

Ccnl mobilità. Senso di responsabilità da parte di tutti per dare concretezza al negoziato

A partire dallo scorso 19 novembre, si sono tenuti diversi incontri presso il Ministero di Infrastrutture e Trasporti per verificare le condizioni per lo sblocco della vertenza contrattuale del nuovo “CCNL della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi”.

Ad ormai un anno dalla scadenza dei CCNL, attualmente distinti, di cui il 21 novembre 2007 tutte le parti sociali avevano convenuto l’unificazione con l’accordo sottoscritto congiuntamente al Ministro del Lavoro, il negoziato non si è ancora attivato e, nel frattempo, si sono consumati tre scioperi nazionali della categoria (il 9 maggio, il 7 luglio e il 10 novembre scorsi, gli ultimi due dei quali di 24 ore) con conseguenti pesanti disagi per l’utenza e la cittadinanza ed un impegnativo sforzo di mobilitazione della categoria.

Nonostante tutto ciò, Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti, Ugl Trasporti, Orsa Trasporti, Faisa e Fast hanno aderito il 19 novembre scorso, con grande senso di responsabilità, all’invito avanzato dal Ministro di tentare la via di un protocollo d’intesa “preliminare” che descrivesse percorso e contenuti su cui sviluppare il negoziato e gli incontri degli ultimi giorni in sede ministeriale hanno verificato la percorribilità di tale ipotesi di lavoro.

Ipotesi che, finora, anche dopo l’“inusuale” incontro con lo stesso Ministro svoltosi il 27 dicembre (un sabato, alle ore 8.30...) non si è concretizzata, in primo luogo perché permane su questa vicenda un atteggiamento dilatorio delle associazioni delle aziende del settore TPL (Asstra e Anav) basato su argomentazioni che, alle oggettive e, conseguentemente, condivise complessità del percorso di unificazione contrattuale convenuto fin dal 21 novembre 2007, affiancano strumentalizzazioni assolutamente infondate e riferite, in sintesi, ad un presunto incremento dei costi che sarebbe determinato dalla definizione del nuovo CCNL proposto.

Tale tesi rappresenta, al momento, il principale ostacolo allo sblocco del confronto in sede ministeriale ed è tuttora sostenuta da queste controparti anche in occasione di riunioni dei rispettivi organismi dirigenti, nonostante da parte sindacale ne sia stata dimostrata l’infondatezza nel corso dei recenti incontri e nonostante la stessa delegazione ministeriale abbia acquisito, per quanto risulta, questo aspetto come un utile punto di avanzamento del confronto stesso.

D’altra parte, in considerazione delle accennate complessità che caratterizzano l’unificazione contrattuale a suo tempo convenuta, nel corso degli ultimi incontri il Sindacato ha anche dichiarato la propria disponibilità a definire un percorso negoziale per tappe - peraltro già ipotizzato fin dallo scorso febbraio nel documento di Linee guida per la piattaforma contrattuale - nel corso del quale fossero riconosciute anche le titolarità di contrattazione proprie dei due CCNL di provenienza e i relativi contenuti.

In sostanza, la proposta sindacale unitariamente avanzata in sede ministeriale può essere così sintetizzata:

Il “CCNL della Mobilità per gli addetti al Trasporto Locale, Ferroviario e Servizi” deve assumere una struttura e disciplinare condizioni atte ad adeguare, in ognuno dei segmenti di attività in esso ricompresi, i livelli di efficienza e di produttività del sistema delle imprese, nonché la qualità e l’affidabilità dei servizi erogati ed i livelli di sicurezza sul lavoro, determinando altresì in tempi rapidi un adeguamento dei

trattamenti retributivi in relazione all'andamento del costo della vita;

Il Contratto dovrà inoltre contribuire ad adeguare e modernizzare il quadro regolatorio dei settori nell'ambito dei relativi processi di riforma e di liberalizzazione e, in questo contesto, concorrere a definire e a rendere cogenti le necessarie clausole sociali che li accompagnano;

Fermo restando che il Contratto della Mobilità non deve determinare un costo complessivo superiore a quello che avrebbe comportato il tradizionale rinnovo contrattuale dei due settori, con riferimento ai due punti precedenti, si è proposto:

immediatamente dopo la sottoscrizione del protocollo "preliminare", l'avvio del negoziato, ancora presso il Ministero di Infrastrutture e Trasporti, per la stesura concordata degli articolati contrattuali relativi ai seguenti istituti, che dovrebbero subito formare, così, la "Parte Comune Generale" del nuovo "CCNL della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi":

- Struttura e campo di applicazione
- Decorrenza e durata
- Disciplina del Sistema delle Relazioni Industriali e diritti sindacali
- Mercato del lavoro;

confrontati e definiti tali istituti, le parti stipulanti il protocollo "preliminare" procederebbero successivamente, con l'obiettivo di consentirne la progressiva armonizzazione nel tempo ed ognuna nell'ambito delle proprie titolarità negoziali, alla definizione degli ulteriori seguenti istituti, che formerebbero le due "Sezioni Settoriali" del nuovo CCNL, opportunamente articolate, rispettivamente, per l'area contrattuale "TPL" e per l'area contrattuale "Attività Ferroviarie", ma da disciplinare negozialmente avendo riguardo alla loro coerenza con lo tesso nuovo CCNL:

- Costituzione del rapporto di lavoro e specificità del mercato del lavoro
- Classificazione e inquadramento professionale
- Orario di lavoro
- Svolgimento del rapporto di lavoro
- Retribuzione
- Eventuali ulteriori disposizioni specifiche settoriali;

in esito al confronto e alla definizione di tali ulteriori istituti, le parti stipulanti il protocollo "preliminare" tornerebbero presso il Ministero di Infrastrutture e Trasporti per procedere alla verifica degli ulteriori elementi della nuova disciplina contrattuale, appena definita, di cui risultasse possibile, in tempi tecnici da concordare, la progressiva traslazione da ognuna delle "Sezioni Settoriali" alla "Parte Comune Generale" del nuovo Contratto.

Come si può valutare, il percorso così tracciato individuerrebbe fasi negoziali successive i cui sviluppi verrebbero regolati dalle parti e le cui fasi di progressiva convergenza verso il nuovo CCNL della Mobilità sarebbero affidate ad un ruolo di "garanzia" esercitato dal Ministero di Infrastrutture e Trasporti.

Nell'ambito del percorso negoziale proposto, andrebbe altresì collocato, ovviamente, l'aspetto relativo all'adeguamento retributivo, il quale, ad un anno dalla scadenza dei due CCNL interessati al processo di unificazione, ha ormai assunto un carattere di urgenza e si configura come prioritario anche rispetto alle possibili novazioni normative che il negoziato contrattuale potrebbe delineare nelle sue diverse fasi di evoluzione.

D'altra parte, appare utile evidenziare che, nel corso degli incontri, da parte ministeriale, per quanto di competenza del dicastero di Infrastrutture e Trasporti, è stata espressa adeguata attenzione alla necessità di garantire ai settori del TPL e del trasporto ferroviario trasferimenti pubblici che, nel primo caso, dovrebbero risultare costanti rispetto a quelli già programmati, e, nel secondo caso, dovrebbero essere adeguati nelle misure ipotizzate nel recente "decreto anti-crisi", attualmente in discussione al Parlamento.

Certo, per entrambi i casi va precisato che si tratta di provvedimenti legislativi e, in alcuni casi, amministrativi che coinvolgono la responsabilità di più dicasteri, la collegialità dell'insieme dell'Esecutivo e l'accordo e l'iniziativa convergenti di Governo, Regioni ed Amministrazioni Locali.

Come pure va sottolineato il fatto che, seppure realizzate in tempi brevi e secondo le quantità finanziarie previste, l'insieme di queste decisioni non rappresenteranno una risposta esaustiva alla situazione di grande difficoltà in cui versa la mobilità collettiva locale e regionale, sia nel trasporto locale che in quello ferroviario, e, soprattutto, alla sua capacità di risposta alla crescente domanda di trasporto già indotta in questi mesi, e ancora di più nel corso del 2009, dalla crisi economica del Paese.

Nonostante tali incertezze, però, questi elementi scaturiti nel corso del confronto in queste settimane sviluppato in sede ministeriale vanno sottolineate positivamente perché, quantomeno, contribuiscono a sgomberare il campo da possibili strumentalizzazioni datoriali, soprattutto da parte di Asstra e Anav, sulla copertura di maggiori costi derivanti dal rinnovo contrattuale: non è un caso, cioè, che stavolta le strumentalizzazioni di queste due associazioni si spostino su un terreno diverso, rappresentato dal presunto "extra-costi" prodotto dal nuovo CCNL della Mobilità rispetto ai maggiori oneri determinati da un normale rinnovo contrattuale...

Per superare questa apparentemente insormontabile paralisi della vertenza contrattuale è indispensabile che il Ministro di Infrastrutture e Trasporti imprima al suo intervento nella vicenda un maggiore e ben più autorevole peso politico.

In occasione dell'incontro del 27 dicembre, Asstra e Anav hanno perfino respinto l'ulteriore proposta avanzata dal Ministro - e alla quale, nel corso della discussione, avevano dato la loro sostanziale adesione tutte le Organizzazioni Sindacali e le altre associazioni datoriali - che si limitava a prevedere l'immediato avvio di una prima fase di confronto di merito tra le parti sociali per verificare le condizioni di percorribilità del negoziato contrattuale.

Tale prima fase di confronto si sarebbe dovuta svolgere in sede ministeriale, con il coordinamento dello stesso Ministero, e si sarebbe dovuta concludere entro gennaio con un nuovo passaggio svolto direttamente dal Ministro con le parti sociali per valutare congiuntamente lo stato di avanzamento del confronto e i suoi ulteriori possibili sviluppi.

La decisione del Ministro, comunicata al termine di quell'incontro di non considerare concluso il suo

tentativo di composizione della vertenza e, conseguentemente, l'intenzione di riconvocare nuovamente le parti subito dopo l'Epifania (convocazione poi formalmente comunicata per il prossimo 8 gennaio), deve adesso però essere accompagnato da un'altrettanto decisa ed adeguata autorevolezza politica nella costruzione delle condizioni di sblocco della trattativa contrattuale e, in tempi rapidi, di una sua soluzione.

Ma il Governo non è l'unico soggetto che può e deve fare la propria parte.

Il contesto nel quale operano le aziende di TPL e nel quale svolge una parte consistente delle proprie attività il Gruppo FS è determinato anche dagli orientamenti e dalle iniziative assunti da Regioni, Province e Comuni.

Il silenzio di queste Amministrazioni rispetto alla vicenda contrattuale è ormai diventato colpevole ed ha contribuito a non rimuovere lo stallo della vertenza.

Né questo silenzio può essere più giustificato dal pesante contenzioso politico apertosi tra Governo, Regioni ed Amministrazioni Locali a seguito dei provvedimenti di finanza pubblica nazionale che hanno caratterizzato questi primi mesi della nuova legislatura parlamentare.

Per questo, quel silenzio va rimosso e anche da parte delle Regioni e degli Enti Locali va sostenuto quanto utile a sbloccare la vertenza contrattuale ed evitarne l'ulteriore pesante inasprimento che risulterebbe inevitabile se si confermasse l'attuale situazione di stallo.

E' anche in questo senso che le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa Trasporti, Faisa e Fast stanno valutando l'opportunità e i contenuti di un'iniziativa da assumere verso la Conferenza Stato-Regioni, l'Unione Province d'Italia (UPI) e l'Associazione Nazionale Comuni d'Italia (ANCI).

Il senso di responsabilità non può più essere richiesto e dimostrato da una sola delle parti in causa...