



## SUPPLEMENTO ALLA NEWSLETTER NR. 8\_2022



### PREMESSA

*In articulo mortis il governo Draghi, tramite l'ex Ministro Giovannini, ha voluto lasciare in eredità al suo successore un Documento strategico sulla mobilità e la logistica sostenibili (<https://www.mit.gov.it/comunicazioni/news/mobilita-e-logistica-sostenibili-pubblicato-il-documento-strategico-del-mims>) redatto da una Commissione di esperti diretta dal prof. Ennio Cascetta, che già aveva svolto un ruolo di primo piano nella stesura del lontano Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 1999-2001.*

*Allora il nostro Presidente Sergio Bologna aveva curato tutta la parte riguardante il trasporto merci e la logistica. Chiamato poco prima della caduta del governo Draghi a collaborare al nuovo Documento, ha scelto di focalizzare il suo contributo sul tema "lavoro", che non era mai stato affrontato nei precedenti documenti di programmazione, se non - per la parte riguardante solo il lavoro portuale - dal Ministero Del Rio.*

*Il poco tempo a disposizione, data la necessità di concludere quanto prima, e ragioni di equilibrio con gli altri capitoli del Documento hanno fatto sì che nella stesura finale solo una parte del contributo del prof. Bologna abbia potuto essere recepita. Riteniamo pertanto che possa essere utile, anche per i nuovi responsabili, riportarne il testo integrale inviato alla Commissione di esperti (il paragrafo f) sulla formazione - tranne le appendici - è invece la rielaborazione di un testo scritto dalla giornalista Morena Pivetti, che ha seguito sin dall'inizio l'intero lavoro della Commissione).*

## IL LAVORO - SERGIO BOLOGNA

Il tema "lavoro" è stato spesso trascurato nei documenti di programmazione, concentrati prevalentemente su infrastrutture, regolazione, ambiente. Eppure il fattore umano, malgrado i progressi fatti dall'automazione, continua a svolgervi un ruolo essenziale. Gli anni della pandemia lo hanno dimostrato in maniera inequivocabile.

Anche a causa di questa relativa trascuratezza, si sono andati accumulando negli anni una serie di fattori critici nell'ambiente di lavoro dei trasporti e nella logistica che oggi, se non affrontati adeguatamente, rischiano di creare delle strozzature che possono compromettere lo sviluppo di servizi che si sono rivelati ormai il tessuto connettivo della globalizzazione.

Si tratta di fattori inerenti le condizioni di lavoro (salari, orari, sicurezza, precarietà), le relazioni industriali (contrattazione collettiva, applicazione del CCNL, rappresentanza sindacale), la legislazione sul lavoro (in particolare per quanto riguarda la forma d'impresa cooperativa), il tutto aggravato dalla diffusa illegalità derivante in gran parte dall'intermediazione illecita di mano d'opera, come si legge nel *Rapporto Intermedio* della "Commissione Parlamentare d'inchiesta sulle condizioni di lavoro in Italia sullo sfruttamento e sulla sicurezza nei luoghi di lavoro pubblici e privati", presentato il 21 aprile 2022.<sup>1</sup>

Va subito detto però che alcuni di questi fattori critici non sono specifici del caso italiano. Il settore dei trasporti, da sempre, è stato a livello internazionale un settore ad alta conflittualità sindacale,<sup>2</sup> determinata in gran parte dai rischi e dai disagi inerenti al trasporto in quanto tale (si pensi semplicemente alla lontananza da casa) ma in parte anche dalla consapevolezza della forza lavoro del settore di poter esercitare un forte potere contrattuale, fino ai limiti di poter paralizzare con scioperi prolungati un intero paese.<sup>3</sup>

1. Quando il trasporto diventa un segmento della catena logistica (*supply chain* lett. "catena di fornitura") entra in una sfera nella quale il modello organizzativo prevalente è quello della **filiera**, ossia un sistema concatenato d'impresе che concorrono alla realizzazione del prodotto-servizio su una dimensione globale. È un sistema ad alta complessità dal punto di vista giuridico, per quanto riguarda le responsabilità sul piano economico, civile e penale dei singoli

---

<sup>1</sup> <https://www.senato.it/notes9/Web/18LavoriNewV.nsf/OdGInchCondizioniLavoroCommWebLeg?ReadForm&7/2022/>

<sup>2</sup> Deborah Cowen, *The Deadly Life of Logistics*, University of Minnesota Press, Minneapolis-London 2014.

<sup>3</sup> Il ruolo della logistica distributiva è emerso in tutta la sua importanza proprio durante i mesi della pandemia. Non stupisce quindi se la materia del diritto di sciopero nella logistica sia stata trattata dalla "Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali", che vi ha dedicato di recente un corposo dossier (14.06.2022) intitolato *Appalti e conflitto collettivo. Tendenze e prospettive*. Dalla Commissione è partita la proposta al governo di inserire tra le norme riguardanti gli appalti una che impone all'appaltatore, per poter partecipare ai bandi di gara, l'applicazione del CCNL trasporti e logistica.

attori. I quali possono essere singole imprese o "galassie d'impresa"<sup>4</sup> e questo, oltre ai rapporti gerarchici committente-contractor, consente la formazione di ampie "zone grigie" dove i diritti dei lavoratori non vengono riconosciuti o vengono calpestati, rendendo necessari interventi legislativi "a livello di filiera".<sup>5</sup>

Concentreremo la nostra attenzione su alcuni elementi riguardanti la situazione del lavoro nel **trasporto merci** e nella **logistica distributiva**, sia perché alcuni fattori critici citati in precedenza si sono manifestati con maggiore crudezza in questo comparto sia perché alcune innovazioni tecnologiche e di modello di business – ci riferiamo in particolare all'**e-commerce** – ne stanno modificando profondamente gli assetti organizzativi e la composizione della forza lavoro a livello mondiale.<sup>6</sup>

2. L'Italia è un paese dove la ridotta dimensione delle imprese ha avuto conseguenze negative sul livello dei suoi servizi logistici. Praticando il sistema di vendita ex work (o "franco fabbrica") le piccole imprese italiane hanno consegnato la logistica nelle mani dei loro clienti,<sup>7</sup> le imprese medio-grandi hanno preferito esternalizzare (*outsourcing*). I segmenti del ciclo maggiormente gestiti da terzi sono magazzinaggio e trasporto. Ci sono vari livelli di esternalizzazione, quando il rapporto tra impresa committente e fornitore di servizi logistici diventa un rapporto di partnership fondato su contratti a lungo termine, si parla di *contract logistics*.<sup>8</sup>

---

<sup>4</sup> V. la descrizione della struttura organizzativa di una grossa società di distribuzione merci da parte dell'Autorità per le garanzie nelle Comunicazioni (Delibera n 476/17/CONS). La figura della galassia è quella che può descrivere anche i consorzi di cooperative di produzione-lavoro che vivono di appalti nella logistica distributiva come nei servizi pubblici. Il socio di cooperativa è sia comproprietario – la sua quota d'iscrizione vale come quota di capitale – che dipendente.

<sup>5</sup> E' il caso di Francia e Germania dove, rispettivamente nel 2017 e nel 2021, sono state emanate delle leggi che prevedono la responsabilità dell'impresa capofila per violazioni delle norme sul lavoro commesse dai suoi fornitori e subfornitori e le fanno obbligo di *due diligence*, cfr. *Loi n. 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre* (<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2017/3/27/ECFX1509096L/jo/texte>); in Germania la *Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz* emanata il 22 luglio 2021, entrerà in vigore il 1 gennaio 2023 (v. la traduzione del testo della legge in italiano e il commento del prof. Luca Nogler su "Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali", n. 173, 2022, 1). Il 23 febbraio 2022 la Commissione europea ha presentato una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al dovere di diligenza delle imprese ai fini della sostenibilità, COM (2022) 71 final, in "Bollettino Adapt", n. 1, 2022. Sulla normativa italiana, ancora più garantista, in quanto non si parla solo di *due diligence* ma di "responsabilità in solido", ci è sembrato opportuno dedicarvi un apposito **Riquadro n. 1**

<sup>6</sup> V. l'importante studio *The Changing Face of Distribution* della società Cushman&Wakefield del 2019. Significativi anche gli annuali *Trend Report* di DHL, in particolare quello del dicembre 2021 su *Future of Work in Logistics* (<https://www.dhl.com/global-en/home/press/press-archive/2021/dhl-releases-latest-trend-report-on-the-future-of-work-in-logistics.html>); di particolare interesse l'edizione del "DHL Logistics Radar Report" del 2018 dove si affermava che dall'epoca dell'invenzione del container non si erano mai verificate tante innovazioni in un arco di tempo così ristretto: e-commerce, CO2 reduction, electrical vehicles, smart container, collaborative robots, Internet of things, next generation wireless, Artificial Intelligence, blockchain ecc.. L'azienda-simbolo di questa svolta epocale è naturalmente Amazon, sulla quale ormai sono stati scritti decine di libri e articoli scientifici; qui ci basterà ricordare il più famoso e citato, Lina M. Kahn, *Amazon's Antitrust Paradox*, su "The Yale Law Journal", vol. 126, N. 3, 2017, che forse le è valsa la nomina, a 32 anni, di Presidente della Federal Trade Commission degli USA.

<sup>7</sup> Questi effetti negativi in parte si riscontrano nello studio annuale sulla bilancia dei noli nel trasporto realizzato dalla società TRT per conto della Banca d'Italia; v. ultima edizione, giugno 2022 su <https://www.bancaditalia.it/media/notizia/indagine-sui-trasporti-internazionali-di-merci-2021/?com.dotmarketing.htmlpage.language=102>.

<sup>8</sup> Per l'analisi puntuale di questo settore specifico e il suo stato dell'arte in Italia v. i risultati dell'indagine annuale dell'"Osservatorio sulla contract logistics 'Gino Marchet'" del Politecnico di Milano (v. <https://www.osservatori.net/it/eventi/on-demand/programmi-tematici/evoluzione-mercato-contract-logistics-programma?hsCtaTracking=2c9110f6-9044-4ee8-bc07-57b86c898126%7C209d912d-a64d-41ee-8d77-befa3954a998>)

Tuttavia, né la qualità dei rapporti tra cliente e fornitore né la dimensione dell'impresa sembrano degli elementi che mettono al sicuro una catena logistica da pratiche illegali nella gestione della forza lavoro, com'è dimostrato dal fatto che la magistratura italiana ha dovuto intervenire con misure eccezionali (come l'amministrazione giudiziaria) per porre fine a queste pratiche presso alcune aziende multinazionali. Pratiche che non solo hanno visto negati alcuni diritti fondamentali ai lavoratori ma che hanno causato dei notevoli **danni allo Stato** sul piano fiscale, sia per quanto riguarda i versamenti IVA sia per quanto riguarda i versamenti dei contributi sociali all'INPS e all'INAIL.<sup>9</sup> I lavoratori maggiormente colpiti sono stati in grande maggioranza lavoratori extracomunitari organizzati in cooperative cosiddette "spurie", impiegati in lavori di facchinaggio presso magazzini della distribuzione e autisti delle consegne. Per cooperativa "spuria" s'intende una cooperativa il cui titolare è un nome o una figura di comodo, che viene istituita per partecipare a un bando d'appalto e sciolta alla scadenza dell'appalto medesimo. Oltre a non applicare il CCNL di riferimento, queste cooperative, inserite o meno in consorzi, possono sfruttare i lavoratori in maniera da ridurli quasi allo stato di schiavitù.<sup>10</sup>

3. Il prolungarsi di questa situazione e l'emergere dal 2011/2012 di una conflittualità gestita da sindacati di base non riconosciuti dalla controparte datoriale ma spesso in grado di stipulare accordi a livello di singola azienda, hanno indotto i sindacati confederali e le associazioni datoriali a cercare **un terreno d'intesa comune** per combattere il fenomeno dell'illegalità e per affrontare alcune cause del malcontento dei lavoratori.<sup>11</sup>

Quanto il problema dell'illegalità fosse diventato a un certo punto una vera e propria emergenza risulta dall'"Avviso comune" sottoscritto dalle organizzazioni firmatarie del contratto trasporti, logistica e spedizioni davanti ai Ministri delle Infrastrutture, del Lavoro, dello Sviluppo Economico, dell'Interno, dell'Economia e Finanze, della Salute il 10 dicembre 2020. Al primo punto si poteva leggere: "Le parti chiedono l'immediata ricostituzione del

<sup>9</sup> Ispettorato Nazionale del lavoro, *Relazione sull'attività svolta*, vari anni (<https://www.ispettorato.gov.it/it-it/studiestatistiche/Pagine/Rapporti-annuali-sull-attivita-di-vigilanza.aspx>; cfr. anche <https://www.lavoro.gov.it/temi-e-priorita/salute-e-sicurezza/focus-on/Attivita-ispettiva/Pagine/default.aspx>).

<sup>10</sup> Gli interventi della magistratura, preoccupata anche per la possibile infiltrazione della criminalità organizzata, si sono intensificati dopo il 2015/2016 (su questo le newsletter di settore, in particolare [www.trasportoeuropa.it](http://www.trasportoeuropa.it), hanno dato costante notizia). Da allora di logistica hanno iniziato a occuparsi anche le riviste specializzate in diritto del lavoro, v. Bologna, Curi, *Relazioni industriali e servizi di logistica. Uno studio preliminare*, in "Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali", n. 161/2019, 1, pp. 125-156 e il numero speciale di "Rivista giuridica del lavoro e della previdenza sociale", anno LXXI, 2020, n. 3, che riporta gli atti di un congresso organizzato dalla CGIL.

<sup>11</sup> Una di queste è rappresentata dai lunghi periodi di vacanza contrattuale, più volte denunciata dal CNEL, cioè dal periodo che intercorre tra la scadenza di un contratto nazionale e il suo rinnovo. Ciò è fortemente penalizzante per i lavoratori sul piano retributivo. Nel caso che c'interessa, un contratto trasporti, logistica e spedizioni era stato stipulato con decorrenza 1 gennaio 2013 e scadenza 31 dicembre 2015, ma per rinnovare quello successivo si è dovuto aspettare il 2017, scaduto il quale, alla fine del 2019, si è dovuto aspettare il 18 maggio 2021 per rinnovare quello vigente, valido fino al 31 marzo 2024, prevedendo per ciascun lavoratore un riconoscimento di 230 euro *una tantum* per il periodo di carenza contrattuale; v. <https://www.contrattotrasporti.it/>. Un'altra causa di malcontento – a parte i cosiddetti contratti "pirata" sottoscritti da sindacati improvvisati e per nulla rappresentativi – è l'applicazione nel settore della logistica del contratto multiservizi, quello delle imprese di pulizia, che è stato rinnovato l'ultima volta nel maggio 2019 ed è scaduto nel maggio 2022 (<https://www.contratticcnl.it/multiservizi/>), con minimi tabellari molto peggiori di quelli del contratto trasporti e logistica. Qui il periodo di carenza è durato addirittura otto anni! E nel nuovo contratto non è prevista alcuna compensazione.

Tavolo della Legalità presso il MISE con la partecipazione dei Ministeri del Lavoro, dei Trasporti e dell'Interno, oltre che delle scriventi parti sociali, affinché vengano messi a punto provvedimenti condivisi finalizzati a garantire lo sviluppo della legalità e della trasparenza nel mondo della logistica, del trasporto e delle spedizioni anche attraverso azioni e interventi volti a prevenire e a sanzionare forme di irregolarità, nonché a individuare i soggetti destinatari di misure premiali volte a incentivare lo sviluppo della legalità".<sup>12</sup> La caduta del secondo governo Conte tre mesi dopo, nel febbraio 2021, costituiva una battuta d'arresto.

Nel luglio 2021 il Ministro del Lavoro del governo Draghi, Orlando, costituiva una task force tra Ispettorato Nazionale del Lavoro, INPS e Agenzia delle Entrate con funzione di controllo sulle catene d'appalto e sul contrasto al dumping, salutata con favore, tra gli altri, dall'Associazione Generale Cooperative Italiane.<sup>13</sup> Infine, con **Decreto Ministeriale n. 34 del 24 febbraio 2022** veniva avviata un'iniziativa volta a realizzare un "Piano nazionale per la lotta al lavoro sommerso", che ha portato alla creazione di una "Commissione Nazionale sul lavoro sommerso" che avrebbe dovuto presentare i risultati dei suoi lavori il 15 ottobre 2022. Essa rientrava tra gli interventi previsti dal PNRR nella parte di competenza del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, in armonia con la campagna **EU4FairWork** dell'Unione Europea, lanciata nel marzo 2020.<sup>14</sup>

Ma più efficaci forse di queste iniziative centralizzate possono rivelarsi quelle in cui gli attori concordano un'**autoregolazione volontaria**, come nel caso della "Carta metropolitana per la logistica etica", promossa dal Comune, dalla città metropolitana di Bologna, dalla Regione Emilia-Romagna, dall'INAIL e dall'Ispettorato del Lavoro del territorio, dai sindacati confederali, dalla Camera di Commercio di Bologna, dalla Confindustria di Bologna e Imola, dall'Interporto di Bologna nel gennaio 2022.

In parallelo con questi livelli istituzionali si è sviluppata un'intensa attività di ricerca e di riflessione da parte dei **giuslavoristi**, che ha visto diverse Università italiane associarsi per mettere a fuoco le problematiche del "lavoro povero" e della contrattazione collettiva, soprattutto nei settori dell'agroalimentare e della logistica.<sup>15</sup>

---

<sup>12</sup> Per i sindacati avevano firmato FILT CGIL, FIT CISL, UILTrasporti, per la controparte datoriale ben 24 organizzazioni: ANITA, Assologistica, Confartigianato Trasporti, Confetra, FAI, Fedespediti, FITA CNA, Legacoop produzione e servizi, AITI, AITE, Assoespressi, Fedit, Assotir, CLAAI, Confrtrasporto, Concooperative lavoro e servizi, Federtraslochi, Federlogistica, Trasporto Unito, FIAP, FISU, AGCI Servizi, UNITAI, CNA Casartigiani. La frammentazione della rappresentanza, in particolare nell'autotrasporto, è uno dei problemi cronici di questo settore.

<sup>13</sup> [https://agenparl.eu/2021/07/08/logistica-agci-servizi-bene-ministro-orlando-per-tavolo-di-confronto-a-difesa-di-un-mercato-piu-trasparente-e-legale-2/?fbclid=IwAR1VUPRq2mLAJS\\_bjbeh3PKFzMvBmpgcOR2jahZFBcTKa58XNPDwR\\_z9quE](https://agenparl.eu/2021/07/08/logistica-agci-servizi-bene-ministro-orlando-per-tavolo-di-confronto-a-difesa-di-un-mercato-piu-trasparente-e-legale-2/?fbclid=IwAR1VUPRq2mLAJS_bjbeh3PKFzMvBmpgcOR2jahZFBcTKa58XNPDwR_z9quE)

<sup>14</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/ip\\_20\\_355](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/ip_20_355). Nel presentare l'iniziativa il Ministro Orlando dichiarava: "Quando si parla di lavoro sommerso in realtà si affrontano una serie di situazioni interconnesse fra loro, che spesso coesistono e si sovrappongono: dai lavoratori in condizione di clandestinità, al caporalato, alla mancata dichiarazione delle effettive ore di lavoro, al ricorso fraudolento al lavoro autonomo, fino alla pretesa di restituzione di parte del compenso" (<https://www.lavoro.gov.it/stampa-e-media/Comunicati/Pagine/Insediato-il-tavolo-tecnico-per-l-elaborazione-del-piano-nazionale-di-contrasto-al-lavoro-sommerso.aspx>).

<sup>15</sup> L'Università di Verona è stata capofila del progetto europeo FARM dedicato all'agroalimentare (v. tutti i materiali e il report finale su <https://project-farm.eu>); l'Università di Udine è invece capofila delle unità di ricerca del progetto "Working Poor N.e.e.d.s. New Equity Decent Work and Skills" che si è da poco concluso. La pubblicazione degli atti

4. Cogliendo gli spunti offerti dalle ricerche e dalle riflessioni di questi studiosi, vorremmo sinteticamente elencare i punti sui quali iniziative legislative o azioni delle istituzioni e delle parti sociali potrebbero contribuire al superamento delle criticità del mercato, segnalando al tempo stesso che cosa già si sta facendo e che cosa Parlamento e governo potrebbero fare.

a) *contrattazione collettiva e rappresentanza sindacale:*

- è necessario rafforzare il ruolo del CCNL trasporti, logistica, spedizioni e superare i lunghi periodi di vacanza contrattuale; in questa direzione va l'iniziativa del **CNEL che ha assegnato un codice ai contratti** depositati presso i suoi uffici, codice che le imprese debbono riportare al versamento dei contributi INPS; in tal modo è più semplice individuare le imprese che lo applicano e quelle che applicano altri contratti al ribasso <sup>16</sup>

- ma nella legislazione italiana esistono anche casi in cui il legislatore fa obbligo ai datori di lavoro di applicare un determinato CCNL riconosciuto dai sindacati più rappresentativi <sup>17</sup>

- gli ambiti problematici in tema di rappresentanza e contrattazione collettiva sono 1) la misurazione della rappresentatività e 2) l'individuazione dell'ambito di applicazione di un contratto collettivo, cioè **la categoria contrattuale**, che deve essere compatibile con l'attività svolta dal datore di lavoro (problema questo particolarmente sentito nella logistica dove vediamo spesso applicato il contratto multiservizi delle imprese di pulizia)

- sulla rappresentanza sindacale esistono varie proposte di legge che non sono ancora andate in porto <sup>18</sup>; vista la situazione nel settore della logistica, dove alcuni **sindacati di base** (SI Cobas, AdL Cobas, USB) sono riusciti negli ultimi anni ad ottenere la maggioranza delle deleghe in diverse imprese di logistica, le scelte possibili vanno dalla loro ammissione al tavolo delle trattative per il CCNL al considerarli "associazioni a delinquere"<sup>19</sup>

- un contributo positivo al governo delle relazioni industriali possono darlo **gli enti bilaterali**, in particolare sul piano della formazione; per i lavoratori della logistica esiste **Ebilog**, Ente Bilaterale Nazionale per il settore 'Logistica, Trasporto Merci, Spedizione' <sup>20</sup>, mentre una larga

---

avverrà solo nel gennaio 2023 ma nel frattempo è stato possibile seguire due cicli di webinar, tra i quali di particolare interesse per la logistica quello dedicato a "Pluralismo contrattuale e retribuzioni minime".

<sup>16</sup> Grazie a questa codificazione, nel suo "Rapporto Annuale 2022" l'INPS ha potuto quantificare l'applicazione dei vari contratti da parte delle imprese. **V. Riquadro n.2.**

<sup>17</sup> È il caso delle imprese edili impiegate in interventi che usufruiscono del bonus ristrutturazione, delle imprese che lavorano per appalti pubblici o per quelle che godono di sgravi contributivi; ma i giuslavoristi citano a questo proposito come fondamentale la sentenza 51/2015 della Corte costituzionale che ha considerato legittimo il rinvio alla contrattazione collettiva nell'ambito della normativa in materia di società cooperative.

<sup>18</sup> <http://documenti.camera.it/leg18/dossier/pdf/LA0094.pdf>. Nella misurazione della rappresentatività di un'organizzazione sindacale si è passati da un criterio di numerosità degli iscritti al criterio della cosiddetta "affiliazione" a CGIL, CISL e UIL; i dati di cui oggi disponiamo grazie alla codificazione del CNEL ci consentono però di capire qual è il contratto maggiormente applicato e dunque qual è il sindacato più rappresentativo.

<sup>19</sup> Questo il reato contestato nel luglio 2022 nelle 348 pagine dell'Ordinanza di custodia cautelare della Procura di Piacenza nei confronti di alcuni sindacalisti di base (il Tribunale del riesame ha poi revocato l'arresto ai domiciliari); v. Bison, D'Agostino, *L'indagine che azzerà picchetti e scioperi nell'inferno logistica*, in "Il fatto quotidiano", 25 luglio 2022.

<sup>20</sup> <https://www.ebilog.it/>



parte degli autisti fa riferimento a **FSBA**, Fondo di Solidarietà Bilaterale per l'Artigianato<sup>21</sup>, che eroga anche la Cassa Integrazione ai padroncini

#### b) *problema retributivo*

- sia il "Rapporto INPS 2022"<sup>22</sup> che il "Rapporto Annuale ISTAT 2022"<sup>23</sup> hanno messo in luce una situazione generale di basse retribuzioni in Italia, che già il governatore Visco aveva considerato "un'anomalia italiana"<sup>24</sup>

- la decrescita salariale secondo l'INPS è attribuibile "alla parcellizzazione della prestazione lavorativa, anche per effetto della eccessiva flessibilizzazione introdotta dalle riforme sul mercato del lavoro", ossia eccesso di contratti a termine, part time, tirocini ecc.

tenuto conto inoltre che

- il calcolo delle retribuzioni nel settore logistica è complicato dal fatto che le imprese nei loro bilanci l'appalto di lavoro non lo inseriscono nella voce "costo del personale" ma nella voce "beni e servizi da terzi", in modo che le statistiche sulle retribuzioni lorde mediane riguardano solo i dipendenti e la forza lavoro più qualificata, mentre la massa dei lavoratori degli appalti meno qualificati resta oscurata

- e quand'anche volessimo ricostruire e quantificare l'impiego di mano d'opera esterna mediante il DURC (Dichiarazione Unica di Regolarità Contributiva) avremmo il numero di lavoratori impiegati ma non le ore lavorate

- in una situazione, dunque, di scarsa trasparenza dei dati e di generale depressione dei salari sembrerebbe opportuna l'introduzione di un **salario minimo legale**<sup>25</sup>

#### c) *ambiente di lavoro*

- nel settore logistica e trasporto si possono verificare **situazioni estreme** di disagio, che la pandemia ha ulteriormente aggravato (si pensi agli equipaggi delle navi che non potevano scendere a terra, nemmeno per sbarcare le persone decedute)

- una delle categorie le cui condizioni di lavoro sono giunte a un punto che risulta sempre più difficile, non solo in Italia, rimpiazzare quelli che vanno in pensione, è la categoria degli **autisti di lunga distanza**

---

<sup>21</sup> <https://www.fondofsba.it/>

<sup>22</sup> "dal 2019 al 2021 i dipendenti in Italia, tenuto conto anche dei regimi di orario e delle tipologie contrattuali, sono aumentati in termini assoluti dell'1%, le retribuzioni sono diminuite dello 0,2%".

<sup>23</sup> Circa 4 milioni di dipendenti, pari al 29,5% del totale, sono a bassa retribuzione annua, cioè inferiore al valore soglia considerato come 12 mila euro ("La metà dei dipendenti percepisce meno di 10,5 euro per ora di lavoro").

<sup>24</sup> v. il suo intervento all'Euroscience Open Forum del settembre 2020 (<https://www.bancaditalia.it/media/notizia/intervento-del-governatore-ignazio-visco-all-esof-2020/>).

<sup>25</sup> In attesa della direttiva UE, su cui Consiglio e Parlamento hanno raggiunto un accordo provvisorio il 7 giugno 2022 (<https://www.consilium.europa.eu/it/policies/adequate-minimum-wages/>).

- premesso che valgono per loro a livello di sicurezza e ambiente le precedenti considerazioni sulla tutela sindacale, vale la pena chiedersi se non possa essere un miglioramento della loro condizione l'allestimento sulle autostrade di **aree di sosta attrezzate**, dove possano trascorrere le ore di riposo in un ambiente igienico e protetto dal rischio di furti ed aggressioni

26

d) *il contratto di logistica come contratto d'appalto atipico* (Riquadro n. 1)

- l'associazione datoriale Assologistica ha presentato nel 2020 alla Commissione Affari Costituzionali e alla Commissione Lavori Pubblici del Parlamento una proposta di modifica delle norme che regolano il contratto di logistica e, all'interno di questo, le operazioni di trasporto, proposta in parte accolta con la **modifica dell'art. 1677 del Codice Civile**; il tema è rilevante perché riguarda la responsabilità verso terzi per i danni apportati alla merce e potrebbe avere ricadute sulla responsabilità solidale per il trattamento spettante ai lavoratori; il contratto di trasporto ha delle proprie norme molto chiare al proposito, che verrebbero a cadere nel momento in cui il trasporto viene inglobato in un contratto (quello di logistica) che è un contratto d'appalto, che era sinora atipico, e che ora ricade nella complessa normativa sugli appalti. Peraltro, da tempo si dubita della legittimità costituzionale dell'affievolimento delle tutele dei lavoratori previsto per il trasporto rispetto agli appalti di servizi

- poiché la materia è complessa ci limitiamo a segnalare questo come uno dei punti che, a seconda delle soluzioni interpretative della giurisprudenza, potrebbe avere degli effetti non secondari sulla tutela dei lavoratori

e) *il problema culturale e la necessità di tenere alta l'attenzione sulle problematiche del lavoro*

- nell'affrontare le criticità di cui abbiamo parlato si sottolinea l'importanza della formazione professionale ma anche l'importanza di agire sulla mentalità, sulla cultura, di un personale che in gran parte è composto da soggetti non qualificati

- non si parla quasi mai della necessità di intervenire invece sulla cultura, sulla mentalità del management della logistica, che a nostro avviso presenta deficit importanti, <sup>27</sup> **per**

---

<sup>26</sup> Affinché questa idea abbia un minimo di prospettiva di realizzazione occorre che sia formulata dallo Stato come condizione della concessione o del rinnovo della concessione. Il problema della carenza di autisti è un problema grave non solo in Europa e negli Stati Uniti e riguarda anche quelli di corta distanza o quelli dell'ultimo miglio dell'intermodale, dove è una delle maggiori cause della congestione dei porti; si fugge da una professione che è diventata sempre più faticosa e disumana. Pensare di porvi rimedio abbassando l'età per ottenere la patente professionale dimostra soltanto l'abissale distanza culturale che divide ormai i datori di lavoro dai lavoratori. V. i risultati dell'ultima (settembre 2022) indagine dell'International Road Transport Union (IRU) sulla mancanza di autisti in Europa: <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/one-ten-european-truck-drivers-missing-shortage-escalates>. Sulla base di queste indagini l'IRU pubblica annualmente il *Driver Shortage Global Report* (<https://www.iru.org/system/files/IRU%20Global%20Driver%20Shortage%20Report%202022%20-%20Summary.pdf>).

<sup>27</sup> Si pensi soltanto al fatto che l'argomento "legalità" o "contrattazione collettiva" non è mai apparso, fino al 2018, nei numerosissimi convegni, seminari, dibattiti, workshop, degli operatori della logistica, tanto da chiedersi cosa intendevano quando parlavano (a josa) di "risorse umane". Il portale sul lavoro tedesco Meinestadt.de - come riferisce la Newsletter dell'Associazione di Logistica BVL (Bundesvereinigung für Logistik), "Log.Mail" del - ha condotto un'inchiesta presso un campione di quadri di vari settori industriali e del terziario sullo stile di comportamento dei manager verso i dipendenti. Quello con il livello di giudizio più negativo è risultato il management del settore della logistica, dove la Germania vanta una leadership mondiale.



## **traghettarlo da una visione del lavoro come puro "costo" a una visione del lavoro come "risorsa"**

- tanto maggiore può essere il cambio di mentalità quanto più alta è l'attenzione delle istituzioni e dell'opinione pubblica sul problema dello sfruttamento dei lavoratori; pertanto, riteniamo importante che i prossimi governi **continuino sul solco tracciato** finora

### *f) la formazione*

- il problema della cultura manageriale diventa a questo punto uno degli elementi fondamentali per padroneggiare le innovazioni tecnologiche che stanno caratterizzando "il salto d'epoca" e per affrontare i cambiamenti profondi che avverranno negli anni futuri

- si è parlato finora prevalentemente di cultura d'impresa di servizi, è ora di parlare anche di cultura delle imprese **che costruiscono le infrastrutture** e spesso anche le gestiscono; una moderna dotazione infrastrutturale del Paese richiede professionalità che sappiano utilizzarla al meglio in tutti i comparti, stradale, marittimo, aereo, intermodale

- è possibile immaginare che in una prima fase di investimenti del PNRR gli incrementi occupazionali riguardino i profili professionali delle infrastrutture e delle costruzioni. In particolare, si tratta di addetti edili, carpentieri, ferraioli, topografi, operatori TBM, addetti alla conduzione di macchine movimento terra ed escavatori, ingegneri civili, geometri, geologi, operatori infrastrutturali. Ma anche progettisti, manutentori e gestori di impianti di produzione e trasmissione dell'energia; progettisti, manutentori e gestori della infrastrutturazione digitale; tecnologi; progettisti di comunità intelligenti; ingegneri dei materiali 4.0; innovation manager. Per il reperimento e la formazione di figure di lavoratori con un minore grado di specializzazione sarà necessaria un'attività di formazione rivolta a persone disoccupate, inattive ed anche a cluster particolari, come i richiedenti asilo ed i percettori di reddito di cittadinanza

- la scarsità di profili professionali è uno dei grandi paradossi del nostro Paese. Negli ultimi 15 anni all'aumento della disoccupazione si è accompagnato anche un maggior numero di posti vacanti e di figure professionali di difficile reperimento.<sup>28</sup> Siamo in un contesto demografico di progressivo invecchiamento della popolazione. Abbiamo bisogno di profili specializzati e di alta professionalità, ma allo stesso tempo abbiamo un saldo migratorio negativo. Il nostro tasso di occupazione è dieci punti percentuali sotto la media europea e la percentuale di laureati sulle classi di età tra i 25 e 40 anni è la penultima in Europa. È in atto il prolungamento della vita lavorativa, mentre proseguono il calo della natalità e la diminuzione della popolazione. Il rapporto tra over 65 e popolazione in età lavorativa, che era del 20,3% nel 1980, è stato pari al 36,2% nel 2020 e di questo passo salirà al 44% nel 2030 e al 62,8% nel 2050.<sup>29</sup> A ciò si

---

<sup>28</sup> Per quanto riguarda il settore delle spedizioni, in occasione del 75mo anniversario della sua costituzione Confetra ha pubblicato uno studio sui profili professionali maggiormente richiesti nel futuro: Fedespedi, *Disclosing the Forwarding World*, 2021.

<sup>29</sup> Randstad Research, *Posti vacanti e disoccupazione tra passato e futuro*, 2021.

aggiungono 26 milioni di persone inattive: non lavorano e non sono alla ricerca di un'occupazione. Anche nei confronti internazionali, il problema dell'inattività grava in maniera speciale sull'Italia: in Europa siamo il terzo paese (dopo Turchia e Montenegro) per percentuale di inattivi sulla popolazione tra i 15 e i 64 anni, 8,4 punti percentuali più della media europea (25,8%)<sup>30</sup>

- Nel settore della mobilità, dei trasporti e della logistica assistiamo alla contemporanea **scarsità dei profili professionali richiesti** e alla necessità di riqualificazione della forza lavoro occupata e di costruzione e formazione di nuove professionalità. La scarsità riguarda tutti i profili della filiera, da quelli più bassi e generici fino ai più alti e qualificati, con una sofferenza particolare per i cosiddetti "conduttori" - dagli autisti dei Tir, ai guidatori dei mezzi di trasporto pubblico, ai macchinisti ferroviari, ai manovratori delle gru nei porti e negli interporti, ai carrellisti - e che interessa spedizionieri, addetti al cargo aereo, marittimi imbarcati sulle navi, magazzinieri.<sup>31</sup>

- È necessario accompagnare le imprese nell'operazione di cambiare il proprio storytelling e, ovviamente, di lavorare per garantire un miglioramento degli standard lavorativi e di qualità della vita dei loro addetti. Occorre intervenire, attraverso una collaborazione tra pubblico e privato, con un approccio integrato e sostenibile

- uno dei primi interventi, secondo gli operatori intervistati, dovrebbe riguardare **la complessità burocratica degli iter per le assunzioni** e le barriere di accesso alle professioni del trasporto e della logistica che spesso richiedono procedure in certi casi onerose. A questo proposito si suggerisce di instaurare una fattiva collaborazione e integrazione tra il Mims e i Ministeri del Lavoro, della Pubblica Istruzione e degli Interni per accelerare l'inserimento al lavoro

- prevedere e disciplinare maggiori flussi migratori dedicati espressamente al settore anche con reclutamenti mirati, predisponendo al tempo stesso percorsi formativi e pratiche inclusive per l'acquisizione della patente C, D, E, e la conduzione dei treni

- un altro campo che necessita un adeguato investimento in formazione è quello della **mobilità sostenibile**: "change manager" per la transizione ai nuovi sistemi, esperti di trasformazioni digitali critiche, specialisti di sensoristica, gestori di fabbriche dell'economia circolare, gestori di MaaS (Mobility as a Service), esperti di telediagnostica, sviluppatori di simulatori digitali per l'automotive. Profili molto diversi, che spaziano da manager del mondo pubblico-privato e della ricerca, ad ingegneri, tecnici, operai, artigiani, informatici, mobility

---

<sup>30</sup> Randstad Research, *Ripartiamo da 26 milioni di inattivi*, 2021.

<sup>31</sup> Come hanno confermato all'unanimità i partecipanti di tutti i comparti presenti al tavolo di discussione sul lavoro che ha coinvolto gli stakeholders nell'incontro del 13 luglio a Firenze nell'ambito del percorso di consultazione denominato Moveo. Una vera e propria emergenza con migliaia e migliaia di richieste di lavoro inavase e di posti di lavoro vacanti. Tra i motivi del forte mismatch che si registra da tempo tra domanda e offerta nel mercato dei trasporti e della logistica, le associazioni e le imprese hanno sottolineato la scarsa appetibilità del settore per i giovani, che lo collegano a uno status sociale non desiderabile: "non siamo sexy", ha sintetizzato un esponente dell'autotrasporto. A cui si aggiungono la mancanza di una cultura della logistica e oggettive - e in molti casi disagiate - condizioni di lavoro (dal lavoro notturno, festivo e domenicale alla lontananza dalla famiglia, alla fatica fisica, alle scarse tutele contrattuali e di sicurezza in alcune aree della logistica.

manager, chimici, economisti e filosofi, che dovranno cimentarsi in professioni del tutto nuove.<sup>32</sup>

- nel nostro Paese sono ben 500mila i posti di lavoro potenzialmente a rischio entro il 2027 per l'impatto dirompente della digitalizzazione nella logistica (dall'automazione di veicoli e carrelli, alla sostituzione di impiegati di ufficio), mentre almeno 600mila lavoratori dovranno radicalmente aggiornare le loro competenze per stare al passo con i cambiamenti. L'innovazione che sta investendo il settore richiederà nuove professioni. Il numero di nuovi occupati, tra nuovi profili e riconversioni, potrebbe superare da qui al 2027 quello delle professioni a rischio <sup>33</sup>

- La ricognizione compiuta con associazioni e imprese attraverso Moveo ha messo in evidenza come gran parte della formazione di primo livello per l'acquisizione delle certificazioni e autorizzazioni necessarie all'esercizio della professione - in particolare per i conduttori, leggi autisti di tir e mezzi pubblici e macchinisti di treno - sia affidata a corsi tenuti da enti e associazioni private, corsi particolarmente onerosi e che finora non sono stati in grado di soddisfare e saturare la domanda di addetti (per esempio i macchinisti di treno vanno a ruba tra aziende pubbliche e private). Ci si è chiesti, quindi, se non sia necessario e opportuno **prevedere l'organizzazione di corsi pubblici, a partire dalle Regioni** e dalla formazione professionale a loro affidata e anche attraverso gli istituti professionali e tecnici, per il conseguimento di patenti e attestati

- prendendo quindi in esame questi ultimi, ovvero gli istituti di scuola media superiore, si avverte come, nonostante la nascita recente di tecnici con indirizzo logistico, il Ministero della Pubblica Istruzione faticò ad aprirne un numero adeguato, sufficiente a rispondere ai fabbisogni del mercato, e a adeguare corsi e programmi all'innovazione tecnologica e all'evoluzione del settore. **Potrebbe essere opportuno per il Mims aprire un confronto e una collaborazione con il Miur per costruire insieme un percorso di istruzione ad hoc che copra la filiera dei trasporti e della logistica.** Propedeutico anche a stringere un legame più stretto con l'industria, che ci si augura possa svilupparsi in particolare grazie alla recente introduzione e regolamentazione degli ITS.

- lo stesso problema di adeguamento degli insegnamenti e dei corsi si riscontra anche per quel che riguarda l'Università e i titoli che rilascia, anche quelli magistrali. Come per gli istituti di secondo grado serve una maggiore capacità di innovare e di adeguare i contenuti dei percorsi di studio alla velocità dell'innovazione. Occorre, inoltre, agganciarla alle richieste attuali e future del mercato del lavoro, con percorsi in grado di fornire "competenze abilitanti" in materie come matematica, fisica, chimica e biologia, e competenze specialistiche, da ibridare con conoscenze di digitale, economia, tematiche ambientali.

---

<sup>32</sup> Randstad Research, *Le professioni per una "rivoluzione buona" della mobilità*, 2022.

<sup>33</sup> Randstad Research, *Le nove sfide per il futuro del lavoro nella logistica*, 2020.

- l'altra criticità del settore è relativa alla formazione continua di chi è già al lavoro e che ha e avrà sempre di più la necessità di tenere il passo con la digitalizzazione e le sfide poste dalla transizione ambientale attraverso l'acquisizione di nuove e più adeguate competenze. Che significa corsi di riqualificazione, e anche di formazione "on the job", come hanno richiesto associazioni e imprese al tavolo Moveo. A questo proposito **gli Enti bilaterali** costituiti tra aziende e sindacati, che dispongono anche delle risorse economiche, **potrebbero essere lo strumento più adatto** ad offrire questo tipo di formazione. La formazione "on the job" consentirebbe anche di utilizzare il personale più vicino al pensionamento o impiegato in mansioni molto usuranti in questa funzione di insegnamento in affiancamento ai nuovi assunti. Per quel che riguarda gli investimenti in politiche attive e formazione le risorse andrebbero destinate a: - politiche attive per favorire le transizioni scuola lavoro o da lavoro a lavoro (anche attraverso l'integrazione con GOL e politiche regionali); - azioni di upskilling e reskilling digitale ed ecologico verso gli addetti al settore (autisti, addetti al settore portuale, autisti di mezzi pubblici).

## Allegati.

### Riquadro N. 1 la disciplina degli appalti e la responsabilità in solido del committente

"Nell'ordinamento lavoristico è stato individuato un 'sistema' di responsabilità solidali 'a geometria variabile', nel quale il vincolo solidale fra i soggetti coinvolti diviene tanto più esteso ed intenso, quanto più diviene 'promiscua' la gestione dei rapporti di lavoro fra gli stessi: si va dall'appalto, dove la responsabilità solidale è meno estesa ed intensa, si passa attraverso la somministrazione di lavoro, per arrivare fino alla 'codatorialità', dove tale forma di corresponsabilizzazione raggiunge la sua massima ampiezza" (...)

"Per evitare che i meccanismi di decentramento produttivo vadano a danno dei lavoratori, l'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 prevede che l'appaltante sia obbligato in solido con l'appaltatore, nonché con ciascuno degli eventuali subappaltatori, del pagamento di retribuzioni, contributi previdenziali e premi assicurativi che spettano ai dipendenti di questi ultimi, entro il limite di due anni dalla cessazione dell'appalto. Attraverso tale norma, i dipendenti dell'appaltatore possono domandare il pagamento delle somme maturate in esecuzione del contratto d'appalto non solo al proprio datore di lavoro, ma anche all'appaltante, così come i lavoratori dell'ultimo subappaltatore possono risalire la catena contrattuale e far valere le proprie pretese pure nei confronti del primo committente."

Nella pratica però i rapporti di prestazione di servizi in ambito logistica/trasporto merci vengono regolati con contratti commerciali, che non rientrano nella disciplina degli appalti

"Per superare tale lacuna, nel 2014 è stata introdotta una specifica forma di responsabilità solidale applicabile al trasporto merci per conto terzi, in parte assimilabile a quella prevista in caso di appalto" (...)

"Nell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 si menziona, pertanto, invece del risultato economico - utilizzazione indiretta di lavoro tramite un contratto commerciale avente ad oggetto prestazioni di fare -, il tipo contrattuale - appalto - che più frequentemente produce quel risultato" (...)

"Una volta attribuito carattere generale all'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, rimane un 'tassello' fuori posto: in caso di trasporto merci su strada l'art. 83 bis, d.l. n. 112/2008, conv. l. n. 133/2008, come modificato dalla l. n. 190/2014, prevede un regime di corresponsabilizzazione del soggetto diverso dal datore di lavoro in parte differente da quello dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003".

Le citazioni sono tratte da Ester Villa, *La responsabilità solidale per i crediti da lavoro nel trasporto merci per conto terzi*, in "Il Diritto Marittimo", anno CXXII, Terza Serie, Fascicolo IV, settembre-ottobre 2020

#### Riquadro n. 2 applicazione contratti

- Il 53 per cento dei lavoratori ha il CCNL di "Spedizione e trasporto merci", il 20 per cento con CCNL nell'ambito dei trasporti (oltre la metà di questi sono gli auto-ferrofilotranvieri e internavigatori), il 19 per cento il contratto degli "Enti pubblici". Altre tipologie di CCNLL diffuse, ma meno rilevanti delle precedenti, sono quelle relative alla nettezza urbana e all'igiene ambientale (4 per cento), al commercio (3 per cento), alle autorimesse e al noleggio (3 per cento) e ai porti (1 per cento). I casi in cui non viene applicato nessun CCNL riconosciuto ovvero non viene applicato nessun contratto sono quasi il 2 per cento.
- Nel comparto del magazzinaggio e delle attività di supporto ai trasporti (codice ATECO 52), a fronte di una quota simile di lavoratori senza un contratto riconosciuto, è più elevata la quota di CCNL di nettezza urbana e igiene ambientale e del commercio (entrambe oltre l'8 per cento) e delle società multiservizio (quasi l'1,5 per cento).

per quanto riguarda i flussi, dai dati delle comunicazioni obbligatorie emerge che

- In termini di contratti, le attivazioni nette nei due anni 2020 e 2021 si sono concentrate nei CCNL dell'ambito dei trasporti (circa 64.000 unità), ma vi è stata una crescita significativa anche di soggetti con nessun contratto (11.000), con CCNL multiservizi (9.000) o con CCNL relativi a servizi di pulizia e di igiene (6.000).

-----



*L'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi, sorta nel 1985 su iniziativa dell'Unione dei Commercianti di Trieste, dell'Associazione degli Industriali e delle Associazioni regionali degli Spedizionieri e degli Agenti Marittimi, agisce da soggetto promotore dello sviluppo del patrimonio logistico e portuale della Regione F.V.G., con il supporto degli operatori del comparto logistico e delle categorie economiche e sociali del settore dei trasporti.*

*Con due leggi, la LR/22/1987 e la LR/57/1991 l'Amministrazione Regionale ha riconosciuto il ruolo e la valenza dell'A.I.O.M. quale strumento di supporto tecnico-consultivo per la realizzazione di iniziative finalizzate al sostegno ed allo sviluppo dell'economia regionale dei trasporti.*

*Tra le primarie attività l'A.I.O.M. si prefigge l'obiettivo di realizzare la tutela e la promozione degli interessi relativi ai trasporti marittimi e degli operatori della Regione Friuli-Venezia Giulia; di ricercare il massimo utilizzo del porto di Trieste, degli altri scali regionali e di tutti i principali terminal che costituiscono la Piattaforma Logistica della Regione Friuli Venezia Giulia,*

#### Sede

Via Trento 16  
34132 Trieste  
Italy

Tel: +39 040 3403175

mail: [aiom.fvg@libero.it](mailto:aiom.fvg@libero.it)  
pec: [aiom@legalmail.it](mailto:aiom@legalmail.it)

Web: [www.aiom.fvg.it](http://www.aiom.fvg.it)

