

Tutti contro la logistica: la storia del dito e della luna

Settore messo in croce dopo gli scontri di Tavazzano e la tragedia di Biandrate: le associazioni di categoria fanno quadrato, la politica si dà allo scaricabarile



La manifestazione dei Si Cobas a Roma dopo i fatti di Biandrate

“La politica deve risolvere le contraddizioni sociali esplose nella logistica, fermando guerre tra lavoratori”. A dirlo con inedita risolutezza, dopo gli scontri all'esterno di un magazzino a Tavazzano (Lodi) e la tragedia di Biandrate (Novara), dove un sindacalista ha perso la vita, travolto da un camion durante un presidio, è stato Giuseppe Provenzano, forse dimenticandosi di essere egli stesso la politica, essendo vicesegretario del PD ed ex ministro, e finendo quindi per esortare se stesso a fare qualcosa che, per sua stessa ammissione, non ha ancora fatto.

Sfugge a lui, e probabilmente anche al ministro del Lavoro Andrea Orlando che a poche ore dai fatti aveva già trovato un colpevole (“la logica dell'esternalizzazione, quella che produce un doppio regime, ha portato a questi episodi di scontro: il tuo dipendente con un contratto regolare negoziato con i sindacati e il dipendente dell'appaltatore con un altro contratto, ammesso che gli venga applicato”, ha detto a Repubblica) che in quanto successo nei due episodi di cronaca la logistica si c'entra, ma svolge un po' il ruolo dei canarini nelle

miniére. E che quindi quel clima rischia di diffondersi a macchia d'olio in un Paese reduce da un anno e mezzo di pandemia che ha allargato le differenze sociali, con il blocco dei licenziamenti che sta per venire meno senza che ad attendere ci siano segnali incoraggianti di ripresa a fare da contraltare.

E così la logistica è finita nel mirino: la soluzione forse più facile e conveniente per molti. Le associazioni di categoria, però, provano a fare quadrato. Diretto e inequivocabile il messaggio di Guido Nicolini, presidente di Confetra: “Trovo insopportabile che, ogni volta che si voglia parlare di logistica e lavoro, si debba affrontare anzitutto il tema legalità quasi come se l'intero settore fosse caratterizzato da illegalità e soprusi. Non si considera mai che il nostro CCNL si applica a circa un milione di lavoratori, ed è il secondo più grande contratto privato d'Italia dopo quello del Commercio. Tra l'altro l'unico privato firmato da tutte le confederazioni datoriali e sindacali, e classificato dal CNEL tra i contratti leader. Siamo gli unici che, già da 3 anni, hanno normato e regolamentato nel proprio contratto, ad esempio, la figura dei rider prevedendo tutele, salario minimo, rapporto di lavoro trasparente. La stragrande maggioranza delle imprese applica il nostro CCNL, altrimenti non coprirebbe un milione di lavoratori, e non ha problemi di sorta”.

E infatti, dopo i fatti di Biandrate, Lidl Italia in una nota ha evidenziato che “l'azienda applica a tutti i circa 2.500 lavoratori delle 10 piattaforme logistiche in Italia non il contratto della logistica, ma il CCNL della distribuzione moderna organizzata, insieme ad un ulteriore contratto integrativo”.

Quasi a voler dare ragione a Nicolini, che aggiunge: “La legge prevede la possibilità di servirsi anche di fornitori e partner esterni attraverso due strumenti, e codifica quindi l'appalto di servizio per la gestione dei magazzini ed il contratto di trasporto per le consegne. Anche qui, chi rispetta la legge non ha mai avuto problemi. Chi sta fuori da questo perimetro e da questo quadro di regole, invece, è giusto ed auspicabile che venga perseguito per reati civili, fiscali o penali. Tra l'altro chi si pone fuori dalle regole fa anche un danno al mercato, inquina la concorrenza, indebolisce il CCNL di riferimento. Ma parlare solo di questo ultimo aspetto, ignorando tutto il resto, è davvero fuorviante e fa passare il messaggio subliminare che, nella logistica, le dinamiche che regolano il lavoro siano strutturalmente marce. Questo è un approccio inaccettabile per chi rappresenta il settore”.

“Quando sono stati scoperti centinaia di casi di fenomeni di indegno caporalato o sfruttamento in ambito tessile, agricolo o nei cantieri edili – insiste il presidente di Confetra - nessuno si è mai sognato di identificare ciò con l'intera industria del fashion e del Made in Italy, o con l'intera produzione agricola e vitivinicola dell'industria del food, o con la grande tradizione delle imprese di costruzione italiane. Non capisco perché solo nel nostro ambito ci si debba prestare a questa impropria sovrapposizione tra casi patologici da condannare e intero settore”.

Federlogistica, per voce del suo presidente Luigi Merlo, chiama in causa “le forti responsabilità dello Stato e di un apparato pubblico che ha consentito per anni la nascita di finte cooperative basate sullo sfruttamento del lavoro; ha reso possibile lo strangolamento, frutto di una assurda parcellizzazione, dei piccoli operatori costretti a subire le inefficienze infrastrutturali e l'assenza di qualsiasi pianificazione nella distribuzione urbana nelle grandi città; ha considerato, con corresponsabilità del mondo industriale, la logistica alla stregua di un optional”.

La proposta messa sul tavolo è quella di una certificazione obbligatoria di tutte le imprese della filiera, di istituzione di un Albo nazionale delle imprese della logistica con criteri molto selettivi e con conseguente

esclusione da ogni attività delle realtà che non hanno i requisiti minimi. “È paradossale che oggi – sottolinea Merlo – si tenti di delegare la responsabilità di questo sfascio a grandi gruppi internazionali che sono scesi nel nostro Paese e operano secondo regole del gioco industriali, regole nelle quali lo sfruttamento del lavoro, il lavoro nero e la terziarizzazione a soggetti non garantiti, non può rientrare e non rientra nei loro schemi organizzativo”.

“È invece venuto il momento – prosegue il Presidente di Federlogistica – che l’apparato pubblico, lo Stato, reciti un mea culpa e faccia i conti con le inefficienze, specchiate da opere infrastrutturali bloccate da anni, da apparati ministeriali insufficienti e non adeguati ai cambiamenti che si sono verificati, nonché da sistemi di controllo inesistenti che denunciavamo da anni”.

“Sparare oggi colpi a salve nelle direzioni sbagliate colpevolizzando gli unici operatori, quelli grandi – conclude Luigi Merlo – che hanno e rispettano regole del gioco, perché queste regole coincidono con l’efficienza del servizio, è terribilmente rischioso e può solo produrre anche per il governo ulteriore confusione e alibi per non intervenire seriamente nel settore”.

P.R.