

protocollo per la tutela del lavoro nei trasporti



 **CONFCOOPERATIVE**
Macerata

 **legacoop**
MARCHE


**MINISTERO DEL LAVORO
E DELLE POLITICHE SOCIALI**
DIREZIONE TERRITORIALE DEL LAVORO DI MACERATA

 **Camera di Commercio
Macerata**

**PROTOCOLLO DI INTESA IN MATERIA DI TUTELA DEL LAVORO
E VIGILANZA NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO**

L'impresa "virtuosa"

In questi anni, in particolare con l'aggravarsi della crisi che ancora oggi condiziona tutti pesantemente, siamo stati impegnati sul territorio a creare e far funzionare strumenti che aiutassero a garantire un ambiente favorevole, per una competizione positiva tra le imprese. È proprio in una situazione di crisi che la concorrenza sleale e il non rispetto delle regole appaiono più odiose e dannose. Ecco allora la lotta contro la "cooperazione spuria", i contratti di lavoro "pirata", le gare al "massimo ribasso", il lavoro nero e irregolare, ecc. Ed ecco, per contrastarli,

l'impegno per regole certe e condivise, per la semplificazione e la concertazione, la legalità e la sicurezza. Tutto questo in più direzioni: nello specifico del nostro mondo con l'Osservatorio della Cooperazione presso la Direzione Territoriale del Lavoro e con la valorizzazione del sistema della Vigilanza e delle Revisioni cooperative, nel campo degli appalti pubblici con il Protocollo sulla legalità e la sicurezza, in agricoltura e nei trasporti con i due Protocolli sulla tutela del lavoro e la vigilanza, nella videosorveglianza con il Protocollo sull'installazione di sistemi di sicurezza nei luoghi di lavoro.

È stato un lavoro collettivo di straordinaria sintonia ed efficacia. Riunite quasi in permanenza al tavolo di una Direzione Territoriale del Lavoro competente e attiva, le Associazioni sindacali e d'impresa della provincia si sono cimentate in una intensa attività di confronto aperto e costruttivo, elaborando collegialmente una serie di regole di comportamento di grande utilità per tutti. In molti casi, tra cui quello decisamente più impegnativo degli appalti, la partecipazione di amministratori locali e dirigenti pubblici e la regia della Prefettura hanno dato un contributo decisivo, mettendo ancor più in risalto il senso stesso di una comunità coesa attorno ad obiettivi comuni.

Nel nostro «complesso sistema economico - è scritto nel Protocollo sugli appalti - sono fondamentali strumenti per un significativo sviluppo del territorio e della c.d. impresa "virtuosa"...».

Impresa "virtuosa", un concetto semplice e importante. Virtuosa – come abbiamo tutti condiviso – è l'impresa «che:

- correttamente si pone sul mercato rispettando le regole ed i meccanismi della leale concorrenza;
- presenta caratteristiche formali e sostanziali conoscibili e documentate;
- consente le opportune verifiche sull'adeguatezza economico-finanziaria e tecnico-organizzativa;

- garantisce la piena corrispondenza tra formale certificazione di qualificazione ed effettiva consistenza tecnico-economica dell'azienda;
- si impegna fattivamente per garantire il diritto alla sicurezza ed alla salute dei lavoratori sui luoghi di lavoro tutelando e garantendo il proprio personale;
- assicura il puntuale rispetto dei contratti collettivi di lavoro, sottoscritti dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative; in particolare assolve agli obblighi contributivi, assicurativi e retributivi nei confronti dei propri dipendenti e della committenza, adempiendo completamente ai propri obblighi nei confronti della collettività.»

L'auspicio è che questi strumenti siano sempre più conosciuti e usati; è questa la finalità che ci proponiamo pubblicando e diffondendo questi libriccini.

Le Centrali Cooperative
Agci, Confcooperative, Legacoop

La buona cooperazione, solida via di uscita dalla crisi

Il 2012 è stato universalmente celebrato quale "Anno internazionale delle Cooperative", con lo slogan ufficiale "Le cooperative costruiscono un mondo migliore". Nel dedicare questo speciale appuntamento a 1,4 milioni di cooperative diffuse nel mondo e a 800 milioni di operatori, l'ONU ha sottolineato, fra l'altro, il ruolo svolto dalle imprese cooperative per lo sviluppo economicosociale e per la creazione di occupazione.

Sorte nella Gran Bretagna del XIX secolo, le cooperative nascono e si sviluppano nel senso profondo di una "sfida" perenne quale modello alternativo in opposizione al sistema economico capitalista, ma anche, al contempo, quale possibile ed efficace scelta alternativa concreta rispetto agli altri operatori di mercato nel modello capitalista, muovendo da subito su un tracciato storico che porta la cooperazione a porsi quale fucina per la sperimentazione di soluzioni volte a sostituire le tipiche modalità di gestione economica intermediata, con una gestione diretta, a tratti rivoluzionaria, fondata sul coinvolgimento e sulla partecipazione personale dei lavoratori. D'altro canto, è nella dimensione collettiva e partecipativa che può rintracciarsi il tratto distintivo della cooperazione, la quale sintetizza le istanze dei singoli, universalizzandole, valorizzando la condizione lavorativa, da fattore consolidante e solidarizzante a sostrato organizzativo ed associativo.

L'Italia è fra i Paesi del mondo che hanno riservato una attenzione speciale alla cooperazione, in particolar modo nel testo fondamentale, la Carta costituzionale: l'art. 45 Cost., infatti, pur senza fornire una definizione di cooperativa e in un dettato normativo non troppo chiaro, stabilisce che «*la Repubblica riconosce la funzione sociale della cooperazione a carattere di mutualità e senza fini di speculazione privata*», ma anche che «*la legge ne promuove e favorisce l'incremento con i mezzi più idonei e ne assicura, con gli opportuni controlli, il carattere e le finalità*». In questo modo, nella consapevolezza della significatività della presenza dei operatori nel mercato del lavoro, i costituenti hanno attribuito alle cooperative un ruolo di assoluto e indiscutibile primo piano, valorizzando proprio questa particolare forma di gestione d'impresa, l'unica alla quale viene riconosciuta una connotata "funzione sociale", che per la generalità delle altre forme d'impresa rappresenta, non a caso, il limite costituzionale all'iniziativa economica privata (art. 41, co. 2 e 3, Cost.). Al punto che quelli che vengono costituzionalmente segnalati come vincoli esterni per l'attività imprenditoriale

di tipo capitalistico, finiscono per rappresentare vere e proprie finalità consustanziali dell'impresa mutualistica nel modello cooperativo.

Se è vero, tuttavia, che la legislazione, anche in materia di lavoro, per molti decenni, non ha saputo concretamente declinare il favore costituzionale riconosciuto alle società cooperative (così come ancor oggi inattuata rimane l'altra scelta privilegiata per il «*diritto dei lavoratori a collaborare, nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi, alla gestione delle aziende*» contenuta nell'art. 46 Cost., «*ai fini della elevazione economica e sociale del lavoro in armonia con le esigenze della produzione*»), nei tempi più recenti si è giunti, mediante la legge n. 142/2001, ad una riforma del lavoro in cooperativa, dalla quale hanno preso le mosse ulteriori ed efficaci momenti di tutela.

Sotto questo profilo rileva, primariamente, il «*Protocollo sulla Cooperazione*» (10 ottobre 2007), che interviene nel settore cooperativo per concentrarsi sulle cosiddette cooperative «*spurie*» e sugli inevitabili effetti di *dumping* contrattuale provocato da esse nel sistema di relazioni contrattuali, incidendo pesantemente sulla competitività sana nella cooperazione, in ragione della rincorsa «*al ribasso*» per la riduzione dei costi, a danno dei lavoratori e del sistema nel suo complesso. L'accordo si propone l'ambizioso obiettivo di concretizzare una «*efficace azione di contrasto al fenomeno*», muovendo dal presupposto che le cooperative «*spurie*» nella scelta dei rapporti di lavoro da instaurare coi propri lavoratori disattendono i principi sottesi alla corretta applicazione della legge n. 142/2001, sia per quanto attiene al lavoro subordinato, sia per quanto riguarda quello autonomo. Il raggiungimento di tale obiettivo strategico viene immaginato e programmato attraverso la promozione di una «*specifica e diffusa attività di verifica sulla concreta applicazione della normativa*» di tutela dei rapporti di lavoro nel settore cooperativo, mediante «*un diretto confronto con le parti sociali*» spinto alla individuazione delle migliori e più efficaci «*iniziative di carattere ispettivo finalizzate al contrasto di fenomeni elusivi*», da realizzarsi attraverso la costituzione di appositi «*Osservatori provinciali permanenti per la cooperazione*» in seno a ciascuna Direzione Territoriale del Lavoro, composti dai rappresentanti delle Parti Sociali firmatarie del Protocollo, nonché da funzionari di Ministero del Lavoro, Inps e Inail.

Conseguentemente, rileva l'art. 7, comma 4, del decreto-legge n. 248/2007, convertito in legge n. 31/2008, in base al quale, in presenza di una pluralità di contratti collettivi, le società cooperative applicano ai propri soci lavoratori i trattamenti economici complessivi non inferiori a quelli previsti dai contratti

collettivi stipulati dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale nella categoria.

In questa prospettiva, la Direzione Territoriale del Lavoro di Macerata, quale Ufficio territoriale del Ministero del Lavoro, in questi ultimi anni, non soltanto ha garantito una piena funzionalità all'*Osservatorio Provinciale Permanente della Cooperazione*, ma ha altresì affiancato le Centrali Cooperative del territorio, sempre attente, proattive e vigorosamente partecipative, favorendo e promuovendo momenti di confronto e di intesa, per contrastare qualsiasi fenomeno di abusivismo e sviluppare modelli di dialogo sociale che, nel rispetto delle regole, consentissero di affrontare al meglio la grave crisi economico-finanziaria che ha caratterizzato questo tempo, con particolare attenzione al sistema degli appalti, pubblici e privati, e a settori produttivi di importanza strategica nel territorio come l'agricoltura e l'autotrasporto. Valga la pena menzionare, in quanto ideato in seno all'Osservatorio, anzitutto l'*Atto di Indirizzo in materia di appalti ad uso delle pubbliche amministrazioni* (10 settembre 2010), che ha ricevuto il plauso delle Centrali cooperative a livello nazionale, di due importanti centri di ricerca universitari (*Adapt-Centro Studi "Marco Biagi"* della Università di Modena e Reggio Emilia e *Olympus* della Università degli Studi di Urbino "Carlo Bo") e, non da ultimo, della stessa Direzione generale per l'attività ispettiva del Ministero del Lavoro che, con nota n. 18931 del 9 novembre 2010, ha esteso a tutti gli uffici territoriali il modello maceratese come "*buona prassi*" da condividere sull'intero territorio nazionale. Devono poi, senza dubbio, essere ricordati e valorizzati (come apprezzabilmente fanno le Centrali Cooperative con questa pubblicazione) anche gli ulteriori Protocolli d'Intesa, pensati e maturati nell'Osservatorio, in tema di: installazione di sistemi di sicurezza, antirapina e antifurto nei luoghi di lavoro (3 agosto 2010, istituisce il *Comitato tecnico per la videosorveglianza*); tutela delle condizioni di lavoro e vigilanza in agricoltura (13 ottobre 2010, istituisce il *Comitato provinciale sull'agricoltura*); tutela del lavoro e vigilanza nel settore dell'autotrasporto (23 dicembre 2010, istituisce l'*Osservatorio provinciale sull'autotrasporto*); legalità e sicurezza negli appalti (10 novembre 2011). Su queste basi, dunque, si deve ora, nel fare un piccolo bilancio del già realizzato, guardare al futuro, partendo da quanto sottolineava il compianto Marco Biagi, annotando la legge n. 142/2001: «*Altro che flessibilità: qui abbiamo superato le Colonne d'Ercole del tradizionale diritto del lavoro. E forse molti non se ne sono neppure accorti*» (nello scritto "*Progettare per modernizzare*" del 2002); peraltro, assai prima, lo stesso Biagi (nel volume "*Cooperative e rapporti di lavoro*" del 1983) aveva osservato come dal

settore cooperativo pervengono i risultati migliori nei «*momenti di alta disoccupazione e di frequenti crisi aziendali*», avvertendo tuttavia come si debba respingere nettamente, proprio nelle stagioni di più grave crisi economico-finanziaria una idea della cooperativa «*degradata ad ultima risorsa per coloro che hanno perso o stanno per perdere il posto di lavoro*».

Questa, quindi, la “sfida” che, anche, a livello territoriale ci vede impegnati, nel nostro ruolo istituzionale di vigilanza e ispezione, al fianco delle Centrali Cooperative e delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori, per assicurare al sistema cooperativo una guardia sempre alta contro fenomeni distortivi, elusivi e fraudolenti che, specialmente nei tempi di crisi, possono avvelenare il mercato del lavoro, vestendo, spudoratamente, indebitamente e illecitamente, i panni delle cooperative. Doveroso, allora, permane l’impegno per l’attuazione costante dei principi affermati nel *Protocollo sulla Cooperazione* del 2007, che sola può comportare una sorta di “*accerchiamento*” nei confronti delle cooperative irregolari, determinato dal fatto che il riferimento ai soli contratti collettivi nazionali di lavoro rappresentativi impedirà il ricorso a contratti collettivi “*di comodo*” o “*pirata*”, obbligando le cooperative “*spurie*” a restare fuori dal mercato ovvero a regolarizzare la propria posizione.

Dott. Pierluigi RAUSEI
Direttore della DTL di Macerata

**PROTOCOLLO DI INTESA IN MATERIA DI TUTELA DEL LAVORO
E VIGILANZA NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO**

Addì, 23 dicembre 2010, presso la Direzione Provinciale del Lavoro di Macerata, alla presenza del Direttore dott. Pierluigi RAUSEI, del Direttore della Direzione provinciale INAIL di Macerata, dott. Fabio VALENTE PIETROSANTO, e dell'Ispettore Ivana CIUCCI su delega del Direttore della Direzione provinciale INPS di Macerata, dott. Settimio CIANI,

si sono riunite le sottonotate Associazioni datoriali:

- CONFARTIGIANATO rappresentata dal Vice-Presidente Stefano CEGNA
- FITA/CNA rappresentata dal Presidente Giuseppe SALVUCCI e da Giuliano ROCCO
- CONFETRA/AMSEA rappresentata dal Vice-Presidente Moreno CORALLINI e da Carlo ROSSOLINI
- CONFINDUSTRIA rappresentata dal Presidente NANDO OTTAVI
- CASARTIGIANI rappresentata dal Presidente Franco CARLINI
- LEGACOOOP e AGCI rappresentate da Massimo LANZAVECCHIA
- CONFSCOOPERATIVE rappresentata da Brunella FORESI

le sottoindicate Organizzazioni sindacali dei lavoratori:

- FILT-CGIL rappresentata dal Segretario provinciale CGIL Aldo BENFATTO e da Maurizio AMADORI
- FIT-CISL rappresentata da Fabrizio COSTANTINI
- UIL TRASPORTI rappresentata dal Segretario provinciale Antonio BATTAGLINI e dal Segretario regionale Giorgio ANDREANI
- UGL rappresentata dal Segretario provinciale Salvatore ZIZZI

PREMESSO CHE

- l'assetto del mercato italiano dei trasporti risente di una serie di squilibri e di carenze strutturali che, unitamente alla congiuntura economica sfavorevole, minano la competitività delle imprese italiane a vantaggio di quelle straniere;

- la morfologia del territorio italiano, con l'aggravante della carenza di infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie, contribuisce, ad oggi, a fare dell'autotrasporto una attività di primaria importanza per l'intera economia, tenuto conto delle implicazioni che un regolare servizio di movimentazione delle merci rappresenta per il sistema produttivo italiano, per la grande distribuzione e, quindi, per l'intera collettività;
- appare necessario favorire, anche attraverso una forte e rinnovata politica dei controlli, comportamenti rispettosi delle norme a tutela della sicurezza sociale e della circolazione, oltre che delle regole di una leale concorrenza, e contestualmente mirare all'obiettivo di rendere lealmente competitiva l'offerta trasportistica;
- appare indispensabile favorire la creazione di un sistema di trasporto merci su strada contraddistinto da un forte richiamo e una costante attenzione ai principi di legalità, correttezza e sicurezza nei diversi rapporti fra tutti i soggetti della filiera;
- soltanto la crescita della capacità competitiva delle imprese rispettose delle regole è idonea a produrre il risultato virtuoso di una maggiore correttezza e trasparenza dei rapporti contrattuali, nonché di migliore efficienza della mobilità delle merci;
- l'autotrasporto merci versa da diverso tempo in una situazione assai grave; alla crisi strutturale del "sistema trasporto" si sono aggiunti nel tempo gli effetti sia della crisi petrolifera, che sta comportando aumenti dei costi, sia della crisi congiunturale dell'economia; in particolare, il settore del trasporto merci in provincia di Macerata conta circa 800 imprese con un giro d'affari annuo di circa 250 milioni di euro; di esse, 175 hanno dipendenti: in toto sono 563 di cui 42 impiegati, 504 operai (prevalentemente autisti), 17 apprendisti; 516 sono maschi, 47 femmine; 59 sono extracomunitari; ne consegue che globalmente il settore dà occupazione a quasi 1.800 persone nel territorio provinciale di Macerata, nel quale, peraltro, per l'andamento Infocamere del settore trasporto terrestre risulta, dagli ultimi dati disponibili, la seguente situazione:

	2007	2008	2009	I trim. 2010	Diff. 2007/2010
totale imprese	848	833	798	794	- 54
di cui artigiane	712	691	658	654	- 58

- dal lato della committenza, anche la realtà manifatturiera della Provincia di Macerata ha subito in modo particolarmente pesante la crisi in atto e continua a scontarne gli effetti, così come dimostrano i dati INPS dai quali

emerge un incremento di ore di Cassa Integrazione Straordinaria tra il primo semestre del 2009 e lo stesso periodo del 2010 di circa il 60%; allo stesso modo, anche le aziende di piccole dimensioni continuano ad utilizzare in modo massiccio la Cassa Integrazione in deroga a loro destinata; in un momento come questo le aziende sono chiamate a fare sforzi considerevoli per mantenersi sul mercato, lottando tenacemente contro la concorrenza di Paesi quali la Cina sia sui prezzi di mercato che sulla tempestività nel consegnare la merce al cliente finale;

- le verifiche del rispetto dei tempi di guida e di riposo, nonché dei limiti dell'orario di lavoro, effettuate dagli organi di vigilanza rilevano in modo rigoroso qualsiasi minimo scostamento rispetto ai limiti di legge, senza tener conto delle condizioni oggettive di impossibilità di interrompere immediatamente la circolazione del mezzo in cui si vengono a trovare i conducenti e con aggravio di sanzioni amministrative notevolmente onerose a fronte di comportamenti non sempre meritevoli di pena;

- il Piano triennale per il lavoro dal titolo "Liberare il lavoro per liberare i lavori", adottato dal Consiglio dei Ministri del 30 luglio 2010, nel riconoscere un ruolo di primo livello all'ispezione del lavoro e alle Direzioni provinciali del lavoro, nel paragrafo intitolato "Liberare il lavoro dalla illegalità e dal pericolo", afferma che "liberare il lavoro dalla illegalità e dal pericolo significa potenziare in termini qualitativi le attività di vigilanza orientandole alla repressione delle violazioni sostanziali più gravi"; da qui il richiamo ad una vigilanza improntata dichiaratamente all'obiettivo della "tolleranza zero", riconosciuto come "doveroso e possibile", per tutte le "forme peggiori di sfruttamento del lavoro", da operarsi attraverso un attento "metodo di selezione nel più ampio fenomeno delle irregolarità e una combinazione di attività istituzionali e sociali"; in questo contesto, fra l'altro, sul fronte degli obiettivi il Piano individua fra le "aree di intervento prioritario" espressamente segnalate tutto il sistema dei servizi connessi alla logistica e ai trasporti;

- la formazione e la informazione nei riguardi dei lavoratori delle imprese di autotrasporto rivestono sempre più una fondamentale importanza, anche in considerazione delle responsabilità organizzative e programmatiche datoriali ai fini di una tutela complessa della sicurezza sul lavoro;

LE PARTI

nel pieno rispetto e per l'effettiva, uniforme e corretta attuazione delle previsioni normative di cui ai seguenti atti e provvedimenti nazionali e comunitari:

- Legge 6 giugno 1974, n. 298
- Legge 13 novembre 1978, n. 727
- Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio del 20 dicembre 1985
- Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come da ultimo modificato dalla legge 29 luglio 2010, n. 120
- Regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio del 25 ottobre 1993
- Decreto legislativo 25 febbraio 2000, n. 72
- Regolamento (CE) n. 484/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 1° marzo 2002
- Decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276
- Decreto legislativo 23 aprile 2004, n. 124
- Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, come da ultimo modificato dal decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, convertito dalla legge 4 agosto 2010, n. 127
- Regolamento (CE) n. n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006
- Decreto ministeriale 31 marzo 2006
- Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006
- Direttiva 2006/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006
- Decreto ministeriale 20 giugno 2007
- Decreto legislativo 19 novembre 2007, n. 234
- Decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, come modificato dal decreto legislativo 3 agosto 2009, n. 106
- Decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144
- Decreto interministeriale 30 giugno 2009, n. 554
- Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009
- Regolamento n. 581/2010/UE della Commissione del 1° luglio 2010
- Legge 13 agosto 2010, n. 136

SOTTOSCRIVONO E CONCORDANO QUANTO SEGUE

1. MODULO DI CONTROLLO DELLE ASSENZE – Con l'art. 9 del d.lgs. n. 144/2008, che recepisce la Direttiva 2006/22/CE concernente i controlli sui conducenti, imprese e veicoli per i quali si applicano il Reg. 3821/85 e il Reg. 561/2006, è stato introdotto il *modulo di controllo delle assenze dei conducenti*, così come modificato da ultimo con la Decisione della Commissione UE n. 2009/959 del 14 dicembre 2009, che modifica la decisione n. 2007/230/CE. Il modulo deve essere utilizzato per attestare le assenze del conducente professionale che guida un mezzo dotato di cronotachigrafo per malattia, ferie annuali, altre mansioni e così via. Qualora il conducente sia impiegato in azienda per lo svolgimento di altre attività viene richiesta la compilazione di tanti moduli di controllo con il giustificativo "altre mansioni" (riportato nel modulo con la dicitura "eseguiva un altro lavoro diverso dalla guida") per quanti sono i giorni in cui il dipendente non sia stato impegnato nella guida del mezzo, comportando un notevole appesantimento burocratico nella gestione dell'attività amministrativa dell'impresa.

1.1. L'espressione "altre mansioni" deve essere intesa, per quanto previsto dall'art. 15, comma 3, lett. b), del Reg. 3821/85, come sostituito dall'art. 26, paragrafo 4), terzo capoverso, e secondo la definizione offerta dall'art. 3, lett. a), della Direttiva 2002/15/CE, con riferimento alle attività diverse dalla guida e comunque connesse all'attività del servizio (quali, ad esempio, il carico e lo scarico, la pulizia e la manutenzione del veicolo, operazioni volte a garantire la sicurezza del veicolo, sorveglianza del veicolo e del carico e formalità amministrative). Peraltro, anche nel caso in cui il dipendente sia stato assunto per svolgere altre attività lavorative, differenti dalla guida professionale (come ad esempio nel caso di magazziniere, operaio, *et alia*), e si trovi solo saltuariamente a svolgere mansioni di autista e, conseguentemente, a condurre un mezzo dotato di cronotachigrafo deve ritenersi necessario compilare il modulo di controllo e attestazione delle assenze, stante lo svolgimento di altre mansioni in modo assolutamente prevalente. In occasione dei controlli in azienda, comunque, gli Ispettori del lavoro valuteranno caso per caso le diverse fattispecie che si presenteranno, anche in considerazione della dimostrazione documentata del profilo di inquadramento professionale dei lavoratori interessati, anche ai fini dell'art. 31 della legge n. 298/1974, mediante modulo Unilav di instaurazione del rapporto di lavoro, Libro Unico e contratto individuale di lavoro.

1.2. Può considerarsi non sanzionabile l'esibizione agli Ispettori del Lavoro da parte del titolare di impresa di autotrasporto (cd. "padroncino"), dell'originale del modulo completo in ogni sua parte e ritualmente sottoscritto, prima dell'inizio delle operazioni di trasporto, ma compilato a penna in modo autografo anziché a macchina.

1.3. Esclusivamente per le operazioni di trasporto condotte in ambito nazionale, e solo per i casi in cui il rapporto di lavoro del conducente resta sospeso ovvero interrotto quali, ad esempio, la cassa integrazione, lo sciopero o la serrata, è data facoltà alle imprese di non compilare il modulo; ovviamente la prova documentale di tali circostanze potrà essere fornita esibendo la comunicazione del datore di lavoro relativa al periodo di interruzione o di cassa integrazione, ovvero la corrispondente documentazione rilasciata da enti previdenziali; tale documentazione dovrà essere tenuta a bordo del veicolo ed esibita ad ogni controllo.

2. SCHEDA DI TRASPORTO E DOCUMENTI EQUIPOLLENTI - Il decreto interministeriale 30 giugno 2009, n. 554, emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze, ha determinato il contenuto della *scheda di trasporto*, che costituisce un documento di tracciabilità della merce idoneo ad identificare i soggetti coinvolti nella filiera del trasporto, ai sensi dell'art. 7-bis del d.lgs. n. 286/2005, come modificato dal decreto legislativo 22 dicembre 2008, n. 214. Si tratta, quindi, di un documento espressamente finalizzato a facilitare le verifiche sul corretto e regolare esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto terzi, altresì idoneo a fondare le procedure di accertamento delle responsabilità nei confronti di tutti i soggetti coinvolti nelle operazioni di trasporto (vettore, committente, caricatore e proprietario delle merci). La scheda di trasporto deve essere compilata per ciascun veicolo (sono esentati i trasporti di collettame mediante un unico veicolo per partite di peso inferiore a 50 quintali, commissionate da diversi mittenti, quando accompagnati da idonea documentazione comprovante la tipologia del trasporto). Per i veicoli composti da più unità destinate al carico, può essere compilata una sola scheda di trasporto o, in alternativa, una scheda per ogni unità del complesso. Parimenti, nelle ipotesi in cui sono previsti più luoghi di scarico può essere compilata una unica scheda di trasporto o, in alternativa,

una scheda per ciascun luogo di scarico. La scheda deve essere compilata e sottoscritta da parte del committente o di un suo delegato (escluso il vettore), prima dell'inizio delle operazioni di trasporto. In caso di variazioni sopravvenute di qualsiasi dato riportato nel documento, il vettore o il conducente devono annotarle nello spazio "osservazioni varie". I dati originariamente inseriti nella scheda non possono essere cancellati né in alcun modo modificati.

2.1. La scheda di trasporto deve essere conservata in originale, a cura del vettore e del conducente, a bordo del veicolo adibito al trasporto di cose in conto terzi per l'intera durata del trasporto. Tuttavia il documento può essere esibito, in occasione di un controllo da parte degli organi di vigilanza, anche in copia, non autenticata, realizzata sia direttamente dal documento cartaceo originale sia dalla stampa di un documento trasmesso al vettore tramite fax oppure a mezzo e-mail.

2.2. I contenuti della scheda hanno carattere tassativo, ma il modello ministeriale non ha carattere vincolante né riguardo alla forma, né all'aspetto, né alle caratteristiche dello stampato. La scheda, inoltre, può essere sostituita dal contratto di trasporto oppure da altri documenti considerati equipollenti. Il contratto di trasporto redatto in forma scritta costituisce documento alternativo alla scheda di trasporto, se a bordo del veicolo e in presenza di tutti gli elementi essenziali indicati dall'art. 6 del d.lgs. n. 286/2005 (il corrispettivo; il nome e la sede del vettore e del committente e, qualora diverso, del caricatore; il numero di iscrizione del vettore all'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi; la tipologia e la quantità della merce oggetto del trasporto; i luoghi di presa in consegna e di riconsegna della merce; i tempi massimi di carico e scarico della merce trasportata). Sono documenti equipollenti alla scheda di trasporto, ai sensi dell'art. 3 del D.l. n. 554/2009: la lettera di vettura internazionale CMR (*Convention des Marchandises par Route*), i documenti doganali, il documento di cabotaggio (di cui al d.m. 3 aprile 2009), i documenti di accompagnamento dei prodotti assoggettati ad accisa (di cui al decreto legislativo 26 novembre 1995, n. 504), il documento di trasporto (di cui al d.P.R. 14 agosto 1996, n.472), e ogni altro documento che deve obbligatoriamente accompagnare il trasporto stradale delle merci e la cui presenza a bordo del veicolo sia comunque obbligatoria ai sensi della normativa comunitaria, degli accordi o delle convenzioni internazionali o di altra norma nazionale, vigenti o emanate successivamente al D.l. n. 554/2009. D'altronde, ai fini del rispetto delle disposizioni in materia di

scheda di trasporto, i documenti equipollenti devono contenere tutti i dati e le indicazioni obbligatorie riportate sul modello allegato al D.l. n. 554/2009 e ove il documento equipollente non contenga alcune delle informazioni essenziali, esso dovrà essere integrato prima dell'inizio delle operazioni di trasporto, direttamente, mediante integrazione nel corpo del documento, o indirettamente, accompagnando al documento la scheda di trasporto contenente le sole informazioni mancanti. Accanto agli elementi essenziali richiamati, le parti ritengono opportuna l'adozione del modello di scheda di trasporto allegato al presente Protocollo (*Allegato 1*) che reca talune integrazioni utili a meglio delineare la filiera delle responsabilità fra i soggetti del trasporto.

2.3. In particolare il modello di scheda di trasporto condiviso e proposto per l'adozione reca l'indicazione di apposite istruzioni fornite al vettore da parte del committente o di altro soggetto della filiera, in linea con quanto ora sancito dal d.lgs. n. 286/2005 nel testo modificato dal d.l. n. 103/2010, convertito dalla legge n. 127/2010. Con riferimento a tale esplicazione, peraltro, le parti condividono delle "istruzioni-tipo", elaborate come di seguito sulla scorta della prassi più ricorrente, che potranno essere inserite tutte o in parte a scelta del committente:

a) il trasporto deve essere effettuato nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge sulla sicurezza stradale e sociale, con particolare riferimento, al rispetto dei seguenti articoli del codice della strada 61 (sagoma limite), 62 (massa limite), 142 (limiti di velocità), 164 (sistemazione del carico sui veicoli), 167 (trasporto di cose sui veicoli a motore e sui rimorchi, anche nei casi diversi da quello di cui al comma 9 dello stesso articolo), 168 (trasporto materiali pericolosi), 174 (tempi di guida e di sosta), 179 (cronotachigrafo e limitatore di velocità), nonché nel rispetto degli obblighi relativi al vettore di cui al comma 1 dell'art. 7 e ai commi 1, 2 e 5 dell'art. 12 del d. lgs. n. 286/2005;

b) le istruzioni impartite circa il rispetto delle disposizioni di legge sulla sicurezza stradale e sociale dovranno essere esibite agli organi di controllo in caso di eventuale contestazione;

c) il proprietario della merce non è noto al committente perché non dispone della documentazione atta alla sua identificazione, come da motivazione

fornita quale dichiarazione nella presente scheda, anche ai fini degli accertamenti da parte degli organi di controllo;

d) invito ad avvisare, mediante apposito recapito telefonico, il committente e/o il destinatario in caso di ritardi o eventuali problemi (quali ad esempio condizioni di traffico particolarmente intense, incidenti stradali, condizioni meteorologiche particolarmente avverse, chiusura uscita autostradale);

e) indicazione circa l'obbligatorietà, in caso di soste da effettuare, di utilizzare le apposite aree sorvegliate approvate dall'Ania (reperibili sul sito www.ania.it) o, in assenza di queste nella zona interessata dal trasporto, spazi o parcheggi ben in vista o comunque ben illuminati;

f) il trasporto deve essere effettuato con vettori regolarmente iscritti all'Albo degli autotrasportatori di merci per conto terzi ed in possesso di regolare autorizzazione conto terzi;

g) invito a inoltrare copia della scheda di trasporto controfirmata dal vettore;

h) qualora non sia stato comunicato il numero di targa del veicolo utilizzato per il trasporto invito a fornire il dato mancante prima dell'inizio delle operazioni del trasporto unitamente alla fotocopia della carta di circolazione;

i) indicazione degli orari di apertura e chiusura del magazzino del destinatario presso il quale effettuare lo scarico, tenendo conto di quanto sancito dall'art. 6-bis del d.lgs. n. 286/2005 sui tempi di attesa per carico e scarico;

l) integrale rispetto dell'art. 4 della legge n. 136/2010 per i contenuti della bolla di consegna del materiale trasportato nei cantieri, indicando numero di targa e nominativo del proprietario degli automezzi.

2.4. Ai fini della verifica e dell'accertamento delle responsabilità soggettive per vettori, committenti, caricatori e proprietari delle merci di cui all'art. 7 del d.lgs. n. 286/2005, all'esito dell'espletamento dei servizi di polizia stradale da parte dei competenti organi di vigilanza, con riferimento alle diverse ipotesi di contratti di trasporto in forma scritta e di contratti non stipulati in forma scritta, anche al fine di assicurare la puntuale verifica della regolarità dei rapporti di lavoro in essere per i conducenti, la Direzione provinciale del lavoro s'impegna a coordinare le proprie attività istituzionali anche per l'accertamento delle

responsabilità di cui all'art. 7, comma 3, contestualmente alla contestazione delle violazioni ovvero successivamente alle produzioni documentali con riferimento all'art. 7, commi 4 e 5, anche a garanzia di un controllo mirato sulla legalità e regolarità degli appalti e dell'impiego dei lavoratori in essi.

3. CABOTAGGIO TERRESTRE – Il cabotaggio rappresenta una forma di trasporto che, se priva di controlli, permette ai vettori esteri di effettuare operazioni di trasporto in concorrenza sleale e senza il rispetto delle regole sulla sicurezza stradale e sociale. Si rendono necessari, pertanto, maggiori controlli sul rispetto della normativa nazionale e comunitaria in materia di cabotaggio. A causa della scarsità dei controlli molte imprese straniere effettuano innumerevoli trasporti all'interno del nostro Paese, anche nel nostro territorio provinciale, senza averne alcun titolo. La nuova disciplina di cui al Regolamento CE n. 1072/2009 consente di eseguire fino ad un massimo di tre operazioni di cabotaggio in un arco temporale di sette giorni, intervallati dall'uscita dal territorio del Paese in cui il cabotaggio si è svolto e preceduti ciascuno, da un altro trasporto internazionale a carico per un Paese dell'UE prima che scatti ogni successivo arco temporale di sette giorni dedicato al cabotaggio. Inoltre, i vettori stranieri che eseguono trasporti in regime di cabotaggio sono tenuti a redigere e a conservare a bordo del veicolo la scheda di trasporto o altro documento equipollente integrato con i dati mancanti. Inoltre, il conducente extracomunitario alla guida di veicoli immatricolati negli Stati comunitari deve recare con sé l'attestato del conducente, la cui mancanza, oltre a determinare le sanzioni previste dal Regolamento CE n. 484/2002, configura l'applicazione dell'art. 46 della legge n. 298/1974.

3.1. Al fine di arginare il fenomeno di *dumping* che può determinarsi in occasione dell'abuso del cabotaggio, la Direzione provinciale del lavoro s'impegna ad integrare le proprie azioni di accertamento anche al fine di garantire l'attuazione del principio di parità di trattamento in ambito comunitario. In particolare la Direzione provinciale del lavoro s'impegna ad attuare quanto previsto dall'art. 3 del d.lgs. n. 72/2000, in materia di distacco transnazionale, nonché dall'art. 23 del d.lgs. n. 276/2003, in tema di somministrazione di lavoro, al fine di verificare e assicurare l'effettiva equivalenza delle condizioni di lavoro applicate in Italia con speciale riguardo all'applicazione delle retribuzioni minime previste dalla contrattazione collettiva italiana, comprese le maggiorazioni per lavoro straordinario e gli

scatti di anzianità e gli altri elementi retributivi contrattuali, indipendentemente dal paese di stabilimento del datore di lavoro. A questo fine, peraltro, gli ispettori del lavoro applicheranno senza eccezioni il principio di solidarietà previsto dalle norme da ultimo richiamate sia nei confronti del committente che abbia fatto ricorso all'appaltatore transnazionale sia all'utilizzatore nei confronti del somministratore di lavoro qualora risultino comprovate forme "patologiche" di ricorso a prestazioni di lavoro o di servizio senza garanzia di equivalente trattamento nei confronti dei lavoratori interessati. In questa prospettiva, quindi, la Direzione provinciale del lavoro adotterà nei confronti delle imprese italiane, utilizzatrici (nella somministrazione) e committenti (nell'appalto transnazionale), il provvedimento di diffida accertativa per crediti patrimoniali di cui all'art. 12 del d.lgs. n. 124/2004, parimenti notificato anche al vettore/distaccatario transnazionale e al somministratore. Analoga attenzione sarà posta dagli ispettori del lavoro alla verifica della parità di trattamento ai fini previdenziali con riguardo al calcolo della contribuzione sulla base della retribuzioni imponibile comprensiva di tutte le erogazioni patrimoniali del periodo di riferimento, in relazione al rapporto di lavoro, al lordo di qualsiasi contributo e trattenuta, anche con riguardo al personale in regime di distacco transnazionale regolarmente munito del Modello E101/A1. Parimenti sarà verificata la garanzia di equivalenza nel rispetto degli oneri legati alla sicurezza sul lavoro, che dovrà necessariamente risultare nell'evidenza di una identità di costi. Ciò a garanzia di una equiparazione sostanziale che impedisca e contrasti, specificamente accertandolo e sanzionandolo, qualsiasi fenomeno di intollerabile *dumping* sociale ed economico

4. TEMPI DI GUIDA E DI RIPOSO – Le verifiche del rispetto dei tempi di guida e di riposo nonché dei limiti dell'orario di lavoro sono oggi, per larga misura, effettuate mediante ricorso agli appositi *software* che consentono di leggere i dati del cronotachigrafo digitale e, quindi, di rilevare in modo puntuale e rigoroso qualsiasi scostamento, pur minimo, anche soltanto di pochissimi minuti, rispetto ai limiti di legge, senza tener conto della impossibilità di interrompere immediatamente la circolazione del mezzo per la mancanza di spazi adeguati di sosta o ristoro ovvero per le condizioni della rete stradale ed autostradale nazionale. Da ciò consegue una spiccata sanzionabilità di condotte e comportamenti di lievissima entità che nei riguardi del cronotachigrafo analogico hanno sempre potuto godere di un margine di

tolleranza legato alla lettura dei tracciati meccanografici dei dischi. Appare evidente, pertanto, come il ricorso al cronotachigrafo digitale costringa il personale ispettivo della Direzione provinciale del lavoro all'applicazione della sanzione per il mancato riposo e per il superamento delle ore di guida giornaliera massime anche per lo sfioramento minimo di pochissimi minuti, così come rilevato automaticamente dal sistema informatizzato in uso, peraltro anche in ragione di alcune difficoltà tecniche sulla lettura dinamica delle registrazioni.

4.1. Per quanto detto, dunque, si ritiene di poter riconoscere una modesta tolleranza, rilevabile dal cronotachigrafo digitale come già in passato da quello analogico, qualora si verificano scostamenti e sfioramenti di pochissimi minuti, in relazione alle ore di guida e di riposo, al fine di evitare che sanzioni notevolmente onerose colpiscano comportamenti di lieve entità e immeritevoli, nello spirito della normativa comunitaria, del rilievo punitivo che in automatico il sistema informatizzato assegna agli stessi. In questa prospettiva, attraverso valutazioni rimesse caso per caso all'Ispettore del Lavoro che procede ai controlli in azienda, potranno considerarsi non sanzionabili, in una corretta applicazione del nuovo sistema sanzionatorio per soglie stabilito dall'art. 174 del Codice della Strada, scostamenti minimi nella puntuale attuazione degli artt. 6, 7 e 8 del Reg. n. 561/2006 e degli artt. 5, 6 e 7 del d.lgs. n. 234/2007, ferma restando la piena e integrale sanzionabilità per le situazioni di costante o ripetuto superamento dei limiti nell'arco del periodo di riferimento.

4.2. In alcuni settori (edilizia, attività estrattive, alimentare, trasporto a collettame) gli spostamenti con mezzi dotati di cronotachigrafo avvengono molto spesso per brevi tragitti e con frequenti pause.

Accade così che i tempi di riposo possono essere inferiori ai limiti minimi richiesti dalla norma dopo quattro ore e mezza di guida, ma le micropause sommate portano ad un riposo complessivo che supera i limiti minimi legalmente richiesti. Il rispetto della normativa comunitaria comporta per questi settori una consistente perdita di produttività di fronte a tempi di riposo in sostanza ben più ampi di quelli previsti dalla norma stessa. A fronte di ciò, la Direzione provinciale del lavoro s'impegna affinché gli Ispettori del lavoro valutino, caso per caso, l'opportunità di non sanzionare la violazione dei limiti minimi delle pause allorquando risulti un periodo di riposo complessivo almeno

pari a 60 minuti nel periodo di riferimento, quale sommatoria di interruzioni minime di 15 minuti ciascuna.

4.3. Per gli autisti che effettuano trasporti per lunghe distanze è spesso avvertita l'esigenza di una maggiore flessibilità nel rispetto dei tempi di riposo, specie con riguardo ai casi in cui, esauriti i tempi massimi di guida, siano costretti a fermarsi per effettuare il riposo obbligatorio contemplato dalla norma in orari e condizioni che non assicurano l'effettivo recupero fisiologico necessario e tutelato dal legislatore (ad esempio, la sosta nelle prime ore del pomeriggio estivo in piazzola di sosta dell'autostrada), dovendo, invece, mettersi su strada quando sarebbe più opportuno riposare nelle migliori condizioni di recupero psicofisico. Al fine di affrontare al meglio tali situazioni le parti riconoscono la necessità di applicare con attenzione e puntuale adempimento le disposizioni derogatorie contenute nell'art. 12 del Reg. n. 561/2006 secondo cui, appunto, *“a condizione di non compromettere la sicurezza stradale e per poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni degli articoli da 6 a 9 nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge il punto di sosta più appropriato”*.

4.4. Le parti si danno reciprocamente atto della esigenza di un attento monitoraggio sulla attuazione degli articoli 11 e 11-bis del CCNL e, in particolare, sugli accordi in deroga alle medesime disposizioni nell'ambito territoriale provinciale. A tal fine riconoscono l'utilità di demandare all'*Osservatorio provinciale sull'autotrasporto* di cui al successivo punto 6 la valutazione periodica e costante delle problematiche in argomento.

4.5. La Direzione provinciale del lavoro di Macerata ribadisce di proseguire con la programmazione su base annuale della vigilanza nel settore, secondo i criteri già adottati fin dall'anno 2009, con il chiaro intento di “parcellizzare” gli interventi ispettivi, al fine di non dedicare esclusiva attenzione a poche medio-grandi aziende, ma piuttosto di intervenire sul più numero di imprese possibile e, in tal senso, di impartire specifiche direttive riguardo ai “sistemi di controllo” di cui all'art. 3, comma 1, del d.lgs. n. 144/2008 da effettuarsi verso tutte le categorie di trasporto secondo la base percentuale prevista (attualmente 3%) dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti. I controlli sono eseguiti per

almeno il 50% presso le sedi delle aziende e i lavoratori da verificare sono selezionati a campione in base alla data di assunzione, privilegiando gli assunti nell'ultimo triennio, ovvero sulla base di sanzioni elevate dagli organi preposti al servizio di Polizia stradale i cui verbali siano fatti pervenire alla Direzione provinciale del lavoro di Macerata.

5. FORMAZIONE E INFORMAZIONE – Nella consapevolezza, richiamata nelle premesse, del ruolo fondamentale della formazione e della informazione nei confronti delle imprese e dei lavoratori delle imprese di autotrasporto, le parti firmatarie del presente Protocollo ritengono indispensabile determinare un percorso formativo e informativo lineare e coerente, che consenta alle imprese e ai lavoratori di attuare nel modo più corretto e idoneo la normativa di settore, sia con riguardo alla sicurezza stradale che con riferimento alla igiene e sicurezza sul lavoro, ma anche per quel che attiene la conoscenza specifica del ruolo dei diversi soggetti della filiera del trasporto, con particolare attenzione agli adempimenti obbligatori, alle forme e ai modi della prevenzione e al sistema sanzionatorio, realizzando una auspicata sinergia di mezzi e strumenti. In questa prospettiva le parti affidano all'*Osservatorio provinciale sull'autotrasporto* di cui al successivo punto il compito di definire per l'anno 2011 un percorso essenziale che fornisca livelli di formazione e di informazione standard minimi per le imprese del territorio provinciale maceratese. L'*Osservatorio* medesimo, in fase di prima applicazione del presente Protocollo, assicurerà ai lavoratori e alle imprese un ciclo di incontri informativi e formativi da tenersi nel corrente anno.

6. COSTITUZIONE DI UN OSSERVATORIO PROVINCIALE – Le parti firmatarie del presente Protocollo riconoscono l'utilità della costituzione di un apposito *Osservatorio provinciale sull'autotrasporto* presso la Direzione provinciale del lavoro di Macerata, composto da un rappresentante per ciascuna delle parti firmatarie del presente Protocollo e presieduto dal Direttore della medesima DPL, che si riunisca in sessione plenaria almeno ogni quattro mesi al fine di valutare le problematiche della tutela delle condizioni di lavoro nel settore, con particolare riguardo alle seguenti competenze specifiche:

- realizzare e tenere, su base volontaria e senza alcun obbligo aggiuntivo per le imprese, una "*whitelist*" delle imprese virtuose da mettere a disposizione dei

committenti, secondo le specifiche di cui all'*Allegato 2* che forma parte integrante del presente Protocollo;

- definire un percorso essenziale che fornisca livelli di formazione e di informazione standard minimi per i lavoratori e le imprese del territorio provinciale maceratese; anche promuovendo la realizzazione di appositi cicli di incontri informativi e formativi per i lavoratori e le imprese;
- operare un attento, periodico e costante monitoraggio sulla attuazione degli articoli 11 e 11-bis del CCNL e, in particolare, sugli accordi in deroga alle medesime disposizioni nell'ambito territoriale provinciale;
- esaminare le tipologie e le condizioni di lavoro adottate e praticate nella realtà territoriale con riferimento alla effettiva rispondenza ai disposti normativi contenuti nei contratti collettivi applicabili, verificando la regolare applicazione dei corretti profili normativi e contrattuali, retributivi, contributivi e assicurativi nei confronti dei lavoratori;
- analizzare e supportare le relazioni sindacali nel settore praticate sul territorio provinciale;
- valutare e segnalare alla Direzione provinciale del lavoro di Macerata situazioni meritevoli di interventi di vigilanza e ispettivi, sia con riferimento al rispetto delle normative in materia di autotrasporto, sia con riguardo a fattispecie negoziali che vengano poste in essere nella filiera del trasporto, studiando i fattori di rischio per l'individuazione dei contesti da privilegiare nella programmazione della attività ispettiva del settore.

6.1. L'Osservatorio, al fine di assicurare la continuità dei propri lavori, si avvarrà di un Segretario appositamente nominato dal Direttore della Direzione Provinciale del Lavoro e si articolerà in due apposite sessioni operative, organizzate in ragione delle questioni da trattare:

a) formazione e *white list* – che opererà nella composizione minima di almeno tre membri: il Presidente, il Direttore della Direzione Provinciale del Lavoro o il Segretario dell'Osservatorio appositamente incaricato della presidenza; un rappresentante per le Organizzazioni sindacali dei lavoratori; un rappresentante per le Associazioni di categoria delle aziende;

b) relazioni di lavoro e vigilanza – che opererà nella composizione minima di almeno cinque membri: il Presidente, il Direttore della Direzione Provinciale del Lavoro o il Segretario dell'Osservatorio appositamente incaricato della

presidenza; due rappresentanti per le Organizzazioni sindacali dei lavoratori;
due rappresentanti per le Associazioni di categoria delle aziende.

L'Osservatorio, che dovrà ritenersi ritualmente costituito nelle sessioni operative di cui al capoverso precedente, valuterà le istanze e le segnalazioni presentate secondo un calendario mensile che sarà stilato dal Presidente incaricato con una articolazione di una riunione al mese. Le deliberazioni saranno assunte a maggioranza.

LETTO, APPROVATO E SOTTOSCRITTO

DIRETTORE DPL DI MACERATA
DIRETTORE INAIL DI MACERATA
DIRETTORE INPS DI MACERATA

FILT CGIL
FIT CISL
UIL TRASPORTI
UGL

CONFETRA/AMSEA
CONFARTIGIANATO
FITA/CNA
CASARTIGIANI
CONFINDUSTRIA
LEGACOOOP
AGCI
CONFCOOPERATIVE

SCHEDA DI TRASPORTO
(integrata delle istruzioni ai sensi dell'art. 7 e 7 bis D. Lgs. 286/2005)
(da compilarsi a cura del committente e conservare dal vettore a bordo del veicolo)

A - DATI DEL VETTORE

Denominazione sociale /Ragione sociale/Ditta ¹ - Indirizzo e sede azienda (riferimenti telefonici o mail) - Partita IVA	
Numero iscrizione Albo Autotrasportatori	

B - DATI DEL COMMITTENTE

Denominazione ditta individuale/ragione sociale altro tipo di impresa - Indirizzo e sede azienda (riferimenti telefonici o mail) - Partita IVA	
---	--

C - DATI DEL CARICATORE

Denominazione ditta individuale/ragione sociale altro tipo di impresa - Indirizzo e sede azienda (riferimenti telefonici o mail) - Partita IVA	
---	--

D - DATI DEL PROPRIETARIO DELLA MERCE

Denominazione ditta individuale/ragione sociale altro tipo di impresa - Indirizzo e sede azienda (riferimenti telefonici o mail) - Partita IVA	
---	--

EVENTUALI DICHIARAZIONI²

--

E - DATI MERCE TRASPORTATA

Tipologia			
Quantità/Peso/Volume			
Luogo di carico		Luogo di scarico	
Ora di carico		Ora presunta di scarico	

OSSERVAZIONI VARIE³

--

ISTRUZIONI al Vettore⁴

--

LUOGO E DATA COMPILAZIONE

Luogo e data	Dati compilatore ⁵	Firma

Note	<ol style="list-style-type: none"> 1. Utilizzare denominazione sociale per le società di capitali; ragione sociale per le società di persone e la ditta per le imprese individuali. 2. Da compilare nei casi in cui non è possibile indicare la figura del proprietario. 3. Da compilare a cura del vettore o suo conducente qualora si verificano variazioni rispetto alle indicazioni originarie del presente documento (es.: variazione luogo di scarico, variazione tipologia e quantità merce, ...). 4. Riportare le istruzioni fornite dal committente o da uno dei soggetti della filiera del trasporto al vettore ai sensi dell'art. 7 d.lgs. 286/2005. 5. Indicare le generalità di chi sottoscrive la scheda in nome e per conto del committente.
-------------	--

“WHITE LIST” DELLE IMPRESE VIRTUOSE

L'Osservatorio provinciale sull'autotrasporto presso la Direzione Provinciale del Lavoro di

Macerata procederà alla realizzazione, su base volontaria in ragione delle istanze presentate, e alla tenuta dell'elenco delle imprese virtuose (“white list”) secondo i seguenti criteri di riferimento:

- 1) l'elenco delle imprese virtuose (“white list”) sarà messo a disposizione della committenza mediante i siti internet delle Organizzazioni e delle Associazioni che fanno parte dell'Osservatorio, che sarà periodicamente aggiornato in base alle deliberazioni assunte dall'Osservatorio;
- 2) all'elenco potranno essere iscritte esclusivamente le imprese aventi sede legale o sede operativa stabile nel territorio della Provincia di Macerata;
- 3) l'impresa che intenda iscriversi nell'elenco dovrà presentare apposita istanza all'Osservatorio in forma libera ma in modalità telematica, all'indirizzo e-mail dplmacerata@lavoro.gov.it oppure all'indirizzo di posta elettronica certificata DPL.Macerata@mailcert.lavoro.gov.it;
- 4) l'impresa dovrà essere presentata da una delle Associazioni di categoria facenti parte dell'Osservatorio alla quale aderisce o conferisce mandato, a cui spetta di illustrare sinteticamente le condizioni oggettive e soggettive dell'impresa stessa anche in relazione al possesso dei requisiti di cui al successivo punto;
- 5) l'impresa sarà iscritta nell'elenco a condizione che:
 - a) sia iscritta all'Albo nazionale degli autotrasportatori,
 - b) risulti in regola sul piano previdenziale e assicurativo oppure possa illustrare un piano di rientro, da eventuali situazioni debitorie strettamente collegate alla crisi economico-finanziaria in atto (mancata liquidità per mancati pagamenti dalla committenza o per mancato credito bancario e simili), atto a garantire il ripristino della correntezza e della correttezza previdenziale in un termine ragionevole;
 - c) applichi integralmente i contratti collettivi nazionali, territoriali e aziendali, sottoscritti dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative,

- d) non abbia precedenti sanzionatori oppure abbia tempestivamente sanato situazioni di inadempienza contestate negli ultimi cinque anni,
- e) abbia ottemperato agli obblighi in materia di sicurezza sul lavoro,
- f) garantisca ai lavoratori la partecipazione a percorsi di formazione e informazione coerenti a quanto stabilito dall'Osservatorio,
- g) produca il certificato di iscrizione alla Camera di Commercio in corso di validità munito della prescritta dicitura antimafia di cui sia in possesso;
- 6) l'impresa sarà cancellata dall'elenco, su proposta di una delle Organizzazioni o delle Associazioni che fanno parte dell'Osservatorio o segnalazione della Direzione Provinciale del Lavoro, quando risulterà non essere più in possesso di uno dei requisiti di iscrizione.

Pubblicazione realizzata dalla Cooperativa LA RAGNATELA per Confcooperative Macerata, nell'ambito del Progetto finalizzato dalla Camera di Commercio di Macerata, collaborazione con le altre Centrali Cooperative Agci e Legacoop e con la Direzione Territoriale del Lavoro di Macerata
Progetto a cura di Mauro Scattolini per Confcooperative Macerata.

Legacoop Marche

Via Dott. Sandro Totti, 10 – 60131 Ancona

T: 071 2805882 – F: 071 2806107

info@legacoopmarche.coop – www.legacoopmarche.coop

Confcooperative Macerata

Via Giovanni XXIII, 45 – 62100 Macerata

T: 0733 36109 – F: 0733 269681

macerata@confcooperative.it – www.confcooperative.marche.it

Agci Marche

Piazza Stamira, 10 – 60122 Ancona

T: 071 200616 – F: 071 2074321

info@agcimarche.it – www.agcimarche.it

Direzione Territoriale del Lavoro

Via Lorenzoni, 2-10-18 – 62100 Macerata

T: 0733 405011 – F: 0733 4050216

Dpl-Macerata@lavoro.gov.it – www.lavoro.gov.it/Lavoro/DPL/MC/