



Roma, 12 novembre 2024

Prot. n. /MC/mti

**Alla Presidenza Nazionale CNA Fita
Al Consiglio Nazionale Trasporto Merci CNA Fita
Ai Responsabili Regionali e Territoriali CNA Fita**

OGGETTO: Lavori di rinnovo CCNL autotrasporto – Esito concertazione OO.SS. 8.11 – 10.11 2024

Cari colleghi,

come anticipato per whatsapp, **si è conclusa senza nessun esito, la tre giorni di lavori voluta dalle OO.SS. per dare un'accelerazione al rinnovo del CCNL logistica, autotrasporto e spedizione.**

Alle ore 19.00 di domenica, 10 novembre 2024, **FILT/CGIL – FIT/CISL e UILTRASPORTI UIL, hanno ritenuto opportuno sospendere la concertazione in quanto, l'esito dell'attività sino ad allora svolta, non aveva portato, a loro dire, a nessun passo in avanti rispetto alle tematiche ancora aperte.**

In effetti, l'immersione di confronto sindacale, **dalle ore 13.00 di venerdì 8 alla sera di lunedì 11 novembre, da loro voluta, doveva servire a trovare un punto di incontro sulle 22 tematiche, ancora in sospenso e oggetto di proposte avanzate, sia dalle OO.SS. che dalle organizzazioni datoriali, nel corso di questi undici mesi di lavoro.**

Sono state molte, da parte datoriale, **le supposizioni che hanno accompagnato tale richiesta di accelerazione, ma nulla lasciava presagire, a fronte di tanto dispendio di tempo, energie e soldi, che non si arrivasse ad un epilogo, o comunque, senza che i lavori portassero ad un sostanziale avvicinamento del rinnovo contrattuale.**

A dire il vero, riflettendo ex post, un risultato, a nostro avviso, è stato conseguito.

Quello di aver **affrontato tematiche importanti per l'organizzazione del lavoro del settore logistico e delle spedizioni** che attengono all'applicazione della clausola sociale negli appalti, all'estensione del campo di applicazione, all'orario di lavoro del personale non viaggiante (in particolare magazzinieri ed addetti al carico/scarico), etc.

Rispetto a queste tematiche, pur non essendo arrivati a nessuna conclusione, **si è però circoscritto il perimetro entro cui possono essere accolte le richieste di ambo le parti in modo tale che, forse, per lo step successivo, ci auspichiamo quello conclusivo, sarà più agevole riaffrontare e concludere questa parte.**



Vogliamo inoltre condividere un'altra **riflessione che torna ricorrente ad ogni rinnovo di questo contratto**. In questi tre giorni, pur avendo affrontato anche tematiche che attengono **all'autotrasporto, al mercato del lavoro e all'assenteismo, ai danni ai mezzi ed alle conseguenti sanzioni da applicare agli autisti, al nuovo elemento salariale denominato IPCA, che sono di comune interesse**, sono emerse, e non poteva essere altrimenti, le **criticità che derivano dalla partecipazione di numerose, parti datoriali, ventidue, e con interessi contrastanti**.

Una situazione che ogni volta che si giunge a questa fase, rende complicata la chiusura del rinnovo: le posizioni diverse devono essere armonizzate, cercando di giungere alla non facile individuazione di compromessi che riflettono gli interessi di tutte le parti coinvolte. Invero tale circostanza finisce per favorire le **OO.SS. e non soddisfare appieno le parti che maggiormente dovranno sostenere il costo degli incrementi salariali per il personale autista**.

Nel nostro mondo, quello delle imprese di autotrasporto, il sentimento che si registra, è quello di **rammarico per aver perso la possibilità di dibattere argomenti di comune interesse in un contratto dedicato al comparto artigiano**.

Una riflessione dovuta, che però riteniamo lasci il tempo che trovi, **dato che le OO.SS., rinunceranno difficilmente ad una condizione che, potenzialmente, determina una loro posizione di vantaggio e che richiama un antico motto romano: "dividi et impera"**.

Nel merito dei lavori svolti nei tre giorni in parola, **si evidenzia che da parte di tutte le associazioni datoriali c'è stata disponibilità ad affrontare tutti i punti oggetto di negoziazione al fine di giungere a rinnovare il CCNL., chiaramente entro i limiti dei rispettivi mandati**.

Nonostante ciò, **le OO.SS., hanno deciso di sospendere la trattativa e oggi, 12 novembre 2024, hanno proclamato lo sciopero per le giornate del 9 e 10 dicembre 2024**.

Dopo questa breve riflessione sui lavori che hanno caratterizzato gli ultimi impegni per il rinnovo contrattuale, **nelle pagine che seguono, riportiamo la sintesi complessiva dei macrotemi e delle specifiche tematiche che ipoteticamente porteranno al rinnovo CCNL; di queste, in una specifica scheda riportiamo brevemente quelle trattate nei tre giorni dall'8 al 10 novembre**.

Alleghiamo inoltre una bozza di "Avviso Comune", che intendiamo proporre, alle altre associazioni datoriali e alle OO.SS., quando si inizierà a entrare nel merito delle condizioni economiche.

Si evidenzia infine, che nei tre giorni che vanno dall'8 al 10 novembre 2024, l'andamento della discussione, **non ha permesso di affrontare il tema della richiesta di aumento avanzata dalle OO.SS. nella misura del 18% quale Trattamento Economico Complessivo (TEC)**

Cordiali Saluti

f.to Il Responsabile Nazionale
Mauro Concezzi



LAVORI DI RINNOVO CCNL LOGISTICA, AUTOTRASPORTO E SPEDIZIONE

ELENCO COMPLESSIVO MACROTEMI PROPOSTI SIA DALLE OO.SS. CHE DALLE PARTI DATORIALI

Al termine dei quasi dodici mesi di trattativa sindacale per il rinnovo del CCNL, le proposte di intervento avanzate da ambo le parti, **riguardano i seguenti ventidue macrotemi:**

1. Campo di applicazione
2. Sicurezza sui luoghi di lavoro
3. Misure per contrastare l'assenteismo
4. Orario di lavoro personale non viaggiante
5. Disposizioni particolari per il personale viaggiante impegnato nella distribuzione delle merci
(Qualifica 1, parametri retributivi G-H)
6. Modalità di comunicazione per il lavoro discontinuo
7. Appalto di lavori
8. Diritti e doveri dei lavoratori
9. Risarcimento dei danni
10. Codice di raffreddamento
11. Buoni pasto
12. Disconnessione
13. Lavoro agile
14. Violenza di genere
15. Pari opportunità
16. Indennità di lavoro notturno
17. Preavviso di licenziamento e di dimissioni
18. Diritti sindacali
19. Sezione assologistica
20. Sezione cooperazione
21. Parte economica - Trattamento Economico Complessivo (TEC)
22. IPA



LAVORI PER IL RINNOVO CCNL AUTOTRASPORTO SVOLTI DAL GIORNO 8 NOVEMBRE AL GIORNO 10 NOVEMBRE 2024 – ESITO – SINTESI

Articolo	Tema	Proposta datoriale	Proposta OO.SS.	Esito
Premesse	Campo di applicazione	Estendere il campo di applicazione a: ...dai corrieri espresso, dalle imprese svolgenti attività soggette all'autorizzazione postale generale, dalle aziende di trasloco, dalle aziende svolgenti attività di consegna e montaggio arredi, e dalle altre attività di logistica al di fuori della filiera del trasporto e della movimentazione merci"		Accolta la richiesta con l'unica eccezione delle "imprese ferroviarie cargo"
9, Comma 3	Orario di lavoro per il personale NON viaggiante	Maggiore flessibilità		Dopo una chiusura totale, si registra un minimo di disponibilità
11 bis	Orario di lavoro e modalità di prestazione del personale viaggiante impiegato in mansioni discontinue		Fermo restando il riconoscimento della discontinuità, le OO.SS. chiedono di introdurre una diversa procedura (accordi collettivi aziendali con OO.SS.) di comunicazione per accertarne la sussistenza (lasciando invariate le modalità previste nella sezione artigiana)	In fase di concertazione
11 quinquies	Disposizioni particolari per il personale viaggiante inquadrato alla qualifica 1, parametri retributivi G-H		Introdurre una nota che preveda che in caso di "cambio di fornitore dei servizi di distribuzione urbana delle merci", l'impresa subentrante debba rispettare la clausola sociale	Accolta con modifiche
32	Diritti e doveri del lavoratore		Proposta per rivedere le procedure disciplinari	In fase di concertazione
32 Bis	Nuovo		Proposta per rivedere il risarcimento danni	In fase di concertazione
42, comma 2	Appalto di lavori di logistica, facchinaggio, movimentazione - cambi di appalto - clausola sociale	Controproposta in cui si chiede che l'assegnazione da parte dell'impresa appaltatrice ad altra impresa facente parte dello stesso gruppo societario o rete di impresa, non costituisce subappalto	Proposta delle OO.SS. di estendere al trasporto i principi del contratto di appalto; maggiore dettaglio nelle procedure	In fase di concertazione Respinta la proposta di estendere il campo di applicazione al trasporto Accolta soltanto la controproposta di parte datoriale con esclusione della "rete di impresa".
42, comma 3	Appalto di lavori di logistica, facchinaggio, movimentazione - cambi di appalto - clausola sociale	Controproposta di estendere la possibilità di affidamento dell'appalto anche alle Società di Persone (l'attuale testo prevede l'affidamento soltanto a società di capitali o società cooperative)	Proposta delle OO.SS. di estendere al trasporto i principi del contratto di appalto; maggiore dettaglio nelle procedure	In fase di concertazione Accolta soltanto la controproposta di parte datoriale
54 Bis	Misure per contrastare l'assenteismo del personale viaggiante e/o del personale operativo collegato alla movimentazione della merce e dei mezzi di trasporto	Proposta datoriale per contenere il fenomeno dell'assenteismo		In fase di concertazione
Parte economica	Nuovo elemento salariale: INDENNITÀ PROFESSIONALE D'AREA – IPA		Proposta delle OO.SS. per meglio qualificare e remunerare i lavoratori	In fase di concertazione



AVVISO COMUNE – “BOZZA”

INDENNITÀ DI TRASFERTA AUTOTRASPORTATORI: INNALZAMENTO LIMITI TUIR

I sindacati di rappresentanza dei datori di lavoro del settore dell'autotrasporto di merci e quelli dei lavoratori subordinati, FILT/CGIL – FIT/CISL e UILTRASPORTI UIL, **intendono promuovere, tra l'altro, la valorizzazione del lavoro.**

Pertanto, al fine di **garantire la stabilità occupazionale e di sopperire alla insufficiente offerta di lavoro** nel settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, **si propone di sensibilizzare il Governo affinché, i limiti di importo delle indennità per trasferte o missioni** previsti dall'articolo 51, comma 5, primo periodo, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, **siano incrementati in misura pari al 30 per cento ai fini della determinazione del reddito di lavoro dipendente dei prestatori di lavoro addetti alla guida delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi .**

La trasferta effettuata fuori dal territorio comunale fa sorgere in capo al prestatore di lavoro addetto alla guida delle imprese autorizzate all'autotrasporto di merci il diritto a ritorsioni integrative, i quali vanno a sommarsi alla retribuzione ordinaria.

La presente proposta punta quindi ad **innalzare i limiti giornalieri legislativamente disposti** per la non concorrenza della indennità di trasferta (o missione) alla determinazione del reddito da lavoro dipendente.

Per cui, in caso di accoglimento, a decorrere dall'anno venturo, **gli importi massimi fissati dall'art. 51, co. 5, del Tuir, verrebbero così rimodulati:**

- a) **euro 60,42 per le trasferte effettuate fuori dal territorio comunale** (in luogo degli attuali euro 46,48 che convertono le lire 90.000 testualmente indicate nel Tuir);
- b) **euro 100,69 per quelle effettuate all'estero** (in luogo degli attuali 77,46 che convertono le lire 150.000 altresì stabilite nel Tuir).

A rigore, assodato il tasso fisso di cambio lira-euro pari a lire 1936,27 per un euro, l'esito dei predetti calcoli deriva dal praticare un **aumento del 30 per cento rispetto alle vigenti franchigie.**

L'incremento dell'indennità di trasferta, rappresenterebbe una **risposta di politica del lavoro al fine di fronteggiare l'ascesa congiunturale del costo della vita, in modo così da sostenere il reddito dei lavoratori dipendenti autisti, i quali finirebbero col godere di più che dignitosi standard retributivi.**

Infatti, l'innalzamento dei “limiti di non concorrenza” **consentirebbe ai lavoratori di percepire una retribuzione netta più corposa.**

Da ciò ne deriverebbe anche un recupero in termini di attrattività della professione, tenuto conto della sistematicità degli spostamenti da effettuare settimanalmente per ragioni di servizio, tali da implicare evidenti riverberi nella vita di relazione.

In poche parole: *l'unicum* nella effettuazione delle prestazioni lavoristiche nell'autotrasporto è tale da giustificare un più pronunciato trattamento giuridico in deroga rispetto alla disciplina delle



trasferite, con parziale compensazione del disagio continuativo sofferto dal lavoratore in costante operare fuori dalla propria sede di lavoro (e di residenza).

D'altro canto, per le imprese datrici di lavoro, - a forte ricorso dello "strumento trasferta" - questa misura risulterebbe incidere in misura minore sul costo del lavoro (soggezione ad imposizione contributiva e fiscale).

Un fattore importante per **aiutare il settore a contenere i critici eventi globali che ne hanno segnato l'andamento in questi ultimi quindici anni:**

1. **Congiuntura economica 2008-2014:** La crisi finanziaria che ha colpito l'economia globale ha portato a una **significativa riduzione della domanda di beni e, di conseguenza, a una diminuzione del volume di merci trasportate.**
2. **Pandemia (2020-2022):** La **pandemia di COVID-19 ha imposto blocchi e restrizioni a livello globale, influenzando il commercio e la logistica.**
3. **Conflitto Russia-Ucraina (2022):** L'**invasione dell'Ucraina ha esacerbato le difficoltà energetiche e ha portato all'aumento del costo del carburante**, che rappresenta una delle spese principali per le aziende di autotrasporto.
4. **Guerra Israele-Palestina (2023):** Anche questo conflitto ha ripercussioni sulle catene di approvvigionamento e sulle dinamiche commerciali in tutto il mondo. **Le tensioni geopolitiche si sono ripercorse sul costo e sui flussi e sulla disponibilità di merci.**
5. **Inflazione e speculazione:** L'aumento dell'inflazione ha colpito vari settori, e l'autotrasporto non è stato esente. **I costi non solo del carburante, ma anche delle riparazioni e della manutenzione dei veicoli sono aumentati.**

I margini di recupero conseguenti al parziale superamento di queste criticità, **sono significativamente frenati da un irrefrenabile aumento dei costi di gestione.**

Anche nel 2024 le imprese di autotrasporto hanno registrato pesanti incrementi dei costi ordinari e l'introduzione di nuove ed inique gabelle.

Dalla comparazione dei **valori indicativi dei costi di esercizio pubblicati dal MIT** a gennaio e giugno 2024, emerge che **in soli sei mesi i costi di esercizio di un mezzo pesante sono aumentati da un minimo di duemila euro ad un massimo di quasi quattromila euro l'anno.**

Da capogiro sono poi i **costi aggiuntivi per passaggio nave e ETS Surchage** che devono sostenere le imprese che effettuano trasporti da e verso Sicilia e Sardegna.

Nel periodo 2020 – 2024, **il solo biglietto**, al netto della tassa ETS, richiesto dagli armatori per trasportare i veicoli da e per le principali isole del Paese, ha avuto un **incremento medio di 111 euro, il 18,7% in più rispetto a quattro anni fa.** Inoltre, le imprese di autotrasporto con sede in Sicilia e Sardegna, **dal 1° gennaio 2024, devono sostenere un ulteriore e pesantissimo costo a seguito**



dell'introduzione della nuova clausola "ETS Surchage". L'aggiornamento trimestrale di questo ulteriore balzello, dal 1° ottobre 2024 registra un incremento medio di circa il 17%.

Si stima che, ad una impresa con sede in una delle due nostre principali isole, ai costi generali di esercizio, al biglietto per il passaggio nave, **vanno aggiunti oltre 24.000,00 euro l'anno di ETS per ogni mezzo pesante utilizzato per i trasporti nel Continente.**

Dal 1° Gennaio 2025, le imprese che effettuano trasporti internazionali, dovranno sostituire i vecchi tachigrafi con un tachigrafo intelligente di ultima generazione (Articolo 3, comma 4 del Reg. UE n.165/2014, come sostituito dall'articolo 2, punto 2, del Reg. UE n.2020/1054). Si stima che i veicoli interessati, destinati al trasporto di merce per conto di terzi con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, **siano complessivamente 214 mila per ulteriori oneri a carico delle imprese di oltre 278 milioni di euro.**

In un contesto di crescita dei costi, di carico addizionale, di carenza di attrattività, **le aziende di autotrasporto si trovano ad affrontare sfide sempre più complesse**, rendendo necessaria una revisione delle politiche e delle normative per supportare questo settore cruciale per il Paese.

La proposta contenuta in questo avviso comune, **rappresenta pertanto un tentativo di migliorare le condizioni di lavoro per i trasportatori, affrontando allo stesso tempo le difficoltà economiche del settore e prevedendo un sostegno per un recupero nella competitività e attrattività della professione.**

Le associazioni dei datori di lavoro e i sindacati **ritengono che questo intervento possa contribuire a rilanciare il settore dell'autotrasporto in Italia e a valorizzare il lavoro del personale dipendente autista.**