

Logistica. Lo sciopero di Cgil, Cisl e Uil per domani, il 30 e 31 ottobre è per sollecitare il nuovo contratto

Merci, rischio tre giorni di blocco

Sul settore pesa la guerra delle finte cooperative e lo sviluppo dell'e-commerce

Giorgio Pogliotti

ROMA

■ Tre giorni di sciopero per la logistica, l'autotrasporto, la distribuzione e le spedizioni delle merci proclamato da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti per sollecitare il rinnovo del contratto nazionale scaduto alla fine del 2015. Domani lo stop interessa il trasporto di carburante, medicinali, prodotti alimentari di prima necessità ed animali vivi, mentre lunedì 30 e martedì 31 lo sciopero riguarderà tutte le altre attività di trasporto e distribuzione delle merci, il settore della logistica e della spedizione. Presidi si terranno nei porti di Genova, Venezia, Livorno, negli interporti di Padova, Bologna, Bari e nelle aree della logistica di Vercelli, Asti, Piacenza, insieme ad iniziative sul territorio, a Torino in Piazza Castello, a Firenze presso il Ponte alle Grazie, e davanti alle sedi di aziende come Sda, Fercam, Brt.

«Va garantita l'unicità del contratto nazionale della logistica, trasporto merci e spedizioni», spiega Giulia Guida (Filt-Cgil) -

che deve riguardare tutta la filiera, compresa la realtà delle cooperative. Non possiamo accettare proposte datoriali che puntano alla riduzione del costo del lavoro, tagliando quote del salario nazionale, sostituendole con i premi di produttività. Chiediamo aumenti

LE POSIZIONI AL TAVOLO

Sindacati: contratto unico da estendere a tutta la filiera, aumenti alle indennità.

Imprese: più peso al salario di produttività, meno assenteismo

sul tabellare e la rivalutazione delle indennità, come la trasferta e i notturni. Dopo quasi due anni di trattative bisogna rinnovare il contratto». Nella vertenza che interessa 700mila addetti, i sindacati respingono la proposta delle associazioni datoriali di rendere variabili istituti contrattuali come la quattordicesima e le ex festività, l'abolizione degli scatti di anzianità,

ma anche l'adozione di nuovi strumenti per limitare il fenomeno dell'assenteismo.

Ma le aziende ribattono: «Il contratto va rinnovato tenendo conto delle condizioni del settore, delle aziende con propri conducenti - sostiene Thomas Baumgartner (Anita) -, più esposte alla concorrenza dei vettori est europei. Con alle porte la liberalizzazione del cabotaggio italiano, tante aziende hanno dovuto chiudere, non possiamo far finta di niente. Vogliamo contrastare l'assenteismo utilizzando nuovi strumenti e dare più peso al salario di produttività che beneficia della detassazione, per premiare il merito tra gli autisti».

Sullo sfondo lo sviluppo dell'e-commerce, l'arrivo di colossi internazionali come Amazon e la guerra al ribasso da parte di cooperative fittizie per accaparrarsi appalti e subappalti, con episodi di caporalato denunciato dai sindacati ai danni di corrieri e fachini che movimentano la merce negli hub. Dopo la vertenza Sda-e i bloc-

chi organizzati dai Cobas a fine settembre in una cooperativa che gestisce in appalto alcuni servizi del corriere nel milanese che hanno lasciato fermi nei depositi decine di migliaia di pacchi - si è aperto il 19 ottobre un tavolo permanente al Mise: la viceministra Teresa Bellanova, ha dato una ventina di giorni alle parti per elaborare proposte comuni. I sindacati hanno chiesto di ricorrere, ove necessario, alla legge 199/16 sul caporalato nei casi di flagranza di reato. «Il contratto serve anche in funzione di regolazione del sistema - aggiunge la segretaria nazionale della Filt - In un settore strategico per l'economia come quello della logistica, servono regole certe e trasparenti per evitare il dumping sociale. Basta con i subappalti, bisogna passare all'affidamento diretto degli appalti, con il riconoscimento della clausola sociale».

Sul fronte datoriale, Nereo Marcucci (Confetra) sostiene che «i contratti vanno rinnovati perché l'incertezza di regole non conviene né alle imprese e né ai lavo-

ratori», confermando la volontà di «chiudere il contratto. Le premesse ci sarebbero, in lavoro svolto al tavolo ha realizzato un mix ragionevole tra legalità negli appalti e flessibilità dell'organizzazione del lavoro». Sul fronte delle cooperative, Massimo Stronati (Confcooperative), teme che «nei giorni di sciopero si rischi una proliferazione di fenomeni di "sciacallaggio" nella fornitura del servizio opera di imprese spurie dove da sempre non albergano regole», dicendosi «pronto, in ogni momento, a riprendere la trattativa, per rimettere in piedi il contratto non solo per gli aspetti retributivi, ma per tante altre misure che puntano alla legalità».

Il malcontento si estende alle imprese. A Genova il 2 e 3 novembre i mezzi di autotrasporto si fermeranno nel porto per una protesta organizzata da Cna-Fita, Confartigianato Trasporti, Fai-Contrasporto e Trasportounito contro i tempi di attesa «insostenibili».