

RUOTE D'ITALIA del 26 LUGLIO 2017

I contratti di lavoro e la competitività di un Paese viaggiano sulla stessa strada.

La competitività di un Paese può essere accelerata oppure frenata dalla "qualità" dei contratti di lavoro che quel Paese sa esprimere. Accade anche per il mondo dell'autotrasporto che, in attesa ormai da mesi del rinnovo del contratto, continua ad assistere a discussioni che non fanno compiere alcun passo significativo in avanti. I rappresentanti delle federazioni che siedono nel Comitato centrale dell'Albo dell'autotrasporto a grande maggioranza richiedono la stipula di due contratti distinti, per dare risposte adeguate a due mondi che l'evoluzione ha negli anni radicalmente modificato: ovvero quello del semplice trasporto di un prodotto da un punto di partenza a uno di arrivo e quello invece della logistica, vero e proprio "sistema" sempre più integrato col mondo produttivo. Due contratti diversi da affidare a referenti diversi, a chi realmente rappresenta quelle imprese. Non è una questione di "politica sindacale" ma di sostanza. Non più una rappresentanza "generalista" che di fatto non rappresenta più, o almeno non adeguatamente, una parte del mondo del lavoro, ma una rappresentanza "specializzata". Continuare a definire i contenuti del nuovo contratto con chi rappresenta la continuità ma molto marginalmente le imprese di trasporto e logistica non può portare a nulla. Il risultato può essere solo la fase di stallo che il settore sta vivendo da mesi, favorita anche dalle richieste dei rappresentanti dei lavoratori che non sono appaiono certo propedeutiche a favorire la ricerca di un'intesa. Se il rinnovo contrattuale dovesse davvero avvenire secondo le aspettative delle organizzazioni sindacali Cgil, Cisl, Uil, le possibili conseguenze appaiono fin troppo chiare: nuove delocalizzazioni, ricorso di personale somministrato, utilizzo di mono veicolari, magari provenienti dall'estero. Per assurdo si ripeterebbe quanto avvenne con la liberalizzazione del mercato dell'autotrasporto, nel 1996, per le tariffe obbligatorie. Quello che troppi sembrano incredibilmente non comprendere è che fino a che si opera in un mercato chiuso, ognuno può tenersi le regole ritenute più adeguate, ma a mercato aperto i concorrenti, non costretti al rispetto delle norme di carattere nazionale, si comportano come meglio ritengono e sono più competitivi. E il mercato del lavoro non fa eccezione. Nessuno si sta accorgendo che a molte imprese nel nostro Paese vengono sottoposti contratti (nonostante pare esistano pronunciamenti in merito alla sua legittimità) molto meno costosi dell'accordo nazionale in essere e, soprattutto, senza applicare i nuovi incrementi? Ovvio che le imprese lo applichino, visto che ottengono risparmi significativi. In questa situazione come è possibile che le rappresentanze storiche del sindacalismo nazionale presenti nel settore dell'autotrasporto non prendano in esame la necessità di agire diversamente? Credono forse davvero che di fronte a risparmi sulla voce costo del lavoro le imprese non prenderanno in considerazione le ipotesi più convenienti? Non considerare tale evoluzione sarebbe un errore per tutti. È, dunque, obbligatoria un'attenta riflessione.

PAOLO UGGE'