

IL QUADRO DELLA LOGISTICA NEL PAESE. ANDARE OLTRE I LUOGHI COMUNI: LA SITUAZIONE E LE PROSPETTIVE

PREMESSA

La morte di Adil, sindacalista dei SI Cobas di Novara nel corso di una azione di sciopero, colpisce tutti noi e ci addolora sia dal punto di vista umano e sia dal punto di vista politico. Al netto dello svolgimento dei fatti sul quale sarà la magistratura ad esprimersi. La morte di un lavoratore e sindacalista causata da un altro lavoratore è un elemento che dovrebbe farci riflettere sul Paese e sul modo di intendere il lavoro ed il conflitto. Alla famiglia di Adil va il nostro cordoglio e la nostra vicinanza.

La vicenda si è svolta in un impianto della logistica Lidl composto dai lavoratori diretti a cui si applica il contratto del commercio nel quale già era in corso una vertenza, gestita dalle categorie del commercio di Cisl e Uil, nel quadro dello sciopero nazionale dei SI COBAS anche contro il CCNL Merci e Logistica per chiedere l'applicazione in quella realtà del CCNL Merci e Logistica.

Questo tragico evento ha aperto un dibattito sul mondo della logistica confermando che nel Paese si agisce sempre sulla emergenza senza mai una logica programmatoria e spesso con una analisi affrettata.

L'elemento più preoccupante della narrazione emersa dai media non sta tanto nel quadro del settore, che bene conosciamo, ma nell'aver saltato a piè pari la responsabilità della politica (spesso sostenuta da quei giornali stessi) che ha destrutturato da venti anni le norme su lavoro, appalti e cooperazione, la responsabilità padronali (spesso sostenuti da quei giornali) che hanno perseguito negli scorsi anni una politica di esternalizzazioni ed appalti al ribasso, arrivando all'attacco al sindacato confederale e alla cgil in particolare in una fase politica in cui è alto lo scontro con il governo. L'accusa è in sostanza l'assenza della Cgil e della Filt nello specifico da quel mondo, la sua connivenza con le controparti, l'abbandono del lavoro povero a favore di quello più ricco e protetto.

Uno schema non nuovo per noi al quale siamo abituati. La novità è che quella narrazione rischia di fare proseliti anche nella nostra stessa organizzazione. Se questo avvenisse saremmo di fronte ad un fatto grave.

Il presente documento ha quindi una duplice valenza. Indicare una strada per non rendere vana quella morte, occupando lo spazio pubblico di discussione che si è aperto nel settore per migliorare le condizioni di lavoro delle persone. Dare una serie di strumenti per evitare di avere al nostro interno una discussione fuorviante.

IL SETTORE

Il settore della logistica raccoglie 150.000 imprese e tra gli 800 e 900 mila lavoratori. Rappresenta il 9% del PIL ed è fondamentale per un Paese come l'Italia, sia per la posizione geografica e sia per la sua poca autonomia in termini di scorte per produzione e consumo. È un settore complesso composto

da diverse filiere. Autotrasporto, Spedizionieri, e-commerce, operatori logistici, magazzini, cooperazione, terminalisti, operatori ferroviari e aerei. Un mondo variegato che, pur nelle tante difficoltà non è solo sfruttamento e zone grigie ma è fatto soprattutto di valore e professionalità. La logistica oggi ha ribaltato il rapporto con la produzione. Non è più ancillare ma assume un livello di parità con essa. È il vero elemento di competizione tra gli Stati e tutti gli Stati lo hanno capito. In Italia invece tale centralità non è stata colta. Mancano quasi totalmente operatori nazionali che possano competere con i grandi soggetti stranieri (spesso di proprietà pubbliche degli altri Stati) e si vive di una drammatica frammentazione delle imprese che fa il gioco dei grandi player nella concorrenza al ribasso.

Tutto questo assieme all'avvento dell'e-commerce, all'insostenibile crollo del costo dei container, alla caratteristica italiana di essere quasi un grande nastro trasportatore di merce senza riuscire a generare valore aggiunto, all'incapacità culturale da parte del mondo dell'industria e della produzione di capire l'importanza della efficacia ed efficienza del trasporto hanno schiacciato verso il basso il costo del "prodotto trasporto" e con esso incrementato una concorrenza molto fondata sulla compressione del costo del lavoro, con elementi distorsivi rappresentati dall'utilizzo improprio del distacco transnazionale, dal ricorso a finti part-time ed attribuzioni non corrette della trasferta, a coprire quote di retribuzione.

IL SINDACATO CONFEDERALE E LA FILT NEL SETTORE.

La lettura secondo la quale il sindacato confederale sarebbe debole nel settore, andrebbe lasciata a quei soggetti interessati a minare la forza e l'immagine del sindacato e andava forse bene 10/15 anni fa.

La categoria raccoglie ormai oltre 65.000 iscritti nell'ambito del settore della logistica integrata e dell'autotrasporto. Le adesioni delle lavoratrici e dei lavoratori alla Filt hanno registrato costante incremento, negli ultimi 5 anni. Iscritti concentrati soprattutto nella fascia degli appalti, dei driver e della cooperazione. Tanto da spingerci a mettere in campo una strategia per recuperare consensi nella parte dei lavoratori diretti (quanta distanza dalle narrazioni di questi giorni).

La nostra presenza nell'ambito logistico e del trasporto è composta, inoltre, da una fitta rete di delegate, delegati, RSA, RSU, che rappresentano la FILT in ogni territorio del paese ed in ogni area logistica. Basterebbe solamente farsi un giro nei cantieri della logistica per rendersene conto.

L'azione sindacale in questi ultimi anni si è qualificata su alcuni punti specifici:

1. Il rinnovo del contratto nazionale. Il 18 maggio 2021, dopo un grande sciopero nazionale con adesioni molto alte, si è rinnovato il CCNL. Dopo oltre 10 anni, tutte le associazioni datoriali che compongono la filiera dall'autotrasporto alla logistica ed alla cooperazione, contemporaneamente, hanno aderito a tale rinnovo. Questo assetto rafforza i contenuti del contratto che accomuna i lavoratori indiretti degli appalti a quelli dipendenti dalle committenti, dal punto di vista delle tutele, dei trattamenti e dei diritti, vincola all'applicazione, nella filiera, dello stesso contratto, prevede la clausola sociale nei cambi di appalto, essenziale in un settore caratterizzato da cambi continui. Tale nuovo rinnovo rende sempre meno conveniente i percorsi di appalto e apre prospettive di internalizzazione dei lavoratori, cosa che effettivamente sta avvenendo.
2. Amazon. Il sindacato confederale, Filt, Filcams e Nidil in particolare, hanno portato a frutto un lungo lavoro di avvicinamento e sindacalizzazione dei lavoratori della filiera di Amazon (i driver nello specifico) e quelli diretti nei magazzini con una rappresentanza di delegati ed iscritti che ha permesso di mettere in campo, assieme a NIDIL, uno dei primi scioperi nazionali in Europa di tutto il mondo Amazon. Quella mobilitazione oggi ha costretto, grazie anche alla convocazione messa in campo dal Ministero del Lavoro, alla attivazione di due tavoli di confronto: Uno assieme a Nidil con Amazon ed un altro con Assoespressi che rappresenta i driver esterni alla Azienda. La realizzazione degli accordi potrebbe essere un elemento fondamentale sia per quei lavoratori che per il Paese perché impedirebbe l'idea che in Italia ci possa essere un modello che bypassa completamente la rappresentanza collettiva.

3. Internalizzazioni. Un altro fondamentale elemento è rappresentato dall'accordo di internalizzazione sottoscritto in Fed Ex. Attraverso tale intesa 800 lavoratrici e lavoratori verranno progressivamente assunti, direttamente alle dipendenze dell'azienda, concretizzando in tal modo l'accorciamento della filiera, l'abbandono della pratica dell'appalto e realizzando così la più grande operazione di regolarizzazione, nel settore, in Italia. Tale risultato è stato inquinato dalla scelta unilaterale della multinazionale di chiudere l'impianto di Piacenza. Per i 300 lavoratori del sito occorre trovare una risposta occupazionale e di garanzia per il loro futuro utilizzando il processo di internalizzazione in atto. Questo è un punto di frizione con i sindacati autonomi sul quale torneremo in seguito.
4. Attraverso la contrattazione effettuata e l'apporto di una diffusa e fondamentale rappresentanza sono stati realizzati importanti accordi di filiera. A partire dall'intesa in UPS e DHL nelle quali si è operata l'estensione delle tutele e della clausola sociale (art. 42) anche nei contratti di trasporto, oltre a significativi risultati per il personale diretto ed indiretto.
5. Riders. Mentre molti autorevoli opinionisti ci raccontavano che quel mondo non poteva essere contrattualizzato, la Cgil e la Filt hanno affrontato la vicenda rider e realizzato il contratto aziendale con Just-Eat Takeaway, che riconosce quei lavoratori come subordinati ed applica il CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione. Tale scelta, ad oggi, ha portato ad oltre 5700 assunzioni a tempo indeterminato con un modello che potrebbe essere esportato in alcune altre realtà.

La cgil deve essere orgogliosa, senza alcun dubbio e tentennamento, del lavoro fin qui svolto tra mille difficoltà in un mondo frammentato e in forte concorrenza interna.

Tutto questo è sufficiente? Assolutamente no. Restano grandi criticità da affrontare senza indugio, con il coinvolgimento pieno di ogni categoria e territorio della confederazione e di ogni livello istituzionale e di rappresentanza.

Questo assetto, composto da assenza di dimensioni industriali, mancanza di normative che proteggano i lavoratori, e concorrenza fondata sul costo del lavoro, determinano ovviamente, condizioni lavorative caratterizzate ancora oggi da un tentativo costante di compressione dei diritti, non rispetto del CCNL od utilizzo improprio dello stesso. Il Sindacato contrasta spesso con efficacia questa spinta, ma deve fare i conti con l'estrema frammentazione del settore che rende molto complesso questo compito.

La stessa Filt, deve migliorare e rendere maggiormente omogenea, su tutto il territorio nazionale ed all'interno delle singole regioni, la propria presenza, vicinanza ed attenzione politica al settore. Il lungo lavoro di rafforzamento del sindacato confederale all'interno della logistica, partito ormai quindici anni fa, deve oggi compiere un ulteriore salto di qualità con un lavoro specifico che vada a rappresentare gli spazi oggi privi di rappresentanza sindacale, costruisca una matura partecipazione dei lavoratori ai processi contrattuali ed integri ancora di più quella rappresentanza nel quadro attivo della Filt.

Non a caso, sui temi della sostenibilità e prossimità ai luoghi di lavoro si fonda la riflessione della Filt dentro la prossima conferenza di organizzazione della CGIL.

Con una precisazione. Un pezzo importante dei problemi e delle peggiori condizioni di lavoro nel settore risiede nei comparti in cui le committenze non applicano il CCNL della Logistica, che come abbiamo detto prevede alcune garanzie. Si pensi alla GDO, alla filiera agroalimentare, a quella metalmeccanica. Questo richiede un intervento politico ma chiama alla responsabilità le categorie confederali e la confederazione stessa. Sono necessarie scelte contrattuali graduali ma chiare e scelte organizzative nel rapporto tra categorie orientate alla diminuzione della frammentazione della rappresentanza dei lavoratori. Abbiamo bisogno che ogni singola struttura confederale sul territorio assuma il tema della logistica come uno dei temi centrali sui quali concentrare l'attenzione e l'azione.

LE PROSPETTIVE

A partire dal Documento Programmatico della Filt (in occasione dei suoi 40 anni), dal documento unitario nel quale hanno trovato spazio buona parte delle nostre elaborazioni e dalle scelte organizzative messe in campo a partire dalla nostra ultima assemblea generale in occasione della preparazione alla Conferenza di Organizzazione, abbiamo definito i prossimi passi da fare anche nel settore della logistica.

In particolare:

1. Azioni Politiche:

1. Piano Nazionale dei trasporti e della Logistica. Occorre passare da una politica di gestione delle emergenze ad una di programmazione. Quando un grande operatore della logistica (spesso giganti multinazionali) decide di investire sul territorio ha come unico interlocutore il singolo ente locale che ha scarso potere "contrattuale" nei confronti della parte imprenditoriale su piano delle condizioni di lavoro in quella realtà e sul piano dell'impatto sul territorio che indubbiamente tali insediamenti determinano. Per questo oggi in tante parti di Italia i magazzini sono sorti con poca logica programmatica e nessuna politica di servizi di supporto a quegli insediamenti (politiche abitative, dei servizi e dei lavoratori di quei siti ad esempio). Lo Stato deve riprendere una funzione di programmazione e di scelta in questo campo e dentro quel quadro porre una serie di condizionalità sulla qualità del lavoro e sul rapporto con il territorio.
2. Interventi normativi sugli appalti privati. A quasi venti anni dalla legge 276 del 2003 che ha abrogato la 1369/70 e la revisione delle norme intervenute a modifica della L.142/2001 è necessario dire che tali interventi normativi hanno peggiorato la qualità del lavoro negli appalti e non migliorato l'efficienza dei processi produttivi. In questo quadro va collocato un ripensamento profondo sul piano legislativo. In particolare per la logistica occorre rafforzare legislativamente la norma, prevista dal CCNL, che prevede l'applicazione dello stesso contratto lungo tutta la filiera e introdurre normativamente nelle lavorazioni fuori filiera un riferimento al costo minimo del lavoro facendo riferimento al CCNL Merci e logistica da applicare in caso di appalto di lavoro e contratto di trasporto anche nel caso in cui si ricorra al sub appalto.

2. Azioni Sindacali

1. Internalizzazioni. Tale obiettivo, seppure realisticamente non generalizzabile è oggi a portata di mano in molte realtà anche attraverso la sottoscrizione di ulteriori accordi di filiera. Il completamento in corso dei processi di internalizzazione in FedEx può generare un precedente che apre nuovi spazi in aziende simili, per eliminare quelle opacità che caratterizzano alcuni segmenti del settore.

3. Azioni Organizzative

1. Istituzione Task Force. Alcune aree specifiche della logistica che insistono su più territori o regioni (Pavia - Lodi - Piacenza; Brescia - Verona; Alessandria - Genova solo per citarne alcune) o che hanno caratteristiche di grandi interporti o di zone logistiche (Passo Corese, Bologna, Padova, Nola, Bari) in cui le dinamiche nel settore (sindacali ed economiche) necessitano di un coordinamento che possa superare alcune rigidità derivanti dalla nostra organizzazione su base territoriale statutariamente definita, che va salvaguardata in ogni caso. Si tratta di gruppi di lavoro che agiscono su queste aree in stretto coordinamento con il territorio e con il livello nazionale, formata da compagni e compagne di esperienza concentrati sul rafforzamento del radicamento su quei siti;
2. Elezione delle RSU. È un processo complesso e graduale ma necessario, sia per accettare la sfida della rappresentanza lanciata dalle forme di sindacalismo autonomo, sia per dare un quadro di regole chiare alla contrattazione che valgano per noi e per le controparti e

sia per avviare un positivo processo di coinvolgimento dei lavoratori nella responsabilità delle scelte e la maturazione della loro esperienza sindacale come partecipazione attiva.

Tali scelte che riguardano interventi normativi, contrattuali e organizzativi (in particolare sul quadro della rappresentanza) necessitano in un forte impianto confederale unitario. Le categorie dei trasporti (Filt, Fit e UILT) hanno su buona parte di questi obiettivi (al netto delle RSU la cui scelta deve ancora maturare nel quadro unitario e della Task Force che rappresenta una modalità di lavoro della Filt) una elaborazione comune che può essere base di lavoro per la costruzione dei passaggi confederali.

LA COMUNICAZIONE

Se c'è un versante sul quale siamo stati oggettivamente sconfitti è stato quello comunicativo. Non nei giudizi interessati a destra e a sinistra. Ma in una narrazione diversa del settore e del sindacato confederale nel settore.

Su questo bisogna imparare e recuperare. Raccontare e rendere visibili le nostre lotte, le nostre vittorie. Anche le nostre sconfitte. Poggiare le nostre proposte su battaglie simboliche (come abbiamo fatto su Amazon e Rider) è una modalità vincente che va utilizzata, tenendo assieme merito, lotte, accordi e modalità di comunicazione esterna.

E' utile ragionare su un appuntamento nazionale unitario che possa dare visibilità a ciò che siamo e rappresentiamo e ciò che chiediamo, riprendendo uno spazio di presenza e visibilità sul settore rispetto alla discussione pubblica.

IL SINDACALISMO AUTONOMO

Capitolo delicato ma che crediamo vada affrontato, anche perché pur minoritario esiste e rappresenta, non da ora, tanti lavoratori.

Lavoratori ai quali dobbiamo parlare, proponendo, con le cose che abbiamo evidenziato. Chiudere con una vertenzialità concentrata esclusivamente appalto per appalto e provare a fare un salto di qualità politico delle rivendicazioni, difendere il contratto nazionale come strumento.

È necessario però sapere il sindacalismo autonomo nella logistica presenta aspetti assolutamente diversi dagli altri. Alcune di quelle agiscono dichiaratamente contro il modello confederale. In alcuni casi espressa anche in termini di statuti fondativi. Prova ne siano le aggressioni tentate alla Camera del Lavoro di Piacenza, Bologna e Padova e l'aver spostato molte vertenze non verso la controparte ma nello scontro con la nostra organizzazione.

Crediamo sia inoltre necessario lavorare per superare qualsiasi modalità di organizzazione su base etnica della azione sindacale che non consente al singolo lavoratore una vera liberazione ed emancipazione ma anche rischia di imprigionarlo in un quadro di rappresentanza non adeguato.

Va sottolineato però che il protagonismo e i risultati che il sindacato confederale ha messo in campo dal rinnovo del Contratto firmato con tutte le associazioni datoriali, alla visibilità su Amazon, e l'accordo sui Riders, anche la oggettiva capacità di gestire il settore nella parte più dura della pandemia con il consenso dei lavoratori (mentre il sindacato autonomo proclamava scioperi generali), abbia in realtà aperto uno spazio di interlocuzione con i lavoratori rappresentati dal sindacato autonomo che in qualche caso può reagire difendendo il proprio spazio.

Il tema delle internalizzazioni è un altro elemento importante. Con tutte le difficoltà esso riporta infatti la "competizione sindacale" in un alveo di regole un po' più certe e simili agli altri settori. Questo oltre ad aver cambiato gli assetti di rapporto anche con le associazioni datoriali. FedEx e TNT avevano due modelli organizzativi nettamente differenti. FedEx tutto internalizzato con forte presenza confederale e TNT con molti appalti e presenza del sindacato Autonomo. Tra l'altro TNT rappresentata

da una associazione datoriale (Fedit) con la quale il sindacalismo autonomi sottoscriveva importanti accordi nazionali, senza Filt Fit e Uilt.

Ovviamente tutto questo ha trovato ossigeno nella scellerata scelta di chiudere l'impianto di Piacenza nel pieno del processo di internalizzazione. Tema sul quale vi è una divisione anche strategica sulle modalità di gestione. Noi crediamo che si debba trovare una collocazione a quei lavoratori usando la fase delle internalizzazioni nelle aree limitrofe senza proseguire una guerra che rischia di mettere lavoratori contro lavoratori.

C'è poi un ultimo tema che riguarda il conflitto. I risultati che abbiamo ottenuto nascono da lotte dure, con momenti alti di tensione tipici del settore. Nei porti, nei vari impianti della logistica, davanti ai depositi dell'autotrasporto. Provando sempre a convincere i lavoratori e costruendo momenti di solidarietà. Se passa l'idea che l'unico modo di fare sindacato lì dentro è forzare il più possibile indipendentemente dal numero di lavoratori che aderiscono allo sciopero, avremo sempre più scontri tra lavoratori e sempre più rischi per chiunque.