

# Adesso la parola ai lavoratori. NO alle deroghe contrattuali !

La rottura delle trattative di fine Luglio e la conseguente proclamazione di uno sciopero in pieno periodo estivo (5 Agosto) rendeva il tutto molto surreale ... molti lavoratori erano all'oscuro della trattativa in corso come pure, coloro che avrebbe dovuto organizzare la mobilitazione, ben poco, anzi nulla faceva ... Alla fine, senza un'ora di sciopero il 1° Agosto veniva siglata un' ipotesi di rinnovo contrattuale. La Filt nazionale in un commento scriveva "Dopo solo 7 mesi dalla scadenza ... con grande sforzo e costante impegno ... abbiamo raggiunto l' obiettivo" ... A prima vista può apparire un accordo senza "oneri ed onori" dato il contesto nel quale si è venuto a realizzare e soprattutto tenendo conto delle "spericolate" richieste padronali - [21 punti](#)- il cui motto era "fare come Marchionne" ... se non di più e meglio! Tagli a ferie, Rol, ex festività, malattie ecc...

## Il contesto economico

Sapevamo che lo "spettro" della crisi che perseguita l'economia in generale e dunque anche il nostro settore, avrebbe accompagnato l'intera trattativa. Mancano ancora i dati sull'anno in corso, ma sappiamo che il 2012 è stato, dati [Confetra](#), un anno di crisi del traffico per tutte le modalità (strada, ferro, aereo e mare) colpendo tutte le tipologie di spedizioni (internazionale e nazionale) tranne per il settore Courier che invece ha avuto un aumento del traffico del 3% come un aumento del fatturato del 2%. Una crisi difficile da gestire perché anche se iniziata con gli anelli più deboli (le piccole imprese) adesso colpisce anche colossi come la TNT Express con 854 licenziamenti.

## La piattaforma contrattuale rivendicativa

La democrazia è ben altra cosa rispetto a quanto praticato dalle OOSS. La loro "politica del consenso" mortifica il ruolo dei lavoratori sempre più "oggetto" delle trattative e non gli "artefici" delle stesse. Altrettanto forti sono le critiche **nel merito** della piattaforma a nostro avviso "inconsistente" perché hanno lasciato spazio alle incursioni - tutte a carico dei lavoratori- da parte delle imprese. Quando in una piattaforma rivendicativa si mettono al centro temi "etici" come la "moralità" e "legalità" anziché rivendicazioni che salvaguardano i nostri diritti o si rende prioritario la "sostenibilità economica" delle aziende in un mercato in difficoltà ... anziché il salario e gli interessi nostri ... non può esserci che un risultato adeguato alle richieste ... tutto a favore delle imprese.

## Nel merito dell'accordo sottoscritto il 1 Agosto 2013

Questo rinnovo se convalidato determinerà un forte arretramento dei diritti attraverso un approfondimento di quei processi di deregolamentazione contrattuale iniziato con lo scorso rinnovo ... ed oggi rafforzati dagli *Accordi 28 Giugno 2011* .

Le OOSS sostengono che con questo contratto:

- 1) **c'è stata una "tenuta"** del tavolo contrattuale. Sarà forse vero ma registriamo che Assologistica non ha sottoscritto l'accordo, le Piccole imprese hanno firmato con riserva, ma soprattutto non hanno firmato le centrali cooperative dell' AGCI che a detta della Filt "hanno avuto un atteggiamento ostativo al rinnovo ed hanno chiesto degli **"ulteriori sconti"** ( ndr) che come Segreterie Nazionali abbiamo ritenuto non più perseguibili a causa di un costante peggioramento delle condizioni di lavoro e dei diritti dei lavoratori addetti " . Un'ammissione molto importante perché dimostra che avevamo ragione quando due anni fa denunciavamo che a pagare i costi del rinnovo 2008-2013 sarebbero stati soprattutto [gli operai](#).

2) **Le segreterie sostengono che con questo rinnovo si sono salvaguardati i salari e il potere d'acquisto delle retribuzioni.** In effetti in base ai parametri [IPCA](#) (tasso d'inflazione depurato degli aumenti dei costi energetici) ci voleva poco per aumentare i salari al tasso d'inflazione del 2% visto che i salari della nostra categoria sono fra i più bassi in Italia. Se importanti [studi](#) ci illustrano che gli aumenti retributivi contrattuali sono fra i più bassi dal 1983, e il potere d'acquisto è ritornato a livelli del 1995, la vita di tutti i giorni ci dice che i prezzi dei prodotti essenziali aumentano più dell'inflazione e si fa fatica a riempire il carrello della spesa ... Con Settembre in [Lombardia](#) sono partiti una raffica di aumenti tutti a due cifre!. Nei trasporti (abbonamenti dal 16 al 30%) acqua (10%) Tares (dal 20 al 30%) altre utenze domestiche ( dal 15 al 35%) ecc...

La verità è che non avendo scritto alcuna cifra in piattaforma ma solo un generico "aumento ... che consenta il pieno recupero del potere di acquisto del salario". Qualsiasi valore (concesso) sarebbe stato positivo! È stato raggiunto un risultato previsto in piattaforma, ma non risponde alle esigenze reali delle nostre famiglie!.

3) **Deroghe contrattuali:** in ossequio all'Accordo Confederale [28 Giugno 2011](#) che per il nostro settore hanno significato "l'introduzione di "disposizioni volte a rendere più flessibile la prestazione del personale non viaggiante, a incrementare l'utilizzo dei contratti part-time, a termine e di somministrazione e a determinare un sistema premiale a favore delle imprese di autotrasporto cosiddette "virtuose". (circolare 2-8-13 [Confetra](#)).

a) **Flessibilità del personale non viaggiante:** Con lo scorso rinnovo veniva ampliato questo capitolo introducendo 5 settimane di flessibilità (minimo di 32 e il massimo di 48 ore settimanali, nonché il minimo di 6 ed il massimo di 10 ore giornaliere ordinarie) sottoposto ad una serie di rigidità come la "consecutività" nel tempo ... con questo rinnovo, le imprese potranno chiedere 16 settimane anche non consecutive in regime di flessibilità e di queste 4 settimane potranno essere su 6 giorni lavorativi. Il tutto senza la necessità di un accordo sindacale. In completa antitesi con i principi esposti nella piattaforma.

b) Seppur ribadito come un mantra ad ogni rinnovo contrattuale che il contratto prevalente è il tempo pieno e indeterminato, in questo si dispone:

i) **Contratti a termine** - il limite massimo viene esteso al 35% (prima 25%) dei lavoratori a tempo indeterminato. Sono stati inoltre ridotti i termini che devono intercorrere tra un contratto e l'altro per poter stipulare un nuovo contratto a termine con lo stesso lavoratore; i nuovi termini sono di 20 e 30 giorni, rispettivamente in caso di contratti di durata fino a 6 mesi e di contratti di durata superiore. (come da disposizione legislativa)

ii) **Part-Time** - E' stata elevata al 38% (in precedenza 25%) del personale dipendente la quantità massima di part-time ammessa nelle singole aziende con possibilità di ulteriore elevazione fino al 48% in caso di part-time con almeno il 65% della prestazione rispetto all'orario a tempo pieno

iii) **Somministrazione** - Per il personale non viaggiante è stata elevata dal 15% al 35% del personale dipendente la quantità massima ammessa di contratti di somministrazione. E' stata inoltre estesa la somministrazione e al distacco transazionale europeo (max 15%)

iv) **Apprendistato** - E' stato elevato il periodo di prova degli apprendisti (in precedenza pari a 4 settimane) che è stato equiparato a quello già previsto dal CCNL per la generalità dei lavoratori a tempo indeterminato. A fronte di questo è stata aumentata dal 70% all'80% la percentuale di contratti di apprendistato scaduti nell'anno che l'azienda deve confermare a tempo indeterminato per poter continuare ad assumere apprendisti.

v) **Mutamento di mansioni** - E' stato elevato a 3 mesi (in precedenza 2 mesi) per tutti i livelli di inquadramento il periodo massimo durante il quale il lavoratore può svolgere mansioni di livello superiore senza che si determini il passaggio automatico al livello superiore.

# CCNL 2013-2015 CAPITOLO AUTISTI ... si chiude il cerchio della "riunificazione contrattuale"?

Il tema della "riunificazione contrattuale" ha tenuto banco per un ventennio ... L'obbiettivo voleva essere quello di riunificare tutte le categorie del settore movimentazione delle merci sotto un unico tetto contrattuale. Un programma ambizioso iniziato con decisione a metà degli anni '90 che ha prodotto un primo risultato: l'unificazione contrattuale di diversi settori quali il merci, i magazzini generali, la logistica ecc... Ma il tutto avveniva trascinando le categorie e le aree sindacalmente più forti (impiegati e autisti) verso le categorie più deboli ... insomma alti principi per meglio precipitare verso il basso. Con lo scorso rinnovo (2008-2012) a pagare di più furono i magazzinieri delle società terze e delle cooperative che si videro defalcare consistenti aumenti salariali sospinti verso il basso con l'inserimento del livello 6°J. In questa tornata contrattuale (2013-2015) le vittime sacrificali per mantenere inalterati i profitti sono gli **autisti di linea e gli autisti dei furgoni** (detti ultimo miglio).

**"Sistema "premierale"** - viene inserito nel CCNL un nuovo articolato contrattuale volto a "premiare" leggesi- ridurre- i "costi" delle aziende virtuose. Il modello che è stato introdotto si basa sul rispetto delle regole (salariali e contributivi) da parte delle imprese. Quindi si premia chi rispetta le regole ... i lavoratori che di regole se ne intendono ... nessun vantaggio ... anzi. Con questo accordo, le aziende possono ottenere degli **"sconti"** sui costi di produzione in forma automatica o contrattata col sindacato:

- Possibilità di estendere i tempi determinati da 35 a 40% della forza lavoro viaggiante.
- assunzione di personale a 3°S Junior (nuovo livello) per 30 mesi con le stesse mansioni del 3°S (applicazione dell'art.11 Bis quindi estensione dell'orario di lavoro da 48 a 58 ore la settimana). Insomma le imprese avranno una prestazione lavorativa qualitativamente superiori a minor costo: ( 1.750,00 euro) in 30 mesi per ogni lavoratore neo assunto.
- Modifiche dell'orario del personale viaggiante e orario "multi periodale" per gli addetti al traffico
- Modifiche sui compensi per il lavoro straordinario e la trasferta
- Deroghe per sostenere le nuove imprese (start up), sugli orari, riposi ecc...

## Capitolo specifico: gli autisti ultimo miglio

Gli autisti dei furgoni, in gran parte nel settore Courier, sono insieme ai magazzinieri l'area più sfruttata del settore. Hanno la divisa, ma non sono dipendenti di queste multinazionali ma delle società terze. Una categoria che non conosce regole certe anche per il fatto che molte sono le resistenze delle potenti multinazionali a non volerli assumere seppur usano tutta la loro tecnologia per lavorare.

Nella piattaforma avevano scritto che parte del contratto sarebbe stato dedicato a loro. L'aspettativa di molti autisti era il superamento di zone "grigie" legate ai problemi di "appalto" e/o di "sub fornitura" di servizi di trasporto che "liberano" le multinazionali dai vincoli contrattuali in materia di salario, straordinari e contributi certi, in capo del committente. Quello che invece questo contratto ha prodotto per questi lavoratori è **la deroga alle 39 ore settimanali allungando il nastro lavorativo a 44 ore settimanali!** Un regalo che ne avrebbero potuto fare a meno.

**Assenteismo:** Tra le nuove norme ne abbiamo una tutta dedicata agli autisti, considerati assenteisti! Così recita il dispositivo. *"Le parti firmatarie riconoscono che livelli significativi di ripetute assenze dei conducenti ... siano tra le cause che determinano ricadute negative sull'organizzazione del lavoro, sulla produttività, nonché sull'efficienza e competitività delle aziende"* ... con la riduzione di stipendio!

Sembra un'assurdità visto che l'assenteismo è già sanzionato come per tutti i nulla facenti. Il vero problema è che il sindacato, non *"considera"* gli studi più recenti sui livelli di *stress e delle patologie*<sup>1</sup> di questi lavoratori, nè gli orari contrattualmente imposti ( massimo 58 ore settimana).

A dimostrazione dell'intenso sfruttamento, nell'accordo sottoscritto troviamo un paragrafo che dispone sui **Permessi retribuiti per il personale viaggiante** - Per il 2014 e il 2015 le 4,5 giornate di permesso retribuito di cui all'art.11 del CCNL dovranno essere obbligatoriamente monetizzate in ragione del 75% del valore corrispondente. Altro che riposo! I lavoratori mobili si potranno accontentare solo dell'aumento della **Trasferta** - Gli importi giornalieri attualmente in vigore dell'indennità di trasferta per il personale viaggiante saranno incrementati di 0,60 euro dall'1 gennaio 2014 e di ulteriori 0,60 euro dall'1 gennaio 2015. Un risultato al di sopra del tasso d'inflazione (sic!)

<sup>1</sup> ( 75° Congresso Nazionale della Società Italiana di Medicina del Lavoro ed Igiene Industriale (Bergamo, 17-19 ottobre 2012), relazione pubblicata sul numero di luglio/settembre 2012 del Giornale Italiano di Medicina del Lavoro ed Ergonomia. In "Rischi e malattie nei lavoratori del settore dei trasporti di merci e persone")

## Perche diciamo NO a questa ipotesi di rinnovo contrattuale.

Le argomentazioni sopra esposte potranno risultare utili al dibattito se ci sarà e se sarà vero. Se ci saranno le assemblee nelle aziende, se ci saranno ambiti di discussione fra i lavoratori del settore.

Noi, non ne siamo certi, visto i lunghi trascorsi di una democrazia malamente applicata. Certamente i recenti Accordi interconfederali sulla rappresentanza, fan fare alle OOSS un salto di qualità in fatto di democrazia. Avere alcuni milioni di iscritti permette loro di rappresentare -nominalmente tutti- i lavoratori. Di qui l'arrogante uso dirigista del potere della firma. Tutti sappiamo che non è così. La rappresentanza è vera quando è viva e i lavoratori si sentono parte del processo quando partecipano attivamente ... diversamente decideranno sempre loro per tutti noi ...

In questi anni abbiamo assistito ad una emorragia di quadri e lavoratori che abbandonano il campo demoralizzati e soprattutto "schifati" di tutto e di tutti, altri che non ci stanno e praticano diverse ed alternative forme sindacali - anche nel nostro settore con alterni risultati ma con un consenso a macchia di leopardo in particolare nel settore operaio - ma il problema resta ...

A firmare gli accordi con i padroni ci piaccia o no, sono sempre loro! Le Burocrazie sindacali.

Siamo convinti che se le Organizzazioni sindacali fossero sottoposte a pressioni sarebbero costrette a convocare assemblee nelle aziende. Ed è quello che vogliamo, ma non possiamo essere ridotti a semplici "consultati". I Lavoratori devono avere la possibilità di partecipare attivamente alla stesura delle piattaforme ed esercitare un reale controllo sulle strutture sindacali. Questo è il nostro fine.

Le condizioni ce lo impongono. Siamo nel mezzo di una crisi economica devastante. Sono più di 6 anni che paghiamo un prezzo altissimo senza vedere risultati a nostro favore. Le imprese con i governi complici fanno la loro parte, difendono i loro interessi di classe. I sindacati invece no!

**La deregolamentazione contrattuale, i bassi salari** indicati in questo contratto rafforzeranno i padroni nel loro intento: fare più profitti a qualsiasi costo. Applicando scientificamente tutte le forme di precarietà inserite e le quote proposte, i tempi indeterminati saranno poco più del 50%.

Questo non ci aiuterà a difendere i nostri interessi e di quelli che saranno assunti in futuro.

Nulla cambierà fintanto che i lavoratori non prenderanno in mano il proprio futuro. La ristrutturazione in corso della [TNT](#) ne è un esempio. Tanti i lavoratori coinvolti nella procedura di licenziamento (850, il 30% della forza lavoro) una mobilitazione che non ha precedenti nel settore, diverse iniziative di lotta di massa, una presenza capillare delle strutture sindacali eppure, le OOSS restano pronte alle volontà dell'azienda firmando accordi a nostro avviso irricevibili. I lavoratori, sconfitti senza colpo ferire, abbandonano il campo ... quanto vorremmo che fosse solo temporaneamente ... l'azienda vince, lo Stato paga e fra i lavoratori prevale la sfiducia. Certamente "*il sindacato meriterebbe una lezione*" di vita!

Ma ai lavoratori diciamo che è stupido se non autolesionista pensare che da *una sconfitta* del sindacato si libereranno energie positive. Se il sindacato perde terreno e consenso a pagare saranno sempre i lavoratori e non i dirigenti sindacali. Per queste ragioni pensiamo che il sindacato vada cambiato a partire dalla sua rappresentanza.

**Per questo diciamo NO all'ipotesi di rinnovo e invitiamo i lavoratori e i delegati a fare altrettanto Pretendere le assemblee dei lavoratori, rimettere in discussione quanto sottoscritto ... è un buon modo per costruire un futuro diverso . Non abbiamo nulla da perdere che le catene!**

Convinti che abbiamo bisogno di un programma rivendicativo adeguato alla fase che stiamo attraversando, contro la crisi e chi si arricchisce sulle nostre spalle, un programma che sappia rispondere con proposte concrete ai problemi che tutti i giorni: un lavoro e un salario decente.

Lottiamo per:

- La riduzione d'orario a parità di salario, utile a ridistribuire il lavoro che c'è
- L'internalizzazione delle attività terziarizzate della filiera produttiva, unico modo per eliminare il problema degli appalti e sub appalti e lo sfruttamento dei lavoratori
- Un serio recupero salariale a partire da chi non ha ricevuto alcun miglioramento dal 2008 (operai 6J) e aumenti non inferiori a 250,00 euro.
- Respingere gli attacchi sulle deroghe contrattuali. Tutti i lavoratori devono avere un contratto a tempo indeterminato.

**Chi combatte può perdere, chi non combatte ha già perso! NOI SCHIAVI MAI!**

Milano 03-Settembre-2013

[info@trasportiinlotta.it](mailto:info@trasportiinlotta.it)