



MICHELE DE ROSE
DIRETTORE NAZIONALE
UNICAMERE

“Se non si rinnovava il contratto collettivo nazionale di un settore collettivo che riguarda alla base del settore e agli obiettivi più vitali... (il testo è molto sfocato e illeggibile, sembra contenere informazioni sul rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro per il settore logistico, trasporto e spedizioni, menzionando l'articolo 9 comma 4bis e la trasparenza degli appalti)...

65.600

I NUOVI CONTRATTI FIRMATI A GENNAIO 2025 NEL SETTORE LOGISTICO, PARI AL 13% DELLE NUOVE ASSUNZIONI COMPLESSIVE IN ITALIA
(UNIONCAMERE – ANPAL)



ANNALISA CAVALLO
AD MANHANDWORK

“Il recente rinnovo del contratto collettivo nazionale rappresenta sicuramente un passo avanti rispetto al precedente, soprattutto per quanto riguarda l'introduzione di una maggiore flessibilità negli orari. Ad esempio, la possibilità di rivedere l'orario di lavoro ogni 3 mesi, invece che ogni 6, è un elemento utile per gestire al meglio le stagionalità all'interno dei magazzini. Tuttavia, ritengo che questo non sia ancora sufficiente per rispondere pienamente alle esigenze del settore. Sarebbe ideale rendere la flessibilità una scelta gestionale dell'azienda, senza dover affrontare resistenze o difficoltà, come accade spesso quando ci confrontiamo con sindacati di base. Dovremmo considerare la flessibilità una normale opportunità di gestione, simile a quanto avviene oggi con lo straordinario. La logistica è flessibilità: dovrebbe essere un suo elemento naturale e strutturale, un vero punto di forza, non solo una possibilità da negoziare. Anche dal punto di vista della trasparenza, il rinnovo del CCNL ha introdotto sicuramente un passo avanti. Per esempio, ora le aziende che partecipano ai tender per aggiudicazione di appalti devono essere in possesso di un Modello di Organizzazione e Gestione 231, un aspetto che considero positivo, in quanto introduce requisiti più stringenti e un sistema di controllo efficace. Il MOG 231 è uno strumento fondamentale, che non solo aiuta a garantire il rispetto delle normative, ma funge anche da deterrente per gli appaltatori e da ulteriore verifica per i clienti. È inoltre necessario presentare la documentazione anti-mafia ed avere una adeguata capacità economica e finanziaria per gestire l'appalto e non si deve aver commesso violazioni in materia di tutela della salute e sicurezza del lavoro. Un'altra novità positiva riguarda le limitazioni ai subappalti, ma personalmente ritengo che, se possibile, sarebbe più efficace eliminare completamente la possibilità di subappaltare. Questo permetterebbe di aumentare la trasparenza e la qualità della gestione degli appalti. In generale, sono state introdotte diverse novità rilevanti, ma più per quanto concerne i trasporti, mentre per la gestione dei magazzini non vi è stata una contrattazione altrettanto dettagliata. A mio avviso, sarebbe opportuno avere due contratti distinti, uno per il settore dei trasporti e uno per la logistica gestione magazzini. Al momento, solo alcuni articoli sono ben definiti e consentono una distinzione chiara tra le categorie, come ad esempio l'articolo 9 comma 4bis. Manca una chiara separazione tra le due aree, che sarebbe fondamentale per una gestione più efficace”.

179.330

LA PREVISIONE DI NUOVI CONTRATTI IN LOGISTICA NEL TRIMESTRE GENNAIO – MARZO 2025 *(UNIONCAMERE – ANPAL)*