



PATTO COI LAVORATORI



PATTO COI LAVORATORI

Scriviamo insieme il nostro futuro

Per rilanciare il reparto e riscrivere le condizioni contrattuali, per costruire il nostro futuro su piattaforme intelligenti e lungimiranti.

IL PRINCIPIO

- Busta paga digitale;
- Riconoscimento status lavoro usurante;
- Installazione servizi igienici in cabina;

IL PROGRAMMA

- Avvio immediato di un Tavolo Tecnico Permanente;
- Applicazioni tecnologiche e la realizzazione del Portale Integrato GNSS;
- Formazione e istituzione di scuole professionali;
- Revisione pacchetto mobilità;
- Richiesta indagine scientifica sulla permanenza prolungata in cabina;

INTRODUZIONE

Ridare dignità al lavoro nel settore dell'autotrasporto transnazionale

Il sistema dell'autotrasporto transnazionale soffre da anni in Europa di una gestione che sembra finalizzata esclusivamente a scaricare i costi sul lavoro, sfruttando anche l'apertura delle frontiere verso est (Trattato di Schengen) per ridurre i costi della manodopera. La legge sul trattamento retributivo per i lavoratori distaccati transnazionali in Italia risale al 2016 ma non ha risolto il problema, perché le aziende sono riuscite ad aggirare la normativa tramite delocalizzazioni e trasformazioni apparenti della natura delle aziende. L'alto numero di morti tra i conducenti professionali e la forte carenza di autisti che si registra in tutta l'UE dimostrano che il sistema non funziona. Gli autisti sono costretti a ricorrere sempre più spesso ai Tribunali del lavoro per vedere rispettati i loro diritti e sono sempre di più le aziende che subiscono sanzioni per abusi, frodi e per lo sfruttamento che esercitano sui lavoratori. È ora di mettere mano ad un sistema iniquo e disfunzionale, rimettendo al centro il lavoro ed ascoltando la voce di quelli che lo rendono possibile.

Tutela e controlli

Introduzione di un sistema di controllo digitale integrato (GNSS) per il monitoraggio del traffico veicolare medio e pesante, esteso su base europea e che coinvolga ogni automezzo che transiti per la rete viaria interessata, al fine di contrastare fenomeni di cabotaggio illegale, contrabbando di carburante, traffico illecito di rifiuti, evasione fiscale e contributiva, per favorire la tracciabilità delle merci, la tracciabilità e validità dei contratti di lavoro, il controllo sull'abuso del distacco transnazionale dei dipendenti, il controllo sulle attività fittizie di aziende delocalizzate o esterovestite (con localizzazione fittizia all'estero della residenza fiscale).

Tutela delle imprese italiane e del made in Italy

Introduzione di un sistema di controllo digitale integrato (GNSS) per il monitoraggio del traffico veicolare medio e pesante, esteso su base europea e che coinvolga ogni automezzo che transiti per la rete viaria interessata, al fine di contrastare fenomeni di cabotaggio illegale, contrabbando di carburante, traffico illecito di rifiuti, evasione fiscale e contributiva, per favorire la tracciabilità delle merci, tracciabilità e validità dei contratti di lavoro, controllo sull'abuso del distacco transazionale dei dipendenti, controllo sulle attività fittizie di aziende delocalizzate o esterovestite.

Maggiori controlli stradali effettuati nei week end su tutta la rete viaria principale italiana per verificare il divieto di riposo regolare in cabina previsto dalla normativa comunitaria 561/2006 (45 ore) da parte di imprese in chiaro regime di concorrenza sleale, così come già in atto nei principali paesi europei.

Maggiori controlli sull'abuso indiscriminato e fraudolento della pratica di attività transfrontaliera tra paesi terzi o comunitari che impieghino, questi ultimi, automezzi o società di schermo esterovestite o artatamente delocalizzate ai fini dell'evasione e della frode fiscale.

Limite di cessione di viaggi in subvezione al 10% per aziende con un numero di mezzi superiore a 10, limite pari a zero per aziende al di sotto dei 10 mezzi, senza mezzi propri, a noleggio, senza requisiti tecnici e di mezzi sufficienti al fine di contrastare il fenomeno della intermediazione parassitaria e riportare direttamente al centro del sistema di contrattazione i committenti ed I NO al riconoscimento di titoli abilitativi per soggetti provenienti da paesi extra Ue e maggiori controlli sui titoli già rilasciati in conversione, per diradare e contrastare la pratica della c.d. "compravendita di patenti"

Introduzione del parametro di franchigia sui tempi programmati a cura della committenza per il carico e lo scarico merci riducendo a 2 ore il tempo di latenza o di attesa a pena di penale per il fermo macchina giornaliero (rispetto degli orari concordati o appuntamenti per il carico o scarico e relative tempistiche, fatto salvo casi documentabili di impossibilità come ad esempio incidenti o scioperi, blocchi stradali)

Welfare

Riconoscimento della tipologia di lavoro “usurante” a favore degli autisti professionisti parimenti agli autisti di linea urbana di mezzi per il trasporto persone Introduzione del concetto di massima anzianità di servizio possibile a 60 anni con la possibilità di essere reimpiegati come formatori o consulenti del trasporto ed in supporto alla catena logistica all'interno delle aziende stesse (la scelta di tali soggetti sarà a cura dell'impresa e del riconoscimento di appositi percorsi formativi interni) e per favorire il turnover con giovani da introdurre nella filiera Istituzione, nelle competenti sedi istituzionali o presso le specifiche commissioni parlamentari, di tavoli permanenti di confronto e controllo e consultazione, permanenti e pubblici e che siano aperti non soltanto alle associazioni maggiormente accreditate ma anche ad altri soggetti sulla base di istanze prodotte, iniziative legislative, proposte ed emendamenti migliorativi per dare il giusto e dovuto riconoscimento al lavoro sul campo di questi ultimi e che sicuramente porterà nuovi punti di impegno e di interesse.

Fiscalità

Defiscalizzazione dei costi per conseguimento o rinnovo dei titoli abilitativi previsti per legge quali cqc, adr, patenti ecc ecc con la modifica alla normativa fiscale della dichiarazione dei redditi (possibilità di inserirli a detrazione nei mod. 730).

Premialità fiscale, contributiva e retributiva, da condividere al 50% con le aziende valutata su base almeno biennale, per il personale virtuoso che contribuisce alla sicurezza del trasporto attiva e passiva con una condotta tale per cui evita incidenti, sprechi di carburante ai fini della maggior tutela ambientale, evita sanzioni amministrative e penali .

Applicazione di una tariffa agevolata per l'acquisto di carburante per autotrazione per le aziende di trasporto italiane esattamente come avviene per le imprese agricole o similari.

Applicazione di una percentuale di sconto sui pedaggi autostradali per le aziende di trasporto italiane pari al 15% in qualità di riconoscimento del minor danno ambientale riconosciuto dall'utilizzo di viabilità principali piuttosto che secondarie.

Revisione del sistema sanzionatorio a carico dell'autista per sanzioni lievi al CDS che non comportino l'applicazione di sanzioni accessorie penali (**non accettabile** la sommatoria di decurtazione punti patente + sanzione economica).

Eliminazione della recente normativa che esclude i committenti dal concorso nelle responsabilità civili e penali in materia contributiva e contrattuale.

Possibilità di deduzione fiscale dai rispettivi modelli dichiarativi dei costi personali sostenuti dal dipendente qualora si trovi in trasferta (il personale in “missione” deduce tutto mentre il personale in “trasferta” non può dedurre niente).

Introduzione del valore di “costo indicativo di riferimento” o “tariffa minima di SICUREZZA” come già sancito ed indicato dalle Camere di Commercio Regionali e che tale valore sia indicativo quale punto di

partenza per applicazione di tariffa alla committenza compresa la clausola dell'adeguamento carburante su base bimestrale; al di sotto di tali valori minimi dovranno intervenire immediatamente gli organi di sorveglianza al fine di garantire il rispetto di un valore prefissato (che comprenda sicurezza, formazione, valore ambientale di emissioni, rispetto dei contratti, rispetto del Codice della strada, rispetto della fiscalità retributiva e contributiva, della puntualità dei pagamenti) per scongiurare pratiche illegali di concorrenza sleale dovuta all'approvvigionamento di carburante di contrabbando, mancata applicazione delle normative contrattuali dei dipendenti, cabotaggio, demansionamento fittizio degli autisti. Introduzione del sistema di controllo di busta paga elettronico basato sulla automatica trasmissione dei dati di presenze e di attività lavorative deducibili dalla trasmissione degli stessi dati a partire dallo strumento di registrazione (cronotachigrafo digitale).

Sicurezza ed Infrastrutture

Riconoscimento del settore trasporto merci come “servizio universale” parimenti al servizio postale, aeroportuale, medicale, comprendendo ovviamente tutti i benefici del caso legati alla specifica tipologia; garanzie sui tempi di pagamento, sulle deroghe alla circolazione, sulle tariffe, sulla contrattazione, sulla tutela delle tariffe minime di esercizio esattamente come avviene per il trasporto pubblico con i Taxi. Introduzione, ai fini del miglioramento ed efficientamento dei servizi sanitari e di primo soccorso, dell'obbligo di indicazione del gruppo sanguigno dell'autista su tutti i documenti personali del titolare come patente, adr, carta regionale dei servizi, passaporti, carte di identità elettroniche, da effettuarsi a carico delle rispettive aziende sanitarie di competenza in sede di rinnovi dei titoli o di rinnovi dei documenti stessi e di visite mediche aziendali periodiche.

Formazione periodica per i rinnovi dei titoli abilitativi da computare all'interno delle ore di lavoro e da escludere dai periodi di riposo settimanale o giornaliero e distribuita nell'arco della intera scadenza e non più cumulata in una unica soluzione (invece di 35 ore in una unica soluzione quinquennale, 7 ore l'anno suddivise in due parti per la durata di anni cinque, ad esempio i sabati mattina da 3,5 ore ogni sei mesi come avviene da tempo in molti paesi UE)

Esclusione di effettuare operazioni manuali o semi-meccaniche inerenti alla movimentazione merci effettuate dagli autisti presso stabilimenti o insediamenti produttivi di terzi utilizzando attrezzature non di proprietà ed in mancanza della specifica formazione ed autorizzazione scritta da parte del committente o scaricatore

Introduzione di obbligo per aziende committenti, di fornitura di ADEGUATI servizi igienici e alla persona dedicati agli autisti accreditati presso la stessa committenza, nel caso in cui le soste per attese tecniche vengano protratte oltre le 4 ore oppure rimandate alla giornata successiva (docce, salette relax con attrezzature anche minime ma sufficienti)

Investimenti infrastrutturali a supporto dei servizi di trasporto e logistica come aree di servizio, parcheggio, sosta, sicurezza e vigilanza, ammodernamento ed efficientamento sia logistico che energetico delle aree esistenti come già peraltro previsto in sede europea ed avallato dallo stanziamento di fondi del PNRR

Individuazione e definizione di normative certe ed inequivocabili che interessino ogni soggetto committente all'interno dei propri siti produttivi al fine di scongiurare il dilagante sistema di proliferazione di regolamenti interni ad hoc, spesso in palese contrasto con normative comunitarie e nazionali e che sfociano nella maggior parte dei casi in veri e propri abusi di potere ed illeciti amministrativi e penali

Programmazione, pianificazione e successiva realizzazione di terminal intermodali non necessariamente di grandi dimensioni ma maggiormente capillari implementati con un ammodernamento del trasporto navale e ferroviario tra le direttrici Nord-Sud

Introduzione di un modello di Logistica Integrata 2.0 appoggiata da un sistema certificato GNSS di controllo e monitoraggio traffico veicolare, tracciabilità delle merci, interscambio di informazioni sulla disponibilità dei carichi in tempo reale per un migliore efficientamento della filiera riducendo i percorsi a vuoto dei mezzi pesanti ed una conseguente migliore performance in termini di impatto ambientale.

Introdurre la pratica della c.d. “ bollinatura numerata ” sui documenti di trasporto che attesti inequivocabilmente lo svolgimento dei trasporti precedenti in regime di cabotaggio e che tale pratica venga introdotta come richiesta documentale obbligatoria da parte delle committenze, delle forze dell'ordine, degli organi di controllo ai fini di favorire la legalità del trasporto da parte di vettori nazionali virtuosi e scongiurare la concorrenza sleale dei vettori comunitari ed extracomunitari.

USB

Agorà 2.0 – MT