

Como 14 - 15 - 16 Dicembre 2016

Stati Generali Cgil Lombardia

Intervento di **STEFANO MALORGIO**

**Segretario Generale FILT Cgil Lombardia**

Se dovessi provare ad identificare l'ambito nel quale dovremmo profondamente aggiornare la nostra analisi e rivedere altrettanto profondamente le strategie contrattuali e organizzative nel prossimo futuro, non avrei dubbio nel farlo corrispondere al settore merci e logistica. Lo dico dal punto di vista di una categoria che a livello lombardo sin dal 2007 ha puntato l'attenzione su questo segmento e che pure oggi deve misurarsi con una evoluzione ulteriore che dobbiamo essere capaci di interpretare perché è a rischio la presenza del sindacato confederale in questo comparto produttivo.

Alcuni dati di contesto:

### **LO SCENARIO ITALIANO**

- Il numero di addetti del settore del trasporto merci in Italia è di circa 774.000.  
(Fonte: ISTAT 2014)
- In Italia circa 82mila su circa 92mila aziende hanno meno di 10 dipendenti.  
(Fonte: ISTAT 2014)
- Su circa 132mila aziende del settore del trasporto delle merci in Italia, 77mila svolgono trasporto su strada.  
(Fonte: ISTAT 2014)

### **LO SCENARIO LOMBARDO**

- In Lombardia 2mila imprese di Logistica producono un giro di affari per circa 11 miliardi di Euro pari al 30% del Mercato italiano. Il 50% di questo Mercato è prodotto da aziende con sede nella Provincia di Milano.  
(Fonte: "Logistica, Lombardia porta d'Italia" - Camera di Commercio di Milano e Provincia e altri 2015)
- La Lombardia, con un traffico di 379milioni di Tonnellate di merci trasportate, rappresenta da sola il 25% del traffico su strada italiano.  
(Fonte: Il sistema logistico in Lombardia: trasformazioni in atto e scenari evolutivi – Camera di Commercio di Milano – 2015)
- In Lombardia si registrano 1992 sedi d'Impresa di cui 725 a Milano

La trasformazione del sistema produttivo con la generalizzazione di modelli organizzativi "toyotisti", la diffusione ormai consolidata del concetto di "zero scorte" o "just in time" ed un orientamento sempre più mirato al consumatore, lo sviluppo di piattaforme commerciali quali Amazon (ma non solo), hanno profondamente cambiato i parametri di valutazione di un prodotto. Avere tra le mani un prodotto acquistato qualche ora prima con un'Applicazione sul proprio smartphone oppure attraverso il web è una condizione diventata irrinunciabile e determinante per il consumatore nella scelta dei suoi acquisti. Questa "possibilità" è diventata essa stessa la caratteristica del nostro tempo. Solo qualche anno fa sarebbe stato inimmaginabile comprare uno smartphone da un produttore Cinese e riceverlo sull'uscio di casa propria in sole 24 ore. Non si tratta unicamente

dell'abbattimento delle frontiere commerciali ma di un'ulteriore evoluzione del mercato globale. Per queste ragioni entrare in possesso di una merce acquistata a migliaia di Km di distanza in poche ore è diventato un parametro della qualità della propria vita. Qui sta il punto di contatto tra il Lavoro di questo settore e l'idea di modernità della storia. Senza eccedere in similitudini, possiamo pensare all'era della Logistica come l'era dell'informatizzazione: entrambe hanno aperto uno scenario in cui le vite di milioni di persone sono profondamente cambiate.

A questa valutazione, che può avere carattere globale, si aggiunge la specificità del nostro Paese che rappresenta, per posizione geografica, una enorme piattaforma logistica di collegamento del mondo con l'Europa. Potenziale mai del tutto sfruttato, aggiungo, se si pensa alla inadeguatezza del sistema infrastrutturale complessivo di cui ancora oggi soffriamo.

Il sistema della logistica non è più periferico rispetto alla filiera produttiva ma ne è parte integrante è sempre più fondamentale".

Sul piano sindacale però siamo di fronte ad una profonda contraddizione tra la centralità del settore e la sua condizione reale. Infatti al valore strategico del comparto dovrebbe corrispondere un grande potere contrattuale dei lavoratori. Così non è. Prova ne sia la grande difficoltà nel rinnovare il contratto nazionale e più in generale la condizione non positiva sia del segmento più numeroso dei lavoratori, costituito dai magazzini e dei drivers che sono quelli che infine svolgono effettivamente il lavoro, che, elemento di novità degli ultimi anni, dell'autotrasporto.

Una contraddizione che il sindacato confederale deve riuscire a superare mettendo in campo strategie adeguate, altrimenti come sta succedendo altri se ne faranno interpreti trovando vie di uscita parziali e pericolosi.

Brevemente. Come noto in Italia il settore è strutturato con alcune grandi multinazionali (non italiane) che hanno il controllo della parte più ricca del processo, godono dei maggiori ricavi ma nella stragrande maggioranza dei casi non svolgono direttamente il lavoro che viene assegnato ad un mondo di imprese e consorzi assolutamente frammentato inquadrabile in tre diversi macrogruppi : facchinaggio, drivers, autotrasporto. Tale frammentazione nella maggior parte dei casi non sempre ha effetti per i committenti sul piano dei costi. In alcuni casi pagano più o meno la stessa cifra che però, a causa dei tanti passaggi di appalto e subappalto, non si trasforma in salario adeguato per i lavoratori. Non è neanche funzionale al sistema produttivo che non registra livelli di efficienza maggiori rispetto a chi svolge quelle lavorazioni "in house" (fed Ex) . Esso invece si presta molto, come dimostrato dalle inchieste di questi anni, sia alle infiltrazioni della criminalità organizzata sia alla gestione di sistemi complessi di evasione fiscale. In alcuni casi tale frammentazione della produzione era funzionale a favorire l'illegalità.

Più in generale però questo sistema ha prodotto, e forse questo era l'unico obiettivo, una diminuzione del potere sindacale. I lavoratori sottoposti a continui cambi di appalto, che si noti non hanno quasi mai un legame con l' aumento o diminuzione della produzione o con un cambiamento dei processi produttivi, sono oggettivamente più ricattabili e meno sindacalizzabili.

Il risultato è un settore in cui, ad esclusione dei dipendenti diretti dei grandi player del mercato (DHL, TNT, Fedex, UPS ecc.), la condizione dei lavoratori è indubbiamente difficile . Non solo dal punto di vista salariale ma anche sul piano della condizione generale anche in ragione della grande presenza di cittadini stranieri. Le forme di caporalato che nulla hanno da invidiare a quello del settore agricolo, sfruttamento e ricatti che superano il perimetro del "magazzino", soprusi e arbitarietà nelle scelte. In questi anni la FILT Lombardia ha raccolto centinaia di testimonianze che

ci hanno portato a pensare che spesso la legalità si ferma alle porte di ingresso dei grandi centri logistici.

L'elemento di novità invece è rappresentato non solo dalla massiccia presenza del sindacato autonomo della galassia Cobas, in realtà ormai piuttosto consolidata, ma dalla funzione che essi svolgono all'interno del settore. La loro strategia verte su alcune grandi direttrici.

Da un punto di vista organizzativo, queste organizzazioni sindacali attuano veri e propri accordi con i capi comunità presenti nelle diverse realtà. Figure di leader che in alcuni casi svolgono funzioni di caporali e che si ritrovano quindi ad avere copertura data da una sigla sindacale che magari li nomina anche RSA.

Le forme di lotta invece sono oramai consolidate. Quando scelgono un obiettivo, quasi sempre una realtà dove la nostra organizzazione è presente, e decidono di "bloccare" lo fanno indipendentemente dal numero di iscritti presenti all'interno, usando anche soggetti estranei a quella realtà produttiva, spesso da lavoratori espulsi da altre cooperative. Innumerevoli sono gli scontri violenti tra lavoratori che chiedono di poter lavorare e sindacato autonomo. Fatti che spesso, anche nella nostra organizzazione, hanno dato vita a giudizi errati dettati da uno schema classico "scioperanti Vs crumiri" superato in generale ed errato nel merito del settore.

Accade spesso che l'obiettivo dei Cobas, con una tecnica che non esito a definire ricattatoria, è spesso quello di far assumere questo personale dandogli anche funzioni di responsabilità interne che consentono ovviamente la sindacalizzazione forzata dei lavoratori.

Sul piano contrattuale invece due sono gli elementi centrali :

1- si punta a preservare il "netto in busta" per i lavoratori, con una strategia molto più efficace della sola applicazione del Ccnl i cui istituti sono soggetti a tassazione fiscale e contributiva più onerosi per le Aziende e alle volte meno interessanti per lavoratori che già in molti casi sanno che non utilizzeranno quei contributi anche per l'assenza di Patti bilaterali con i loro Paesi di Origine.

2- Lo schema è tipicamente fatto di accordi che si applicano solo ai loro iscritti e solo negli impianti in cui loro sono presenti.

Quello che provo a sostenere è la funzionalità di queste organizzazioni sindacali al mantenimento del modello produttivo che determina quelle contraddizioni sopra descritte. Non si spiegherebbe altrimenti il perché sempre più la committenza sia interessata ad un rapporto consolidato con loro ( vedi accordo Fedit) sia per la convenienza contrattuale e sia perchè un sistema di relazioni moderno con il sindacato confederale implica un sistema di regole non convenienti per loro. In sostanza la forza delle lotte, che indubbiamente essi sono stati capaci di mettere in campo, ha agito solo all'interno della singola realtà produttiva con risultati che hanno contribuito ad aumentare le tante contraddizioni e senza modificare l'assetto del sistema, anzi amplificandone le storture.

L'incremento della rappresentatività del sindacato confederale nel comparto della Logistica non è quindi soltanto una questione di concorrenza sindacale, ma essa è essenziale se si vuole intraprendere un percorso che porti quel segmento nel alveo di una piena legalità.

Aggiungo che la nostra strategia non può essere giocata sullo stesso piano e con lo stesso metodo del sindacato autonomo, non solo perché si entrerebbe in un "mercato già occupato" non consono alla nostra organizzazione e in cui tra originale e copia si sceglie l'originale ma anche e soprattutto

perché io credo che sono gli strumenti del sindacato confederale, opportunamente modellati a poter segnare la differenza, essere attrattivi per i lavoratori e infine cambiare il sistema. Questo non può neanche significare che si risolve tutto con accordi sulle relazioni industriali o buone prassi. Sarà una fase lunga in cui si devono alternare lotte e contrattazione, vittorie e sconfitte avendo sempre chiaro l'obiettivo finale da raggiungere.

### **Contrattuale.**

Sistema contrattuale nazionale che uniformi i trattamenti per gli appalti sotto la filiera di un'unica committenza ( appalti DHL, appalti Gls) superando la politica contrattuale selettiva per i soli iscritti al sindacato Xy e sul singolo appalto. Aprendo le contraddizioni dentro quel sistema.

Sul piano della contrattazione scontiamo la difficoltà di un settore contraddistinto dalla frammentazione produttiva. Accanto a grandi aziende che orientano il mercato vi è il proliferare costante di aziende di piccole dimensioni. È stato così in passato e oggi la crescita dei drivers – ovvero i trasportatori dell'ultimo miglio – rischia di implementare il numero di imprese di piccole dimensioni. A questi lavoratori rischiamo di non riuscire a dare né contrattazione, né rappresentanza.

Negli scorsi anni, in diversi territori lombardi, attraverso la contrattazione territoriale, abbiamo dato alcune risposte alle esigenze degli autotrasportatori di lunga percorrenza. Siamo riusciti a fare sperimentazioni significative nell'introduzione di servizi di welfare sanitario accessorio al sistema pubblico per i lavoratori del comparto. Laddove, a causa del nanismo produttivo, non riusciamo ad entrare come organizzazione sindacale abbiamo scelto il territorio come luogo della contrattazione per quei lavoratori. Tocca a noi ora pensare al territorio come luogo di strutturazione della rappresentanza di questi lavoratori.

**Organizzativo.** La forza del sindacato confederale in particolare, sta nella sua presenza diffusa nel territorio e nelle aziende. Nonostante ciò spesso siamo stati battuti dal sindacato autonomo proprio sulla capacità di tenere unite le vertenze in realtà differenti. Tutto questo è successo soprattutto a causa del nostro sistema di regole interne, fatto di autonomie e perimetri territoriali, che poco si adattano ad un mondo come quello della logistica. Penso ad esempio alla macro-area che si estende tra Lombardia e Emilia o tra Lombardia e Veneto. Allo stesso tempo abbiamo bisogno di un forte coordinamento nazionale rispetto alle scelte contrattuali che si svolgono sui singoli territori. Si tratta di definire quindi da un lato un sistema che adegui le titolarità contrattuali alla vera geografia del sistema produttivo, dall'altro una regolata cessione di sovranità alle strutture superiori per valorizzare al massimo la nostra capacità di essere organizzazione e, diciamo, ripristinando un sistema di solidarietà che ci faccia sentire tutti meno soli rispetto alle enormi difficoltà.

**Politico.** È evidente che un settore che ha questo assetto e questi problemi ha necessità di regole e di leggi adeguate perché se è pur vero che in alcuni casi quelle esistenti non sono attuate, e si tratta quindi di richiamare tutti alla necessità dei controlli, in altri esse vanno adeguate alla fase attuale. Solo a titolo di esempio si pensi al senso originario delle cooperative di lavoro, con la legislazione di supporto conseguente, e all'utilizzo distorto che ne viene fatto attualmente. Per punti: un codice degli appalti privati che provi ad allargare alcune esperienze del settore pubblico, l'adeguamento delle norme sulla cooperazione in riferimento in particolare alle garanzie sulla tenuta patrimoniale e sul piano del loro "fallimento", norme che spingano sulla gestione dei cambi

di appalto in tavoli che vedano dalla presenza delle istituzioni ispettive e di controllo e delle committente, in modo da verificare la genuinità dell'appalto entrante e di quello uscente. A li elio di Regione Lombardia si sta provando.....

**Culturale.** Quanto prima ho descritto si realizza esclusivamente se siamo in grado di far diventare "egemone" la nostra lettura del settore, delle sue dinamiche e delle sue contraddizioni contrastando quella delle altre forze in campo che è fuorviante e funzionale al mantenimento della situazione. Questo significa fare un investimento economico ed organizzativo concreto su questo versante, producendo inchieste, promuovendo convegni, puntando nell'apertura di un rapporto specifico con la stampa, usando ogni possibile "fatto" che accade per squarciare il velo che avvolge questa realtà. Usare anche lo story telling. Provare ad attaccare anche svelando al pubblico il rapporto tra il prodotto consegnato ed il lavoro (penso alla campagna libro etico della FILT di Pavia , come un metodo che va ampliato e generalizzato)

Articoli di Di Vico, Saviano.

Lavorare sulla crescita di consapevolezza dei lavoratori rispetto al loro ruolo sociale. So che può apparire velleitario ma è assolutamente necessario. In un quadro in cui il lavoro è solo scambio tra prestazione e salario non ci può essere nessuna crescita sociale. Si tratta di un lavoro di formazione anche culturale, di acquisizione di coscienza della propria condizione, di costruzione di una identità collettiva. Necessaria ancor di più in un contesto di forti differenze culturali e etniche.

## **Conclusion**

Tutto questo richiede una profonda e sempre aggiornata conoscenza dei sistemi produttivi e del lavoro che è in continua mutazione.

Ingresso di Amazon come operatore in proprio

Automazione dei magazzini (costi tecnologia sempre in decrescita) e quindi lavoro di anticipo sulla individuazione è contrattualizzazione delle figure professionali

Essere quindi noi stessi. Esercitare il nostro ruolo. Io credo che sia sempre anche nelle fasi più complesse il metodo e la via di uscita. Senza scorciatoie.

.