



Manifesto di Cgil, Cisl e Uil per la logistica Bergamasca

Premessa

Fino a tutti gli anni '50, l'organizzazione territoriale e socio-economica della pianura bergamasca mantiene quei caratteri di ruralità - fissati sostanzialmente alla fine del XIX secolo - che la meccanizzazione dell'agricoltura non era riuscita a modificare radicalmente. Un sistema caratterizzato dai tratti ben definiti della ruralità e dalla larga prevalenza dell'agricoltura estensiva, come fondamentale asse dell'economia.

I tre decenni compresi tra i primi anni '60 e primi anni '90 mutano questa struttura innescando un ciclo di espansione edilizia, residenziale e produttiva. Attraverso i meccanismi della lottizzazione, le città crescono seguendo l'ascesa della popolazione tipica di tutta la fascia pedemontana e dell'alta pianura.

Tuttavia, parte cospicua di questa crescita avviene in modo sfrangiato, distribuendo i nuovi insediamenti lungo tutte le arterie stradali senza portare al costituirsi di un vero tessuto urbano alternativo a quello storico. In questo processo, un ruolo non secondario l'ebbero le aree produttive prima insediate a ridosso dei nuclei abitati e poi sempre più isolate nella campagna a costituire un puzzle, in cui la proliferazione dei capannoni determina un forte mutamento del paesaggio della pianura sovrapponendosi al paesaggio rurale.

Gli anni '90 e poi '2000, infine, portano all'insediarsi ai margini dei principali centri abitati e lungo i principali assi infrastrutturali (soprattutto lungo la Treviglio-Caravaggio e la strada Francesca) di grandi insediamenti commerciali e ludici che rappresentano il portato su larga scala del processo di terziarizzazione dell'economia che proprio in quella fase decolla anche nella bassa bergamasca.

La questione infrastrutturale, con il nuovo asse stradale di Bre.be.mi., rappresenta un tema imprescindibile per un'area che guarda al suo sviluppo soprattutto sul piano dell'attrattività di flussi dall'esterno, siano essi flussi di capitale legati all'atterraggio di *big players globali*.

L'attrattività è strettamente connessa all'accessibilità di un territorio e alla presenza di connessioni diffuse tra gli assi infrastrutturali.

Oggi, la bassa bergamasca rappresenta una piattaforma di atterraggio per multinazionali attratte dalla infrastrutturazione connettiva dell'area e dalla sua centralità rispetto al grande mercato metropolitano milanese e al sistema Nord Est.

Per Treviglio, Caravaggio, Romano di Lombardia le relazioni più frequenti sono con Milano, mentre verso Bergamo, ad oggi, sia sul piano infrastrutturale della mobilità che delle relazioni economiche, i rapporti sono limitati.

Da questo punto di vista, per mutare questo asse di rapporti, l'intervento sull'asse Treviglio-Bergamo rappresenta una opportunità.

Il centro Amazon a Casirate e il nuovo polo logistico Italtrans di Calcio sono esempi di crescita trainata dalla trasformazione del territorio in piattaforma logistica.

Siamo di fronte dunque a una direzione di crescita importante e complessa, dai forti impatti sociali e ambientali (la logistica è una attività terziaria industrializzata ad elevato consumo di suolo).

Si pone quindi il tema di capire come appropriarsi positivamente degli impatti prodotti. Siamo consapevoli che questo processo abbia inevitabilmente innescato un acceso dibattito, tra

favorevoli e contrari all'insediamento di un cospicuo numero di società di logistica, tra i sostenitori dell'arrivo di nuove opportunità occupazionali, e quindi di ricchezza e di un toccasana per l'economia, e sostenitori della tutela ambientale e del pericolo evidente di erosione del suolo e della sua relativa cementificazione.

Affrontando il tema da questa prospettiva e accettando questa dicotomia tra pro e contro, ci accorgeremmo subito che entrambe le fazioni avrebbero ed hanno ragioni meritevoli.

Questo perché, evidentemente, il tema è assai complesso, ben al di là di questo semplice dualismo. Tante sono le opportunità prodotte dall'arrivo della Logistica e altrettante sono le contraddizioni che ha in seno questo cambiamento.

A noi oggi non interessa affrontare il dibattito da questo punto di vista. Interessa invece capire lo spazio che si è prodotto tra le ragioni degli uni e quelle degli altri, alla ricerca di un punto di mediazione (che è nostra pratica quotidiana), partendo dal presupposto che il processo ormai in atto è a nostro avviso irreversibile, tanto quanto quelli che lo hanno preceduto a partire dagli anni '50 del secolo scorso, e con questo processo siamo chiamati ad un inevitabile confronto.

Ciò che riteniamo necessario di fronte a questa nuova fase di cambiamento, anche alla luce delle recenti esperienze che hanno interessato l'area della bassa pianura bergamasca, è la questione di come governare queste dinamiche, con l'obiettivo di accompagnare il processo di trasformazione del paesaggio economico-sociale-ambientale, così da ottimizzare e ampliare i potenziali benefici e ridurre al massimo gli effetti negativi di cui questo cambiamento è foriero.

Di seguito i punti per il quale si ritiene necessario lo sviluppo di un'azione sindacale unitaria, da proporre al territorio, alle organizzazioni ed enti interessati:

1. Qualità del lavoro e catena degli appalti

Il settore della Logistica è cresciuto, è in continua crescita e ha segnato nel 2022 la metà della crescita occupazionale della nostra provincia, in particolare presso il CPI di Romano di Lombardia.

In tal senso diviene sempre più urgente la costituzione di una filiera trasparente degli appalti che evidenzia con chiarezza ruoli e responsabilità, partendo in primis dai committenti a tutela sia della buona impresa sia dei lavoratori

Va introdotta una preventiva informativa ai lavoratori e alle Organizzazioni Sindacali coinvolte dalla cessazione di appalto, anche qualora sia determinato da un cambio del medesimo, nel rispetto del preavviso stabilito dalle norme contrattuali.

Serve riconoscere il ruolo responsabile e contrattuale del sindacato Confederale, attraverso una sua agibilità che si sviluppa anche tramite politiche di bilateralità necessarie a governare un settore fortemente flessibile e frazionato.

Per quanto riguarda i CCNL di riferimento, il settore non può esimersi dai perimetri definiti dai CCNL sottoscritti dai sindacati maggiormente rappresentativi, con particolare attenzione alla corretta applicazione della parte relativa alla professionalità dei lavoratori che spesso viene poco valorizzata ed applicata.

Inoltre, le retribuzioni devono corrispondere alla reale attività lavorativa svolta (ordinaria e straordinaria), andando anche ad attenzionare, potenziali fenomeni di caporalato purtroppo presenti anche nella nostra provincia e nel settore.

Si ritiene fondamentale l'applicazione del contratto a tempo indeterminato, come forma primaria di rapporto di lavoro, nell'ottica di un lavoro stabile e in continuità occupazionale.

In caso di appalto rafforzare l'introduzione di clausole sociali volte a favorire la continuità occupazionale.

2. Il territorio e politiche di Welfare

Nella bassa pianura bergamasca lo sviluppo e l'insediamento di piattaforme logistiche, di importanti società nazionali ed internazionali ha inciso profondamente sul tessuto sociale del territorio.

Il grande afflusso di lavoratori e lavoratrici ha evidenziato la scarsa disponibilità abitativa, la necessità di collegamenti con mezzi pubblici nonché un adeguamento del servizio/sistema sanitario che risulta essere estremamente sotto pressione partendo, in primis, dal pronto soccorso dell'ospedale di Romano di Lombardia.

Questa condizione complessiva non può essere sottovalutata, partendo proprio dal fatto che le grandi società presenti non possono pensare di risolvere i loro impegni con le comunità locali solo tramite gli oneri di urbanizzazione e scambi urbanistici che spesso sono sempre e solo a beneficio delle strutture insediate.

Inoltre, in particolare per i lavoratori immigrati, l'integrazione con il territorio passa anzitutto attraverso la conoscenza della lingua italiana il cui apprendimento va realizzato in momenti di socializzazione dedicati e definiti.

In tal senso diviene sempre più necessaria una cooperazione tra i Comuni, verso politiche di welfare mirate che costituiscano da elemento di garanzia e di coesione sociale per il territorio.

3. Salute e sicurezza sul lavoro

Il lavoro nelle piattaforme logistiche porta con sé dei rischi legati alla movimentazione manuale dei carichi, ritmi di lavoro importanti e lunghe percorrenze giornaliere a cui sono sottoposte le persone.

Si stima che in alcune mansioni gli operatori e le operatrici della logistica possano percorrere a piedi fino a 20 km al giorno.

Da qui l'esigenza di una mirata sorveglianza sanitaria, con particolare attenzione a fenomeni infortunistici di tipo muscoloscheletrico, onde evitare future malattie professionali che possono manifestarsi negli anni.

Fondamentale è la presenza in ogni realtà della logistica dei RLS, al fine di sviluppare il necessario coinvolgimento nelle attività di loro competenza, andando a verificare eventuali situazioni di "mancati infortuni".

In tal senso è necessario un coordinamento tra RLS, RSPP, Medico competente, ITL, INAIL e ATS utile a monitorare l'evolversi della situazione prevedendo, dove necessario, interventi di prevenzione e di ispezione utile a migliorarne le condizioni.

Ulteriore attenzione va posta agli infortuni in itinere, con lavoratori e lavoratrici che a tutte le ore del giorno e della notte, si recano a piedi o in bicicletta presso i siti logistici spesso percorrendo strade poco illuminate e strette.

Inoltre, il notevole flusso dei mezzi di trasporto e di movimentazione delle merci genera pericoli di investimento nei siti e di incidenti spesso concorrendo all'infortunio di lavoratori di aziende diverse.

Non da meno è la formazione dedicata a temi come salute e sicurezza, con attenzione ai rischi presenti e alle difficoltà con la lingua italiana di tanti lavoratori stranieri.

4. Sostenibilità e ambiente

Le attività logistiche hanno avuto e avranno un inevitabile impatto economico, ambientale e sociale sui territori in cui si insediano.

La continua crescita dell'e-commerce e le conseguenti necessità di una maggiore vicinanza al consumatore (processo che ha subito una forte accelerazione con la pandemia) aumenta la richiesta di spazi commerciali di medie e grandi dimensioni.

In tal senso è necessario pensare alla logistica del domani e prevederne i principali effetti sulla base dell'evoluzione che il settore potrà avere, per programmare le necessarie politiche e per poter gestire i cambiamenti in corso o quantomeno mitigare al massimo gli aspetti negativi, prevedendo uno sviluppo armonico con il territorio.

Un ulteriore aspetto da monitorare è il grande flusso di autoarticolati che gravitano intorno alle piattaforme logistiche: i necessari e dovuti collegamenti stradali devono trovare una loro armonizzazione con la presenza di piste ciclabili o percorsi pedonali per garantire l'accessibilità, la fruibilità e la sicurezza dei lavoratori e della cittadinanza.

Non da meno, prima di procedere al consumo di ulteriore suolo, diviene necessario promuovere processi di rigenerazione urbana utili ad abbinare il recupero di aree dismesse e consentire l'armonizzazione con il tessuto produttivo presente.

5. Governance territoriale e strumenti di regolazione

Comuni, Provincia e Regione sono attori fondamentali per poter governare al meglio le trasformazioni in atto.

Il piano di governo del territorio deve fissare le aree destinate ad attività produttive e logistiche, dando priorità ai siti che necessitano di rigenerazione con la possibilità di facilitarne la destinazione d'uso.

Alla luce della rilevanza dell'area interessata (intercomunale o sovracomunale) divengono necessarie forme di programmazione negoziata all'interno di un interesse regionale previsto dalla LR 19/2019.

Da qui può nascere una proposta che tenga conto del contesto locale e sovralocale, che metta al centro gli interessi pubblici e non di un singolo comune ma di un'intera area quale è la pianura bergamasca.

Inoltre diviene sempre più urgente la costituzione di un **Comitato Provinciale** per la logistica, composto dai rappresentanti istituzionali, locali, imprenditoriali, sociali e sindacali che porti alla definizione di una **Carta Provinciale** per la logistica Bergamasca.

Bergamo, 28 Aprile 2023

CGIL, CISL E UIL di Bergamo