

# I contratti nazionali nei trasporti *al tempo della crisi*

La ragione prima del ruolo del sindacato si ritrova nella contrattazione. Il rinnovo dei contratti nazionali ha obiettivi non solo di tutela del reddito, ma di governo della normativa che disciplina il lavoro in una fase di crisi generale e di trasformazione di interi settori economici. Evitare dumping contrattuali passa attraverso un processo di inclusione del lavoro che rientra nella filiera di un settore. La Filt assegna all'estensione dell'ambito dei contratti nazionali e alla omogeneità dei trattamenti una scelta irreversibile. Tenere insieme grandi imprese e attività artigiane, multinazionali e cooperative impedendo che si realizzi, come spesso accade, contratti nazionali basati sulla dimensione e tipologia d'impresa. Contrattare in tempo di crisi avendo sempre presente che la tutela del lavoro non può far compiere scelte corporative o avulse dal contesto. I molti contratti in fase di rinnovo vanno quindi letti e valutati dentro queste scelte che abbiamo assunto.



## Contratto Logistica, Trasporto Merci e Spedizione

di Giulia Guida, Segretaria Nazionale Filt-Cgil

Il rinnovo del contratto nazionale Logistica, Trasporto Merci e Spedizione, scaduto il 31 dicembre 2012 e siglato il 1 agosto 2013, si è svolto nella fase più acuta della crisi economica italiana che ha colpito l'intero settore della logistica.

Certamente l'apertura a giugno 2013 di una procedura di licenziamento collettivo per 854 dipendenti della multinazionale Tnt ha rappresentato la prima grave crisi di un settore, come quello dei corrieri espressi, che fino a qualche mese fa continuava a registrare aumenti di volume di traffico e margini di crescita. In particolare, è venuto meno un modello profondamente radicato nel mercato italiano, caratterizzato da forme di terziarizzazione a ribasso, a cui non ha mai corrisposto una scelta industriale di qualità, ma solo l'abbattimento dei costi del lavoro e delle condizioni dei lavoratori, attraverso lo schiacciamento delle tariffe sul mercato. Altresì l'autotrasporto italiano, nei primi sei mesi del 2013, ha subito un consistente calo del traffico per effetto di una preoccupante riduzione della domanda interna e quindi della movimentazione delle merci. Un settore già messo in crisi da una concorrenza sleale praticata dai tanti vettori italiani e stranieri che, attraverso un

abuso della normativa europea sul lavoro in somministrazione transnazionale e sul cabotaggio, estromettono dal mercato le aziende sane che operano nel rispetto delle regole e della trasparenza.

Inoltre, anche lo stesso modello cooperativistico che opera nella filiera della logistica, registra un notevole freno nella gestione delle attività, per effetto di un disordine sociale avvenuto nei luoghi di lavoro, caratterizzati da condizioni di eccessiva precarietà e sfruttamento, dove le differenze culturali e religiose sono divenute elemento di condizionamento per vertenze sindacali di organizzazioni autonome. Un modello fondato sulla gradualità di applicazione degli istituti contrattuali che in tanti anni ha certamente agevolato l'estensione della filiera produttiva, ma oggi non più sostenibile per un serio e concreto sviluppo del settore.

In tale contesto e nella piena consapevolezza di affrontare il rinnovo in un momento di grave crisi economica, la Segreteria Nazionale Filt-Cgil ha scelto di presentare nei tempi dovuti una piattaforma unitaria di rinnovo, poiché nella crisi un contratto collettivo può essere non solo uno strumento di difesa salariale, ma anche un aiuto per affrontare le problematiche del

settore e migliorare le condizioni di lavoro di tutti gli addetti.

La piattaforma approvata, dopo una discussione condivisa con le strutture territoriali ed il comitato di settore, conteneva elementi necessari per fronteggiare nodi strutturali come la distribuzione delle merci, settore in cui i livelli di precarietà dei lavoratori hanno raggiunto livelli allarmanti. Altro punto centrale della piattaforma una disciplina del mercato del lavoro che tutelasse il lavoro subordinato per le nuove occupazioni. Per l'autotrasporto erano previsti gli obblighi informativi a carico delle imprese sui contratti in somministrazione transnazionale e cabotaggio, così come percorsi di qualifica professionale per il personale viaggiante ed aumenti salariali in grado di difendere il potere d'acquisto dei lavoratori.

La trattativa tra le parti, nonostante molte associazioni datoriali avessero chiesto una moratoria di un anno e lo slittamento del rinnovo ad altri periodi, è iniziata nei tempi previsti. Dall'inizio si è registrata una volontà delle controparti di destrutturare nella crisi il contratto, presentando una piattaforma datoriale di 28 punti composti dall'annullamento della



tedicesima, della quattordicesima, delle ferie, dei permessi. Inoltre, la piattaforma delle controparti prevedeva l'abbattimento dello straordinario e dei primi tre giorni di malattia, l'elevazione dell'orario di lavoro. Richieste che seguivano una logica datoriale che ancora una volta ha inteso il costo del lavoro come unico elemento di competizione sul mercato e la soluzione di problemi strutturali attraverso lo svilimento del contratto e l'interlocuzione con il Governo nei luoghi deputati.

È fondamentale ricordare che la trattativa è stata anche fortemente condizionata dalla richiesta del mondo della committenza di escludere, attraverso un articolo contrattuale, la responsabilità solidale regolata ai sensi della legge 92/2012 ed in proseguimento degli impegni assunti con l'Avviso Comune nel contratto sottoscritto il 26 gennaio 2011.

La Filt con l'intera delegazione trattante ha intrapreso una battaglia giusta nel contrastare tale disegno e difendere il diritto individuale dei lavoratori garantito da una legge, sostenendo invece che occorre una legge nazionale sugli appalti, tale da garantire correttezza, trasparenza e monitoraggio vero sulle modalità di appalto.

Le controparti hanno dimostrato solo ed esclusivamente l'interesse ad ottenere l'esonero e di non volere sottoporsi ad ulteriori procedure tali da garantire certezza e congruità degli appalti, in un settore dove l'illegalità e l'evasione contribu-

tiva hanno raggiunto livelli allarmanti.

Nonostante le profonde divergenze e la crisi incalzante, si è riusciti a siglare il contratto in tempi contenuti rispetto ai rinnovi precedenti, riconoscendo un aumento contrattuale di 108 euro con i primi 35 euro come trance erogata nel mese di giugno attraverso l'elemento di garanzia, i successivi 35 euro ad ottobre 2014 ed infine 38 euro ad ottobre 2015. Inoltre, è stata concordata l'una tantum, a titolo di arretrati, di 88 euro che saranno erogati tra novembre 2013 e febbraio 2014. Un altro segnale importante è rappresentato dall'aumento della trasferta per gli autisti di 0,60 nel 2014 ed ulteriori 0,60 nel 2015, che sembra poca cosa, ma era bloccato ormai da diversi rinnovi. Fondamentale è il termine della sterilizzazione su tutti gli istituti contrattuali degli aumenti salariali ormai prolungata da anni e la novità che nel corso della vigenza contrattuale non ci sarà alcuna verifica economica. Nella parte normativa si è riusciti ad affrontare e determinare un articolo in grado di stabilizzare i lavoratori precari nel settore della distribuzione merci a fronte di accordi sindacali aziendali con un'estensione dell'orario di lavoro a 44 ore. Altri punti essenziali sono: il rafforzamento della contrattazione di secondo livello in grado di consolidare le aziende; l'obbligo di informativa da parte delle Rsu o delle Rsa sui lavoratori in somministrazione transnazionale; l'accordo sull'auto-

trasporto per gestire la crisi ed evitare l'annullamento degli istituti contrattuali; il livello di parametro intermedio per gli autisti assunti a tempo indeterminato con possibilità di carriera per il personale già in forza; l'aumento delle percentuali del lavoro a tempo determinato e part-time per contrastare l'abuso del lavoro a chiamata e favorire nuova occupazione.

Dal 1 settembre sono state avviate le consultazioni in tutti i luoghi di lavoro, attraverso assemblee capillari, per presentare l'ipotesi di accordo anche nelle aziende aderenti alle associazioni datoriali che non hanno ancora firmato il rinnovo del 1 agosto 2013, come le centrali cooperative, Fita Cna e Confartigianato ed Assologistica. Già nei primi giorni di settembre le organizzazioni sindacali hanno incontrato tali associazioni al fine di concretizzare l'adesione al contratto. Un punto che è stato posto al centro della discussione con loro: non è più possibile all'interno del settore creare condizioni di dumping salariale e contrattuale. Il contratto dovrà essere esigibile nella sua piena interezza.

Dopo l'esito della consultazione tra i lavoratori, sarà sciolta la riserva dalle segreterie nazionali Filt, Fit e Uilt sull'ipotesi di accordo, nella consapevolezza che il contratto non basterà a risolvere i nodi strutturali del settore. Occorrerà rendere da subito esigibile un confronto con il Governo, convocando uno dei tavoli promessi dal ministro dei Trasporti Maurizio Lupi sulla logistica, poiché questo settore strategico per l'economia italiana necessita di una politica infrastrutturale in grado di garantire crescita, sviluppo e nuova occupazione.

