

CCNL autoferro: sottoscritto documento unitario per rilancio tpl. Il negoziato per un confronto di merito proseguirà nei giorni 2, 3 e 4 novembre

Nuovo confronto in merito al rinnovo del CCNL di categoria.

In occasione dell'ultimo incontro della scorsa settimana presso il Dicastero dei Trasporti in merito alla vertenza per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri le parti hanno sottoscritto un documento con il quale hanno inteso focalizzare le strategie per il rilancio del trasporto pubblico locale nella consapevolezza, comunque, che ciò si colloca in una situazione di gravissima crisi vissuta dal paese.

Sindacati e associazioni datoriali hanno dato seguito a quanto condiviso con il comunicato del 12 settembre 2011 così come concordato nell'ultima riunione del 18 ottobre 2011, sottoscrivendo un documento strategico per il rilancio del tpl.

Il documento è un primo passo avanti verso una disponibilità ad un reale processo di riforma del settore che, già in difficoltà, è stato pesantemente colpito dalle manovre finanziarie del Governo ed Enti locali a seguito dell'attuale crisi.

Le parti hanno condiviso altresì la definizione di un fondo di politiche attive del lavoro la cui operatività nella fase di partenza dovrà essere sostenuta da apposita dotazione finanziaria. L'accordo sulla costituzione e funzionamento del Fondo sarà trasferito nell'ambito del CCNL di settore.

Alla luce delle decisioni assunte, le parti si sono impegnate a riprendere ed intensificare il confronto di merito sul CCNL di settore, fermo ormai dal 14 giugno, fissando un'ulteriore fase di negoziato per i giorni 2, 3 e 4 novembre 2011.

Le parti hanno messo in chiaro determinati principi che dovranno essere condivisi ed "accompagnati" da tutti i livelli di governo deputati sulla materia, nel dettaglio:

1. Completamento del quadro di riferimento normativo caratterizzato da stabilità e certezza, operando i necessari raccordi interpretativi tra il regolamento (CE) n. 1370/2007 e la vigente legislazione nazionale in modo da garantire l'applicazione di regole chiare per l'affidamento dei servizi e la tutela del lavoro;
2. Necessità, per una reale possibilità di gestione industriale, di risorse adeguate, certe e indicizzate al fine di evitare indeterminazione ed incertezza della gestione, indispensabili per assicurare una efficace opera di rilancio, di innovazione dei sistemi di trasporto e di ammodernamento del materiale rotabile; in questa prospettiva, occorre elaborare in tempi rapidi il meccanismo dei costi standard e garantire la fiscalizzazione di tutti i trasferimenti statali per il trasporto pubblico locale con carattere di generalità e permanenza.
3. Rafforzamento strutturale del sistema delle imprese, non sempre dotate di un dimensionamento adeguato a reggere la sfida della competizione, da realizzare anche attraverso una politica di incentivazione alla aggregazione tra le aziende, al fine di consentire loro di competere sul mercato italiano ed anche europeo;

4. Sviluppo da parte delle amministrazioni regionali e locali di una politica di programmazione che favorisca l'integrazione modale tra i vari sistemi di trasporto, una marcata innovazione tecnologica, un potenziamento infrastrutturale e un rinnovo del materiale rotabile, nonché processi di integrazione tariffaria, politiche tese al raggiungimento della dimensione ottimale dei bacini di traffico, atte a garantire una risposta efficace dei sistemi di trasporto alla domanda di mobilità in una logica di sostenibilità economico finanziaria;

5. Definizione tra le parti sociali in sede nazionale – al fine di prevenire situazioni di profondo disagio sociale - di un Fondo di politiche attive del lavoro, di riqualificazione professionale e di sostegno dell'occupazione, utilizzando anche le vigenti disposizioni di legge per dotare il settore di uno strumento necessario ad accompagnare le crisi ed i processi di riorganizzazione aziendale. Una volta definito, l'accordo pattizio su costituzione e funzionamento del Fondo verrà trasferito nell'ambito del CCNL di settore. L'operatività del Fondo dovrà essere consentita dal reperimento della indispensabile dotazione finanziaria per la fase di start up, attraverso il diretto coinvolgimento dei livelli di governo nazionale e regionale, attingendo anche alla disponibilità FSE e FAS.

