## TopLegal Focus Marittimo e trasporti



A CURA DI ALESSANDRO PAONE

## È tempo di un nuovo diritto del lavoro nei trasporti e nella logistica

La centralità assunta dal sistema logistico e del trasporto nel corso della pandemia è un acceleratore di cambiamento che le imprese devono poter e saper cogliere.



Quello dei trasporti è stato, senza possibilità di smentita, il settore che più di tutti ha consentito al sistema Paese di reggere nel momento più drammatico della sua storia, palesando la sua natura di servizio pubblico essenziale non solo in quanto tale, ma anche in quanto propedeutico alla pressoché totalità degli altri servizi pubblici essenziali (basti pensare che senza la catena dei trasporti non potrebbe esistere alcun piano vaccinale).

E con ciò l'Italia intera si è (finalmente) accorta con potenza della centralità della logistica e della intermodalità, che è un settore dell'economia a sé stante e se vogliamo diverso dallo stesso trasporto per servizi e struttura, di cui rappresenta la sublimazione economico-funzionale, la rete che unisce e mette a sistema le branche classiche della mobilità via gomma, ferro, mare ed aria, con la capacità di unire, generare servizi che, proprio in tempo di pandemia, si sono via via avvicinati sempre più al cittadino-consumatore, con un assetto all users che ha fatto esplodere la nuova frontiera dell'ultimo miglio per la quale a breve, presidiata com'è da giganti come Amazon, è lecito attendersi un cambiamento finanche dei layout delle nostre città in ragione della necessaria penetrazione in esse delle piazze di scambio e di magazzinaggio.

La pandemia ci ha offerto la visione di un mercato che ha finalmente preso il posto che merita ed ha funzionato, anche qui come per altri settori, come uno straordinario acceleratore di cambiamenti: la centralità conquistata sul campo offre la possibilità di ripensare il ruolo del settore logistico e intermodale all'interno dell'economia del Paese, il quale dovrebbe stabilire, a livello politico, su quali settori concentrare i propri sforzi oltre a quello in esame, attorno al quale costruire l'ossatura della "nuova Italia" sostenuta dal *Recovery Fund*.

Si sta creando un novo ecosistema fino ad oggi composto da una molteplicità di realtà, alcune all'avanguardia, ma abitato ancora da piccoli operatori che risentono dei disagi sistemici causati da una perenne mancata regolazione del comparto, sul quale quasi nessun Governo ha investito in ottica prospettica e per quanto attiene agli aspetti economici e normativi del personale dipendente.

Stringendo il focus sul fattore umano, esso sarà il vero abilitatore del cambiamento, funzionale alla trasformazione del settore per traguardarlo verso gli obiettivi di transizione digitale e green cui i grandi *player* del mercato guardano da tempo (si veda in questo senso la posizione pubblica assunta dal sindacato datoriale

proprietà intellettuale à" riconducibile alla fonte specificata in testa alla intendersi per uso privato

A CURA DI ALESSANDRO PAONE

ALIS, guidata dall'armatore Guido Grimaldi, che esprime quasi 30 miliardi di euro di fatturato aggregato e 300.000 occupati). Ma proprio attorno a questo allo stato attuale v'è un deserto di iniziative legislative, e le misure che ci sono risultano in larga parte inadeguate agli obiettivi di cambiamento poiché dettate dalla temporaneità e niente affatto pensate tenendo a mente il comparto e le sue specificità, bensì il mondo del lavoro considerato nella sua globalità, che in Italia non risponde quasi più al "lavoro" in senso stretto, giacché esso è sempre più caratterizzato da una verticalità nei singoli settori che da tempo suggerisce al legislatore la necessità di ripensare non solo gli strumenti di legge in campo, ma la stessa tecnica normativa con cui si provvede a rielaborarli.

Se si vuole puntare sul comparto quale uno degli assi di crescita e sviluppo futuri del Paese, allora bisognerebbe riflettere sull'opportunità di dare al lavoro nella logistica e nel trasporto una qualificazione giuslavoristica a sé stante e con essa anche una nuova "tipizzazione" contrattuale, che "sistemizzi" anche la relazione con il mondo marittimo e ferroviario con i quali si entra sempre più in contatto, e configuri il lavoratore logistico nella sua dimensione di risorsa nel mercato dell'intermodale e del trasporto, così da rendere questo comparto non solo inclusivo ma capace di auto rigenerarsi creando competenze e professionalità specifiche.

Tra i temi di maggiore attualità cui occorre dare risposta si possono menzionare:

- 1. la mancanza di profili professionali in grado di accompagnare la transizione green e digitale del settore, che non è uno slogan ma consta di processi di mutamento degli assetti aziendali di portata vastissima, che richiedono investimenti economici rilevanti e sono immediatamente visibili nelle aziende osservando i mezzi tecnici chiamati a realizzarli nell'operatività giornaliera. In tal senso andrebbero attivati canali di formazione dal basso, ovvero a livello statale agendo sulle scuole. ITS e Università, e dall'alto, ovvero attraverso le aziende cui andrebbe messo a disposizione uno strumento stile Fondo Nuove Competenze ma sistemico, strutturato alla stregua di un ammortizzatore in grado di agevolare il turnaround interno sostenendo l'investimento in formazione contenendo il costo del lavoro nelle more della conclusione del processo formativo:
- 2. l'inadeguatezza delle norme sul lavoro a ter-

mine ed in somministrazione, le quali – tralasciando il momentaneo "congelamento" per ragioni emergenziali – non sono coordinate con la natura temporanea delle commesse che muovono il comparto, che pertanto richiede una flessibilità del tipo più vicina alla riforma avviata nel 2015 con il Jobs Act (D.Lgs. 81/2015) inspiegabilmente mutilata con il Decreto Dignità e che ha provocato una fuga verso vecchi assetti cooperativistici;

- 3. un assetto di costo del lavoro (problema certo comune a tutti) che incide troppo sul valore delle commesse, che andrebbe calmierato in questa fase di costruzione del nuovo ecosistema del comparto affinché aumenti enormemente il numero degli occupati, offrendo una leva alle grandi trasformazioni delle imprese in chiave green e digitale, che sono come detto lungi dall'essere anche solo iniziate sulla larga scala.
- **4.** non da ultimo, il superamento dell'attuale assetto contrattuale collettivo che ruota attorno al CCNL confederale sottoscritto da CGIL, CISL e UIL, che immaginato come un contratto classico nella canonica divisione fra parte economica e normativa dovrebbe assumere la veste di testo snello, con regole minimali e comuni alle varie categorie del trasporto, lasciando ai settori, ed ai relativi attori, la regolamentazione delle disposizioni specifiche, diventando il miglior strumento di adattamento delle norme e di superamento del fenomeno del dumping contrattuale, vero male nel settore.

## LabLaw Studio Legale Rotondi & Partners



Avv. Prof. Francesco Rotondi e Avv. Alessandro Paone

Milano, Roma, Napoli, Bari, Genova, Bologna, Torino, Messina, Bolzano, Triveneto

> Sede di Milano Largo Augusto, 8 - 20122 Tel: +39 02 30 31 11 Fax: +39 02 30 31 12

> > www.lablaw.com