

IL PUNTO di Paolo Uggè – presidente Fai Confrtrasporto-Confcommercio

Logistica, subappalti e regole: tre punti fermi per fermare l'insicurezza e condizioni folli

Non avrei voluto tornare sulla tragedia di Biandrate, l'uccisione di un manifestante, ma dopo un'attenta lettura dei giornali ritengo doveroso fare il punto e correggere il tiro sull'informazione fornita per quanto avvenuto. La tragedia è evidente, ma trattarla solo come un fatto di cronaca non aiuta a evitare che altre situazioni simili possano verificarsi.

Fai /Confrtrasporto ha preso immediatamente posizione fornendo argomenti per un'attenta valutazione, che non si può affermare vi sia stata.

Ribadisco di condividere le dichiarazioni del Presidente del Consiglio Mario Draghi, che ha chiesto con forte convinzione l'esigenza di "far luce" sul perché di tali eventi drammatici. Per tali ragioni intendo, con dovizia di particolari, fornire ulteriori chiarimenti che mettano in luce quanto avviene nel settore della logistica.

Affermo subito, senza tema di smentite, che le regole e normative di legge per evitare comportamenti di dubbia dignità per uno Stato civile, esistono; Ma non sono applicate!

Riassumo i punti centrali, a mio avviso, dei fatti che hanno tutti probabilmente avuto un'incidenza nella tragedia di Biandrate.

Il conducente

Inizio con l'affermare che, pur comprendendo eventuali ragioni addotte a sua discolpa, è del tutto evidente che abbia commesso un grave errore del quale dovrà rispondere. Forse era legato a orari delle consegne che gli imponevano di trovarsi al punto successivo di carico/scarico e questo può aver inciso sulla decisione di far procedere l'automezzo. Comunque un uomo ha perso la vita e in queste situazioni l'aspetto sempre da privilegiare in assoluto è la vita, ci mancherebbe!

La responsabilità del sindacato autonomo

Esiste a mio avviso un altro soggetto responsabile ed è il sindacato autonomo che ha deciso lo sciopero a livello nazionale. I blocchi tuttavia vedevano la presenza di lavoratori provenienti da altre parti d'Italia e la ragione potrebbe anche trovarsi nell'obiettivo di ottenere un riconoscimento della rappresentatività, per competere con i sindacati confederali storici, presenti, a differenza dei sindacati autonomi, nel settore. La domanda è se valga la pena mettere a repentaglio l'incolumità delle persone per il riconoscimento di una rappresentatività considerata importante dalla struttura sindacale, ma forse meno dai lavoratori. Sembra che gli organizzatori dimentichino che i lavoratori sono forti se uniti e non se divisi.

La rappresentanza della categoria

Il tema della rappresentanza tocca anche la parte imprenditoriale. Sappiamo che esistono forme che con la cooperazione non hanno molto a che vedere (lo segnala anche il presidente di Confcooperative in una sua recente intervista). Talvolta queste realtà non rispettano i contratti, gli obblighi contributivi e sottraggono, attuando una concorrenza sleale, commesse ad altri soggetti imprenditoriali, siano imprese o cooperative.

In alcuni casi utilizzano associazioni realizzate ad arte per lucrare, sfruttando attraverso contratti al ribasso che poi trasferiscono sul corrispettivo riconosciuto ai singoli soci (?). Questi in molti casi sono reclutati nel

mondo degli immigrati che debbono vivere e accettano che le condizioni loro applicate siano legate alle consegne effettuate. Un lavoro a cottimo vietato e irregolare come previsto da leggi nazionali ed europee.

Una situazione pericolosa che ha un impatto anche con la sicurezza della circolazione che molto spesso è in modo evidente ignorata (tempi di guida, velocità eccessiva, etc).

Il tema della rappresentanza è molto delicato e l'elemento fondamentale è l'Albo degli autotrasportatori, parte del dicastero dei trasporti. Non a caso per poter entrare nell'Albo dell'autotrasporto la legge prevede seri e precisi requisiti che debbono essere verificati **prima** dal ministero. La presenza nell'Albo consente di poter stipulare contratti di trasporto, essendo riconosciuti rappresentanti delle imprese. Il motivo lo si può desumere nelle norme riguardanti il settore.

Il corrispettivo del trasporto è fissato liberamente dalle parti contraenti ma può anche essere frutto di accordi stipulati tra rappresentanze dei trasportatori. E' evidente come il requisito della rappresentanza sia rafforzato dall'essere o meno presenti nell'Albo. Una pesante responsabilità grava dunque sul ministero se non ottempera alle verifiche del possesso dei requisiti prima di riconoscerne la rappresentanza. Talvolta dietro a queste realtà possono anche nascondersi intermediari parassitari che scaricano sugli operatori, per lo più di piccola dimensione, le conseguenze delle loro attività di lucro.

Il controllo del rispetto delle regole

Vengo all'ultimo punto che è legato ai controlli, previsti per legge ma poco attuati. Anni fa si era addirittura avviato una serie di verifiche su strada attraverso I.C.M.R. (Centri di revisione mobili) che analizzavano sia lo stato dei veicoli sia i comportamenti di guida ed il rispetto delle normative del lavoro. **Ora tali autoveicoli non sono più messi in circolazione!**

Non solo ma in taluni casi le regole che prevedono il coinvolgimento di tutti i componenti della filiera logistica, qualora in incidenti si verificano decessi o feriti gravi, sono ignorate nella gran parte dei casi. Perché si omettono questi atti d'ufficio e nessun ministro se ne è occupato?

Ecco sollevato il velo e fatta luce sui fatti che concorrono a determinare una situazione folle nel settore della logistica e dei trasporti. Non bastano le partecipazioni al dolore (per la verità il silenzio di qualcuno è stato fragoroso e forse si dovrebbe pensare, (ma per occuparsene), di aggiungere al termine "mobilità sostenibile", da tutti condiviso, anche quello di "sicura".

La stampa, in genere, non ha avuto tempo, almeno fino ad oggi, di approfondire tali aspetti. E' vero che la notizia non è quella di un cane che morde l'uomo ma il contrario. Qui esistono condizioni che impattano con la sicurezza degli uomini che deve poter convivere con i principi dell'economia. Questo per non tornare in breve tempo ai tempi del Far West.

Non penso che il presidente Draghi abbia tempo di leggere queste considerazioni ma, ove accadesse, credo che un po' di quella "luce", da Lui richiesta per il settore della logistica, si potrebbe accendere.

Roma, 22 giugno 2021