

Ccnl mobilità - Naufraga il confronto tra arroganza, pretesti ed irresponsabilità'

Si era svolto il 29 gennaio, fino alle ore 24 circa, l'incontro convocato dal Ministro di Infrastrutture e Trasporti al quale avevano partecipato le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa Trasporti, Faisa, Fast e le Associazioni Datoriali Anav, Ancp, Asstra, Confetra, Federtrasporto, Fise.

Al termine della riunione, alla quale, contrariamente al previsto, non aveva direttamente preso parte il Ministro, la delegazione ministeriale aveva proposto un aggiornamento alle ore 13 del 30 gennaio, consegnando una sua ipotesi di Protocollo sulla quale si era registrato un immediato e assai sospetto giudizio di praticabilità da parte di Asstra e di Anav, ma diverse proposte di modifica ed integrazione da parte delle altre Associazioni Datoriali e di tutte le Organizzazioni Sindacali.

L'ipotesi ministeriale presentava i seguenti punti di dissenso espressi da parte sindacale:

- estrema incertezza sul percorso negoziale verso il nuovo CCNL della Mobilità;
- inconsistenza dell'impegno "promesso" dal Governo per l'introduzione di un'efficace ed esigibile clausola sociale rispetto ai processi di riassetto, gare ed affidamento del servizio;

assenza di qualsiasi concretezza sugli aspetti contrattuali di carattere economico, con particolare riferimento, almeno, all'anno contrattuale 2008 nel frattempo trascorso.

Alle ore 10 del 30 gennaio, però, il Ministero informava le altre parti, sia sindacali che datoriali, che Asstra e Anav, contrariamente a quanto da tutti convenuto all'atto dell'interruzione della riunione, gli aveva appena comunicato che ritenevano già concluso con esito negativo il confronto in corso.

Pertanto il Ministero, rinunciando definitivamente al tentativo di mediazione attivato lo scorso 19 novembre, annullava l'aggiornamento programmato per il pomeriggio ed il cui scopo era, invece, proprio quello di verificare ulteriormente e, assai probabilmente, definitivamente, l'esistenza o meno di una possibile intesa.

Intesa che, in ogni caso ed anche fornendo soluzione ai punti di dissenso sindacale appena elencati in modo sommario, non avrebbe decretato la nascita del nuovo CCNL della Mobilità.

Intesa che però, almeno, nel caso fossero stati risolti quei punti di dissenso, avrebbe consentito di avviare concretamente un progressivo percorso di convergenza delle due, attualmente distinte, discipline contrattuali coinvolte nel progetto di nuovo CCNL (TPL e Attività Ferroviarie), attraverso fasi negoziali successive che, opportunamente calibrate nei contenuti e nei tempi definiti dalle parti sociali, avrebbe determinato condizioni di tutela adeguate ad affrontare i processi di liberalizzazione che, ormai, stanno realmente determinandosi, o loro faranno a breve, nel trasporto locale, nel trasporto ferroviario, nelle connesse attività indotte di supporto e di servizi.

Un percorso che, anche nel caso di una intesa preliminare, si sarebbe comunque presentato complesso e periglioso.

Ma questa non sarebbe stata, né deve essere, una sorpresa; fin dal 21 febbraio 2007, quando l'Assemblea Nazionale Quadri e Delegati Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa Tra- sporti, Faisa, Fast (alla quale parteciparono 2500 dirigenti ed attivisti sindacali) approvò il documento di linee guida di "Piattaforma per il rinnovo CCNL della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi", il fatto è noto.

Si tratta però di difficoltà che è tuttora doveroso affrontare, perché l'esigenza di adeguare quelle tutele è reale e non farlo è molto rischioso per il lavoro.

Il percorso graduale che l'intesa preliminare proposta dal Ministero individuava due condizioni, anch'esse preliminari, indispensabili per "proteggere" il percorso: concretezza sugli aspetti economici, in questa fase almeno per la parte di pertinenza dell'anno contrattuale 2008, nel frattempo trascorso; un adeguato

impegno del Governo per l'adozione tempestiva di un'efficace ed esigibile "clausola sociale" nell'ambito delle norme di regolazione dei processi di riorganizzazione del sistema delle imprese, gare sull'assegnazione dei servizi e procedure di affidamento degli stessi.

Condizioni che, la sera del 30 gennaio, non si erano ancora determinate. La prima, perché diverse e fino a quel momento inconciliabili, si sono rivelate le posizioni delle numerose controparti datoriali.

La seconda, perché, almeno fino a quel momento, il Ministero di Infrastrutture e Trasporti non ha inteso confermare un impegno almeno analogo a quello che il precedente Governo assunse con il Sindacato il 16 luglio 2007, seppure, in quell'occasione, limitatamente al trasporto ferroviario.

Il punto in cui Asstra e Anav hanno condotto questa vertenza contrattuale è l'esito coerente della pretestuosità, dell'arroganza e della irresponsabilità che queste due associazioni hanno dimostrato non appena firmato il 27 novembre 2007 presso il Ministero del Lavoro, l'accordo con il quale tutte le associazioni datoriali, comprese loro, e tutte le Organizzazioni Sindacali dei settori contrattuali "TPL" e "Attività Ferroviarie" assunsero l'impegno di dare vita ad un CCNL unico per i due settori.

Dopo tre scioperi nazionali, l'intervento del Governo, attivato soltanto il 19 novembre, è arrivato tardivo ed è stato per troppe settimane blando e poco incisivo.

A questo punto, la prima cosa da verificare rapidamente è la possibilità di un intervento più autorevole, fermo e concreto.

Dopo tre scioperi nazionali, inoltre, Regioni ed Enti Locali non hanno fatto nulla per contribuire allo sblocco della vertenza.

A questo punto, inoltre, l'altra cosa da verificare rapidamente è la possibilità di un loro intervento: non è possibile che le città e la cittadinanza patiscano i disagi di una vertenza pesante, provocata da associazioni datoriali che ne sono espressione, attraverso numerose ed importanti aziende pubbliche di TPL, e da quel versante continui a non arrivare alcuna dimostrazione di un interesse per sbloccare il negoziato e delineare, anche attraverso il nuovo CCNL, la brava decisione delle rappresentanze datoriali del TPL e la complessiva rigidità finora espressa, a loro volta, dalle altre associazioni controparti rappresentano, a questo punto, un problema che va rapidamente rimosso da chi porta responsabilità politiche che non delegabili a nessuno.

E' in base a ciò che, nei prossimi giorni, il Sindacato dovrà valutare le eventuali novità di scenario e decidere le conseguenti iniziative necessarie.