per tutto il tempo invitando alcuni "rivoltosi" (contrari allo sciopero) a mantenere la calma e il dovuto rispetto per gli scioperanti. Diversi sono stati gli attimi di tensione soprattutto da parte dei responsabili territoriali delle aziende e di vari "padroncini". Ma alla fine ha prevalso il buon senso.

Con un gruppo di delegati Filil, insieme a degli autisti si è organizzata anche la protesta dei giorni 20 e 21 in modo particolare verso le aziende Fai ed Artigiani (non firmatari), alle 5 del mattino si sono formate delle catene umane sui cancelli d'ingresso delle varie aziende Fai oltre che all'ingresso del Terminal, sono bastate poche ore per portare a casa i risultati.

Le Aziende a fronte della rimozione presentava la dichiarazione di adesione formale al rinnovo del Ccnl.

Per la prima volta possiamo dire che il trasporto merci (dipendenti) ha trovato la sua giusta visibilità e dignità che il settore troppo spesso vede calpestate. Pochissime sono state le bandiere non rosse presenti alle iniziative padovane, sicuramente se anche le altre organizzazioni sindacali avessero contribuito alla pari della FILT avremmo ottenuto di più ma ciò non ci abbatte minimamente.

**Romeo Barutta e Massimo Cognolato** Segreteria FILT Padova

NERO SU BIANCO

In assenza di accordo territoriale ...  
 ai lavoratori sarà corrisposta  
 un'erogazione dell' 1,5% del minimo conglobato ...

... l'importo non sarà riassorbibile  
 da nessuna **SUCCESSIVA**  
 contrattazione di II° livello

La trattativa per il rinnovo del contratto nazionale della Logistica, Trasporto Merci e Spedizioni

# Dietro le quinte

Erano le quattro di notte e la nostra processione, diretta a via Panama, sembrava un'Armata Brancaleone mal conciata... Non sapevamo allora quanto di straordinario stava per accadere. Non potevamo immaginare che un momento di delusione si sarebbe trasformato in trionfo

Quando entrarono con i tomi abbiamo tutti strabuzzato gli occhi: portavano un peso di carte inverosimile.

"Quelle sono le modifiche richieste?" proruppe Teresa. Ci siamo guardati a bocca aperta: ma il contratto non era composto da circa cento pagine? Loro portavano il corrispettivo di carte dell'elenco telefonico di una metropoli, uno di noi, forse Ettore, disse: "Mica vorranno riformare l'intero sistema legislativo sul lavoro?". Mimmo rispose con aria assente: "Ma forse noi non ne abbiamo delega".

Il capo delegazione delle associazioni datoriali iniziò la riunione riassumendo lo stato dei lavori dopo 20 incontri. Impiegò tre secondi e quattro decimi: grossa capacità di sintesi o scarsa materia da raccontare?

Poi chiese la parola l'autotrasporto: "Stiamo preparando i testi per alcune richieste specifiche, ve li consegneremo la prossima volta".

"Cavolo" disse Domenico, a cui si aggiunsero i tre "Pure" di Ilario, Rocco e Teresa e un "Porcamiseria" di Amadori. Immediatamente chiedemmo una sospensione della trattativa per fare una riunione della delegazione sindacale. La lettura delle richieste datoriali necessitò di molto tempo.

Dovevamo trovare una controproposta unitaria sui testi con Cisl e Uil. A quel punto, Michele dispiegò le carte e le lesse una ad una, con penna alla mano. Correggendo, cancellando ed emettendo il più piacevole dei monosillabi "No, No, No...".

Il resto della truppa, non poté che allinearsi alla selvaggia potatura con entusiasmo. Quando, raramente, si accettava qualcosa, la delegazione decideva di porre come sine qua non per l'applicazione della modifica, la presenza di un accordo

aziendale. Solo questo fece indietreggiare le associazioni datoriali su parecchie richieste come quella sulla flessibilità dell'orario giornaliero, che avrebbe cancellato tout court la maggior parte degli straordinari.

Altro giorno, altra storia.

Arrivarono al gran completo 25 tra associazioni datoriali e sovrassociazioni con delega a rappresentare gli associati gli uni degli altri, in un sistema plurincrociato. Noi eravamo pronti, eravamo agguerriti, si discuteva di malattia. Era da poco passato l'accordo separato di Pomigliano D'Arco.

La riunione iniziò con la solita sintesi introduttiva. Dopo di che ci proposero una riformulazione dell'articolo specifico, in sostanza nessuna integrazione per i primi tre giorni di assenza. Iniziava una discussione accessissima, demmo un nostro testo e a quel punto si chiusero in ristretta per leggerlo. Ma lo lessero proprio bene, visto che nel frattempo il sole tramontò e a tutti venne una fame da lupo. Dopo circa due ore, ci avvisarono che anche le associazioni dell'autotrasporto avevano bisogno di una loro ristretta, dieci minuti dissero.

Dopo quattro ore tornarono al tavolo e ci presentarono un testo che non aveva cambiato di una virgola le loro intenzioni, a quel punto Amadori partì con un "Porc ...", decisamente un pò meno moderato. La riunione fu aggiornata.

Arriviamo alla notte dei soldi.

La delegazione si era spostata in Anita, si stava stretti ma almeno c'era panettone e Amaroni. Dai giù a brindare per la buona conclusione della trattativa. E noi tutti felici, tutti a ripeterci "si rinnova, si rinnova". Brindare all'inizio non portò

bene, alle due di notte arrivò la proposta della controparte.

Aumento di 70 euro, con l'eliminazione di 48 ore di permesso retribuito del valore di 400 euro l'anno.

A questo punto, Michele disse: "A queste condizioni non ci stiamo e gli scioperi proclamati per i prossimi giorni ve li beccate". Ma Confetra e le Centrali pararono il colpo: "Noi vogliamo ancora trattare, spostiamoci in Confetra". Già perchè l'Anita con tutto l'autotrasporto non avevano intenzione di proseguire.

Nel frattempo al pronunciamento della parola "sciopero", il Fedini era entrato in trance e uscì dalla stanza intonando "Bandiera Rossa", seguito dal Gabrio.

Erano le quattro di notte e la nostra processione, diretta a via Panama, sembrava un'Armata Brancaleone mal conciata.

Si ricominciò, tra ristrette e allargate, per trovare un accordo.

Leo, alle cinque della mattina, superata già da due ore la fase Rem, si aggirava nei corridoi chiedendo a chiunque: "Che dici, la disdico la stanza in Hotel?"

Quella era la prima notte decisiva, era la notte tra il 9 e il 10 dicembre e l'accordo si firmò sul serio. Si firmò, ma rimase l'amarezza di non averlo fatto su un tavolo unitario. Perdere il pezzo dell'Autotrasporto fu un colpo duro al contratto unico di filiera.

Non sapevamo allora quanto di straordinario stava per accadere. Non potevamo immaginare che un momento di delusione si sarebbe trasformato in trionfo.

Il lavoro congiunto all'interno tra strutture territoriali/regionali, delegazione trattante e nazionale, riportò la parte più importante di quelle associazioni al tavolo pronti alla firma in meno di dieci giorni.

Un evento, il primo deciso segnale di forza del sindacato nell'autotrasporto: lo sciopero del 13 dicembre 2011.

Ultimo atto, la notte del 26 gennaio.

Stavamo per firmare la parte normativa, dopo un tour de force di 12 ore di trattativa. "Ma che facciamo firmiamo?" Ci si chiese l'un con l'altro, "Certo qui avremmo potuto fare di più". "Ma stiamo facendo la cosa giusta?".

A quel punto la delegazione trattante chiamò il capo delegazione in stanza per una ristretta Filt Cgil dal tema "Noi pensiamo di non firmare".

Michele entrò nella stanza semibuia, si sedette sull'unica sedia, in un angolo della stanza, ripetendo come un mantra a se stesso "Non ti arrabbiare, hanno solo timori giustificati, in fondo sanno che è un rinnovo perfetto".

A interrompere la litania, Mascioli come portavoce ufficiale del dissenso: "Noi siamo ancora indecisi ... su dove andiamo a mangiare per festeggiare". Scherzetto! Michele, che in quei pochi minuti aveva terminato di smaltire le ultime cellule

## L'indizio

Ha spesso ripetuto: "Non voglio fare soldi, voglio solo essere meraviglioso".

inesistenti di strato adiposo, ci mandò letteralmente a ... e poi uno per uno ci scortò al tavolo della firma.

Così abbiamo rinnovato il contratto della "Logistica, Trasporto Merci e Spedizioni".

Le cose sono andate proprio così, più o meno.

La delegazione trattante Filt Cgil

**HDI Assicurazioni**

presenta l'esclusiva  
**Carta di credito HDI Assicurazioni**  
con cui potrai scegliere di pagare le tue polizze in comode rate mensili.

**Entra anche tu nella squadra HDI**  
*Ci hanno già scelto oltre 100.000 Dipendenti e Pensionati FS.*

**Prodotti e servizi realizzati in esclusiva per i Ferrovieri**

- InLinea - una rete di consulenti dislocata presso le Stazioni
- Comodo pagamento delle polizze tramite busta paga
- Protezione per la casa e la persona
- Gestione del risparmio: capitale protetto, rendimento assicurato
- Piano di Risparmio per i figli e/o nipoti
- Polizza di Inidoneità al Servizio per il personale viaggiante
- Contributi per nascite e premi di studio (con Fondazione BNC e IBL Banca)

Maggiori informazioni presso le nostre sedi presenti all'interno e nei pressi delle Stazioni FS

**InLinea**

NERO SU BIANCO

Maternità... l'azienda  
deve **corrispondere**  
ad ogni fine mese l'intera retribuzione

globale mensile  
per i primi 5 mesi ed il **50%** di essa  
per il 6° mese

Le nuove previsioni del contratto nazionale Logistica, Trasporto Merci e spedizioni devono essere salutate con favore

# Dalle parole ai fatti

**Questo contratto ha saggiamente cambiato strada: mira con decisione a responsabilizzare le imprese appaltanti, vere titolari del servizio, sulle condizioni dei lavoratori negli appalti di facchinaggio**

Il contratto nazionale Merci/Logistica si segnala per una innovazione di estremo interesse quanto alla regolazione delle condizioni di appalto e di subappalto dei servizi di facchinaggio, di movimentazione merci e logistica.

Come noto, a seguito dell'abrogazione ad opera del d.lgs. n. 276/2003 della legge n. 1369/60, in particolare della disciplina in materia di appalto interno (appalto di un servizio o di un lavoro che è parte costante e necessaria dell'organizzazione di produzione dell'impresa appaltante), è venuto meno l'obbligo legale dell'appaltatore di retribuire i propri dipendenti in misura non inferiore al trattamento retributivo praticato dall'impresa appaltante.

Tale obbligo intendeva precludere che l'esternalizzazione di servizi fosse finalizzata alla compressione del costo del lavoro. La sua abrogazione ha inevitabilmente esposto al pericolo del ricorso in modo sistematico ad appalti di servizi prestati da soggetti imprenditoriali che applicano contratti collettivi meno onerosi rispetto all'impresa appaltante o, assai spesso, che non applicano alcun contratto al fine di contenere il costo del servizio attraverso la riduzione dei trattamenti retributivi dei lavoratori. Si è innescato così un processo di progressivo scadimento delle condizioni dei lavoratori impiegati nelle attività esternalizzate tanto più preoccupante quanto più ci si allontana, attraverso la catena di appalti e subappalti, dalla impresa appaltante.

Il legislatore ha tentato di limitare i danni responsabilizzando in parte l'impresa appaltante gravandola sino a due anni dalla conclusione dell'appalto di una responsabilità solidale per i crediti maturati dai lavoratori impiegati nell'appalto. Tale obbligo di solidarietà è da subito risultato una misura insufficiente per arginare il fenomeno delle esternalizzazioni selvagge.

Le parti sociali hanno cercato di supplire con la contrattazione collettiva, pattuendo clausole volte a gravare gli appaltatori dell'obbligazione di garantire sia la continuità del rapporto di lavoro del personale laddove subentri un nuovo appaltatore, sia il mantenimento delle medesime condizioni retributive e contrattuali.

Il limite di queste misure, però, è quello che possono ritenersi efficaci sul piano giuridico e giustiziabili solo laddove impresa appaltante, appaltatore, subappaltatore e imprese subentranti aderiscano formalmente o applichino contratti collettivi che prevedono tali obbligazioni.

Queste previsioni sono, infatti, del tutto inefficaci e inopponibili alle imprese che non applicano alcun contratto collettivo o che applicano un diverso contratto che non contiene tali clausole giacché nel nostro ordinamento il contratto collettivo è una fonte regolativa di natura squisitamente negoziale, vincolante solo per le imprese che vi aderiscono e incapace di esplicitare efficacia generalizzata per tutte le imprese del settore. Dette clausole contrattuali, pur dettate da condivisibili fini di preservazione delle condizioni di lavoro e di retribuzione, hanno finito per alimentare un fenomeno di segno inverso, inducendo le imprese appaltatrici o subappaltatrici ad uscire dall'applicazione dei contratti collettivi, i più protettivi e sottoscritti dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

Il Ccnl del Trasporto Merci ha saggiamente cambiato strada: si mira con decisione a responsabilizzare in via diretta con riguardo alle condizioni applicate ai lavoratori impiegati negli appalti di facchinaggio non solo le imprese appaltatrici quanto quelle appaltanti, che sono le vere e permanenti titolari del servizio.

Il nuovo Ccnl (agli artt. 42 e 42 bis) prevede che gli appalti per la gestione delle

operazioni di logistica, facchinaggio/movimentazione merci potranno esser affidati solo a imprese, anche cooperative, che applicano questo stesso Ccnl. Le imprese appaltanti debbono verificare il rispetto di tale condizione da parte delle imprese appaltatrici e debbono preventivamente informarne Rsa/Rsu e i sindacati.

Ciò che più rileva è che le imprese appaltanti saranno gravate in proprio di obbligazioni in favore dei lavoratori impiegati dagli appaltatori ove quest'ultimi non applichino il Ccnl o non osservino i trattamenti retributivi e normativi dallo stesso garantiti.

A fronte dell'accertata violazione da parte dell'appaltatore non solo di obblighi di legge, ma anche delle condizioni di lavoro dettate dal Ccnl Trasporto Merci, le imprese appaltanti dovranno interrompere i rapporti con detti appaltatori garantendo l'occupazione ai lavoratori presso altre imprese appaltatrici che offrano garanzie di pieno rispetto dei diritti contrattuali e di legge dei lavoratori.

La misura è di estrema efficacia perché solleva dall'onere di rincorrere affannosamente le imprese appaltatrici dei servizi di facchinaggio e di movimentazione delle merci, le quali sono in genere di ridotte dimensioni e di scarsa consistenza patrimoniale e organizzativa. Si responsabilizza invece direttamente l'impresa appaltante gravandola dell'obbligo di garantire l'applicazione del Ccnl e l'effettiva osservanza delle sue previsioni per tutta la filiera produttiva. Tale responsabilità non si atteggia quale timida responsabilità sociale, ma invece quale concreta responsabilità giuridica.

La garanzia che l'impresa appaltante è impegnata a offrire non opera solo sul piano delle relazioni industriali o della reputazione di mercato, ma direttamente in favore dei lavoratori. Tale garanzia concretizza una obbligazione contrattuale assunta in favore di terzo, cioè di quei lavoratori che non sono alle dirette dipendenze della impresa appaltante ed eventualmente neppure rappresentati ai fini negoziali dalle organizzazioni sindacali firmatarie del Ccnl Trasporto merci.

I sindacati firmatari del Ccnl sono legittimati a verificare le condizioni convenute tra impresa appaltante e impresa appaltatrice del servizio di facchinaggio e a pretendere nei confronti della prima l'inserimento nel contratto di appalto di una clausola di risoluzione automatica dello stesso laddove la seconda non applichi il Ccnl o non ne rispetti le previsioni in favore dei propri dipendenti.

Il rifiuto da parte dell'impresa appaltatrice di inserire una clausola di questo tenore realizzerebbe un inadempimento di una specifica obbligazione assunta con il Ccnl nei confronti delle organizzazioni sindacali, le quali sarebbero legittimate a ricorrere alla tutela atipica offerta dall'azione ex art. 28 dello Statuto dei lavoratori avverso le condotte antisindacali al fine di inibire all'impresa appaltatrice l'instaurazione di un tale contratto di appalto non conforme alle previsioni dello stesso Ccnl.

Qualora, pur in presenza di una tale clausola di risoluzione nel contratto di appalto,

l'impresa appaltatrice non rispetti le previsioni retributive e normative, sebbene le organizzazioni sindacali non possano sostituirsi alla impresa appaltatrice nel valersi della clausola di risoluzione, il Ccnl del Trasporto Merci legittima ora i lavoratori alle dipendenze dell'appaltatore ad agire per via giudiziale direttamente nei confronti della impresa appaltante lamentando l'inadempimento dell'obbligazione, assunta con il Ccnl anche nei loro confronti seppur terzi rispetto a tale contratto, di garantire l'applicazione in diritto e in fatto delle previsioni dello stesso Ccnl da parte delle imprese appaltatrici e, in difetto, di risolvere i contratti con queste assicurando per altra via la continuità dei rapporti di lavoro di questi lavoratori alle dipendenze di differenti aziende, cui affidare in appalto gli stessi servizi a condizione che soddisfino le obbligazioni del Ccnl.

I lavoratori non possono ottenere una pronuncia del giudice del lavoro che possa comportare in via coattiva la risoluzione del contratto di appalto e soprattutto la costituzione di un altro rapporto di lavoro alle dipendenze di un nuovo appaltatore del servizio, giacché si tratta di condotte cui sarebbe tenuta l'impresa appaltante ma di natura infungibile e dunque, incoercibili anche attraverso un provvedimento giudiziale.

I lavoratori possono, però, ottenere la condanna della impresa appaltante al risarcimento del danno cagionato non osservando gli impegni imposti dal Ccnl. Tale risarcimento può essere quantificato anche in via equitativa dal giudice valutando la differenza dei trattamenti loro corrisposti dall'appaltatore e quelli previsti dal Ccnl e formulando una proiezione previsionale della persistenza di questo danno per la loro aspettativa di vita lavorativa.

Il concreto rischio di poter rispondere direttamente di questo danno di valore rilevante dovrebbe efficacemente dissuadere le imprese appaltatrici dalla tentazione di operare contenimenti dei costi dei servizi di facchinaggio e di movimentazione merci esternalizzandoli a soggetti imprenditoriali che non applicano il Ccnl del settore e/o che praticano una sistematica violazione dei diritti dei lavoratori.

Le nuove previsioni del Ccnl Trasporto Merci debbono essere salutate con favore quali misure in grado di passare dalle parole ai fatti nell'obiettivo di responsabilizzare l'impresa appaltante quanto alle condizioni di lavoro applicate e praticate dai suoi appaltatori.

**Massimo Pallini** Professore di diritto del lavoro Università di Milano

**L'indizio**  
 "Mi è capitato spesso di finire su un calendario. Ma mai per una data precisa".

NERO SU BIANCO

Le imprese verificheranno l'idoneità dell'appaltatore, ... fornendo preventivamente

alle Rsa/Rsu le informazioni circa l'applicazione del contratto di lavoro e delle normative previdenziali di legge



L'avviso comune del Ccnl Logistica, Trasporto Merci e spedizioni risponde a un'esigenza di razionalità e trasparenza, di cui il settore della logistica, come purtroppo molti altri nel nostro Paese, ha assoluto bisogno

# Concorrenza leale

L'intesa raggiunta sposta in avanti il centro dell'iniziativa sindacale, avendo assicurato il rispetto del contratto collettivo, dei livelli occupazionali, ed incardinato la corresponsabilità del committente su binari certi e verificabili

Le norme sulle regole negli appalti hanno subito varie vicissitudini nel passaggio tra la legislatura precedente e l'attuale, e il principale merito dell'intesa raggiunta sta nell'aver evitato che prendesse piede una versione riduttiva delle regole e delle responsabilità tra impresa appaltante e catena degli appalti. Faccio un po' di storia per ricapitolare, prima di tutto a me stesso, il quadro normativo.

Nella passata legislatura vi furono due interventi in materia, il primo nel decreto Bersani (commi 28-29, art.35 legge 248/06), il secondo nella finanziaria 2007 (commi 910-011 art. 1, legge 296/06).

Con il primo si introduceva la corresponsabilità in solido sul fronte della regolarità fiscale e contributiva di appaltante e l'intera catena degli appaltatori, con il secondo si vincolava sul piano lavoristico gli appaltatori a essere soggetti nei due anni successivi alla conclusione dei rapporti di lavoro alle azioni di rivalsa dei propri (ex) dipendenti.

L'attuale maggioranza ha modificato solo il primo strumento, lasciando la corresponsabilità, ma abolendo le sanzioni, e quindi rendendo il principio una declamazione priva di effetti sostanziali.

Con l'avviso comune si è ripristinato una procedura che permette di avere il controllo, da parte delle parti stipulanti il contratto nazionale, che la corresponsabilità venga attivata nel caso in cui non sia stato presentato, da parte dell'impresa appaltatrice, la documentazione, puntigliosamente elencata nell'avviso comune, che comprovi l'effettiva regolarità e congruità salariale, fiscale e contributiva da parte dell'impresa appaltatrice.

In questo senso credo si possa affermare che l'avviso comune risponde ad un'esigenza di razionalità e trasparenza, di cui il settore della logistica, come purtroppo molti altri nel nostro Paese, ha assoluto bisogno.

Ma proprio questa considerazione porta il discorso a doversi soffermare su almeno due temi di ordine generale: cosa è avvenuto in questi anni nel nostro paese riguardo alla struttura d'impresa, e quale è stato, in questo ambito, il ruolo della cooperazione.

È mia convinzione che il primo tema, quello dell'evoluzione della struttura d'impresa, sia stato quello su cui in questi anni più ha latitato l'azione del sindacato, e della Cgil in particolare.

Appalti, distacchi, trasferimenti d'azienda e di rami di essa, ricorso alla somministrazione, alle tipologie precarie: il combinato disposto di questi istituti ha profondamente modificato l'impresa, e troppo spesso il sindacato non ha saputo interpretare, governare, contrastare quando necessario, queste trasformazioni.

Conseguenze di ciò sono spesso la perdita di controllo sull'organizzazione del lavoro, il rischio di ridursi a rappresentare solo pezzi del mondo del lavoro nelle imprese, a volte perfino definiti per regimi d'impiego e classi d'età: una prospettiva che dovrebbe preoccupare seriamente un'organizzazione che si vuole e si pensa confederale.

In questo scenario in movimento, la distribuzione e logistica hanno rappresentato un'eccezione importante, volta a far emergere, con la dignità di un settore economico specifico, un pezzo del ciclo lavorativo prima interamente collocato all'interno dell'azienda manifatturiera o di servizio. Ma ciò ha aperto una dinamica competitiva rispetto ai servizi che si offrivano alle aziende ormai divenute committenti, e in tale contesto la possibilità di ricorrere alla figura del socio di cooperativa poteva trasformarsi, da libera scelta di singoli, in costrizione imposta sull'altare dell'offerta di un posto di lavoro. E qui si coglie un altro importante valore dell'intesa realizzata, là dove si obbliga all'applicazione del contratto nazionale delle Merci e Logistica quale base obbligata per lo sviluppo della competizione tra le imprese (cooperative).

Collegato a questo, ma ovviamente non coerente con un testo contrattuale, deve svilupparsi un lavoro ispettivo specifico, più volte annunciato e mai seriamente implementato dal Ministro del Lavoro Sacconi, verso le cooperative "spurie", non iscritte alle Centrali cooperative, e il cui regolamento interno non indichi con esattezza l'applicabilità del contratto nazionale di settore, in modo da ricomporre una funzione sociale del movimento cooperativo in sintonia con le disposizioni costituzionali e legislative.

Alcuni accenni, purtroppo contraddittori, si ritrovano in una circolare ministeriale recente (marzo 2011), in cui si nota lo sforzo dell'amministrazione di rivitalizzare la normativa in favore del lavoro nel regime degli appalti, purtroppo contraddetta clamorosamente con l'enfasi posta sulla "certificazione", chiamata a nuova vita dalla legge 183/10 (il "collegato lavoro"), che affida a soggetti privati compiti di esclusiva valenza pubblicitaria, quale la genuinità dell'appalto e i contenuti del regolamento interno alle cooperative!

È chiaro come queste siano forzature contro le quali la Cgil continuerà ad opporsi, e il primo passo è di impedire che esse siano oggetto di pattuizioni contrattuali o che entrino nelle funzioni della bilateralità (ed a questo punto di vista il rinnovo del contratto nazionale Merci e Logistica è stato un fatto ulteriormente importante come al contrario la firma separata del Contratto nazionale del terziario che queste "novità" le ha invece recepite, con il rifiuto della Cgil). E in un settore in cui il lavoro rappresenta il valore preponderante, una volta imposta una base per la concorrenza, il passo successivo non può che essere quello di evitare di strumentalizzare i lavoratori come strumento della lotta competitiva tra le imprese: tradotto in termini contrattuali, ciò significa disporre che in caso di cambio d'appalto l'impresa subentrante, a parità di condizioni, deve farsi carico dei lavoratori precedentemente impiegati in quel sito produttivo.

Si chiama in gergo "clausola sociale", ma si tratta di una misura di civiltà importante, che evita l'uso strumentale e distorto della legge 223/91

OLTRE ALL'AUMENTO COMPLESSIVO DI 122 EURO, NEL NUOVO CONTRATTO UNICO DELLA LOGISTICA LE PARTI HANNO DECISO CHE NEL PROSSIMO RINNOVO LA BASE DI CALCOLO PER GLI AUMENTI SARA' DI 1.671 EURO MENSILI

(licenziamento collettivo per cessazione d'impresa o perdita di appalto).

Ecco, aver ripercorso i punti salienti che caratterizzano un settore che svolge la sua attività in appalti porta a valutare estremamente positiva l'intesa raggiunta, proprio perché sposta in avanti il centro dell'iniziativa sindacale, avendo assicurato il rispetto del contratto collettivo, dei livelli occupazionali, ed incardinato la corresponsabilità del committente su binari certi e verificabili.

**Claudio Treves**

coordinatore Dipartimento Mercato del lavoro Cgil

**Rata Bassotta®**  
il prestito in piccole rate!

PRELIEVI	RATA A TASSO FISSO	TAN	TAEG
€ 25.000	€ 291	4,5%	7,29%

IBL Banca GRUPPO BANCARIO

L'indizio  
SOLUZIONE  
Marilyn Monroe