

**DOCUMENTO**  
**LAPAM/CONF. TRASPORTI - FITA/CNA - FAI/ASSOTRASPORTI**  
**A.G.C.I. - CONF COOPERATIVE - LEGACOOP**  
**CGIL - CISL - UIL**  
**DI MODENA**  
**SU SITUAZIONE AUTOTRASPORTO E IMPRESE IRREGOLARI**

L'autotrasporto sta vivendo un momento molto delicato, difficile e pericoloso.

In Europa divampa la polemica sulla concorrenza che gli autisti e le imprese dei Paesi nuovi entrati fanno in U.E. a motivo dei bassi salari e oneri sociali.

Da un'inchiesta lanciata in Olanda e Francia risulta che il 36% delle imprese hanno subito una riduzione di lavoro.

Anche nel nostro paese le cose non vanno meglio, e anche sul nostro territorio si registrano forti problematiche.

Al problema della concorrenza internazionale nel nostro paese si aggiunge un altro fenomeno molto preoccupante che è il sommerso.

Di recente, anche il Governo ha ribadito che l'economia sommersa in Italia ha un peso che è pari al quaranta per cento delle cifre ufficiali.

La concorrenza fra le aziende è sicuramente positiva e rappresenta uno stimolo a essere sempre più competitivi, ma quando le tariffe scendono sotto il livello del puro costo, allora qualcosa non va, la partita è truccata e pesantemente. Stiamo parlando d'aziende che offrono le proprie prestazioni di trasporto a tariffe del 40 o del 50 % in meno del prezzo di mercato.

Riteniamo che simili quotazioni non siano compatibili con una corretta gestione dell'azienda e che non siano frutto solo del ricorso agli espedienti più classici, quali il sovraccarico, e il superamento delle ore di guida.

Stiamo parlando di evasione contributiva (lavoro nero), di evasione fiscale o peggio di riciclaggio di denaro proveniente da attività illecite.

Chiediamo che chi è preposto ai controlli, predisponga interventi, nell'ambito di un progetto mirato ad accertare la reale situazione, al fine di evitare che il sommerso diventi regola e che quindi anche le aziende che vorrebbero continuare ad operare legalmente siano costrette a chiudere o competere con gli stessi mezzi illegali.

Attualmente è previsto che chi guida un autocarro, sia in grado di dimostrare, agli agenti di polizia stradale, il corretto rapporto di lavoro con l'impresa di trasporto proprietaria del mezzo, mostrando documenti cartacei, (busta paga, certificato della camera di commercio, cronotachigrafo ecc).

Ma questa possibilità di controllo sulla strada è resa difficile da un lato dalla recente possibilità di utilizzare contratti di lavoro lavoro "autonomo", dall'altro dal

fatto che la busta paga è un documento troppo facilmente falsificabile, è sufficiente possedere uno scanner e una stampante, per clonare la busta paga di chiunque in un numero infinito di copie.

L'utilizzo di falsi contratti di appalto (di fatto si tratta di somministrazione illecita di manodopera) che comporta il sempre più frequente impiego di facchini come autisti in altre aziende.

Il citato fenomeno di imprese di facchinaggio, in genere cooperative, che prestano i propri soci come autisti, merita un approfondimento per i problemi che sta creando al settore ma anche all'insieme dell'apparato produttivo.

In questa situazione d'illegalità diffusa i controlli a monte sono elemento essenziale.

Con gli strumenti dell'informatica sarebbe semplicissimo per l'albo degli autotrasportatori, verificare costantemente se vi è corrispondenza fra il numero degli autocarri che possiede una impresa e il numero di dipendenti della stessa, semplicemente incrociando i dati della motorizzazione con quelli dell'INPS.

***Chiediamo pertanto alla Provincia di Modena di attivare un Osservatorio permanente sull'Autotrasporto con la finalità di monitorare il corretto andamento del settore, quanto a occupazione e regolarità, coinvolgendo anche gli organi dello stato preposti ai controlli***

## **SETTORE MOVIMENTAZIONE MERCI**

In questi ultimi anni, nel territorio modenese, vi è stata una crescita abnorme delle Società che svolgono attività di logistica/movimentazioni delle merci.

Il fenomeno, che andrebbe meglio analizzato, avvenuto in seguito alle scelte organizzative/produttive di alcune Imprese, ha visto l'affidamento in Outsourcing, di determinati servizi ritenuti no-core; tra questi, le attività di logistica, movimentazione merci, facchinaggio, trasporto, senza escludere le stesse attività di produzione.

Alcune Imprese hanno condotto questa riorganizzazione, orientando spesso le loro scelte verso Società destrutturate, in prevalenza cooperative di facchinaggio, caratterizzate da una forte propensione all'abbattimento dei costi dei servizi e la ricerca della massima flessibilità del lavoro.

In diverse occasioni i presidenti di queste società cooperative, risultano essere dei semplici prestanomi (di recente si assiste alla "esplosione" delle nomine, quali presidenti di cooperative di lavoratori stranieri, i quali non conoscono le norme e in alcuni casi non sono nemmeno consapevoli della carica che rivestono) e operano in regime di caporalato; i principi della democrazia interna, tipici delle cooperative sono elusi; i regolamenti interni, previsti dalla legge 142/2001 sono redatti e applicati senza nessuna valutazione/approvazione formale da parte dei Soci lavoratori e spesso nascondono una forte elusione contributiva ed evasione fiscale.

La maggioranza di queste Imprese non ha una sede fisica vera e propria, ma solo un recapito, sovente coincidente con la residenza del Presidente o del Consulente del lavoro e non è iscritta ad alcuna associazione di rappresentanza: si tratta delle cosiddette "cooperative spurie".

Con l'avvento della legge 142/2001 le cooperative sono obbligate al deposito dei regolamenti interni alla Direzione Provinciale del Lavoro; inoltre verrà gradualmente superata la contribuzione ridotta, prevista dal DPR 602/1970.

Dai dati forniti dalla Camera di Commercio e dai regolamenti depositati alla DPL nel corso del 2004, risultano iscritte oltre 400 Società che svolgono attività di Logistica/Facchinaggio in prevalenza Cooperative; purtroppo non esistono dati certi, ma si possono però stimare ben oltre 5.000 gli addetti.

Il Decreto Ministeriale n. 221 del 30 giugno 2003, oltre a prevedere l'obbligo della iscrizione alla Camera di commercio delle Imprese di facchinaggio, prevede che all'atto della iscrizione vi siano determinati requisiti di capacità economico-finanziaria, di capacità tecnico-organizzativa e di onorabilità degli amministratori.

Purtroppo sappiamo che, escluse alcune realtà eccellenti, strutturate, che operano secondo corretti principi e che negli anni si sono adeguate e anzi hanno dato un contributo alla evoluzione legislativa/normativa intervenuta nel settore, ve ne sono diverse, probabilmente la maggioranza, ove l'adeguamento alle norme non è avvenuto o è avvenuto soltanto formalmente.

Occorre che:

- a) L'osservatorio sulle attività di facchinaggio, istituito presso la Direzione Provinciale del Lavoro di Modena, inizi la sua operatività, in stretto rapporto con la Camera di Commercio di Modena, per monitorare ed intervenire nei casi di individuazione di imprese alla quali mancano i requisiti per operare e di committenti che non rispettano le norme di legge.***
- b) La Provincia di Modena istituisca un tavolo di confronto per esaminare il fenomeno dell'outsourcing non qualificato, per assumere orientamenti che indirizzino lo sviluppo sulla qualità, impedendo così che avvenga una competizione sui soli costi, la quale induce l'amplificazione dell'uso improprio, a volte illegale, di imprese Cooperative spurie.***
- c) La Direzione provinciale del lavoro intensifichi la vigilanza ai sensi del decreto legislativo 2 agosto 2002, n. 220 sulle cooperative.***

Modena 12 luglio 2005

Per LAPAM/  
Confartigianato Trasporti

per  
FITA/CNA

per  
FAI/ASSOTRASPORTI

Per LAPAM/  
Confartigianato Trasporti

per  
FITA/CNA

per  
FAI/ASSOTRASPORTI

per  
A.G.C.I

per  
CONFCOOPERATIVE

per  
LEGACOOP

per  
CGIL

per  
CISL

per  
UIL