

CCNL Della Mobilità

Ieri, 20 Gennaio 2010, si è chiuso il primo ciclo d'incontri calendarizzati a dicembre scorso con le associazioni datoriali, finalizzati alla valutazione condivisa dello stato dell'arte inerente alla stesura del CCNL della Mobilità.

Una stima che dovrà avvenire al termine della due giorni in programma all'inizio della prossima settimana, definendo se esistono le condizioni per addivenire ad un accordo contrattuale nel breve volgere di qualche decade o se, ormai impantanato nelle paludi delle rigidità contrapposte, il confronto per riprendere in maniera costruttiva abbisogni di un intervento istituzionale da parte del Governo.

Anno Nuovo, Vecchie Difficoltà!

Così, in estrema sintesi, potremmo riassumere quanto andato in scena in questi tre giorni di confronto nella sede romana dell'ANAV.

Il nodo del problema, il profondo solco esistente tra il fronte sindacale e le parti datoriali, infatti, rimane sempre il corpo, l'identità, la dignità con la quale caratterizzare il nascente Contratto della Mobilità.

Un CCNL, ricordiamo, già ridotto, dall'ultima mediazione intervenuta tra le parti al cospetto dei rappresentanti del Governo, a soli quattro istituti (Campo d'applicazione, Decorrenza e durata, Relazioni industriali e Mercato del Lavoro).

Anche per questo la FAST FerroVie, insieme a tutto il sindacato, persegue l'obiettivo che, il CCNL della Mobilità, sia almeno sovrano nelle proprie materie, presentando rimandi ben individuati e limitati ad appositi istituti del secondo livello di trattativa (Contratto Aziendale), solo episodicamente e quando fosse proprio inevitabile, si immagina la possibilità di qualche raro rimando ai Contratti di Categoria (Ferro e Autoferro), in assoluta sintonia e coerenza con quanto stipulato tra le parti il 14 maggio 2009.

Di tutt'altro avviso sembrano essere ASSTRA, ANAV, ANCP e Federtrasporto, le quali si mostrano sempre più intenzionate ad enunciare, nei quattro articolati contrattuali suddetti, scarni principi e scontati riferimenti legislativi, rimandando ai Contratti di Categoria lo sviluppo e l'approfondimento delle materie in essi contenute; un'evidente strategia tesa a svuotare di sostanza il nuovo contratto, il quale, dovrebbe essere per loro, null'altro che un'ulteriore strumento indirizzato a ribadire l'imprescindibilità sostanziale dei due contratti separati (Ferro e Autoferro) per tutti gli istituti, con buona pace di quanto convenuto con il Governo.

Con questi chiari di luna è apparso inevitabile che, su Campo d'applicazione, Decorrenza e durata e Relazioni industriali si sia potuto solo misurare l'ampiezza della distanza esistente, accantonandone la discussione mentre, per quanto concerne il Mercato del Lavoro, che ricordiamo essere un istituto che s'incentra su precisi riferimenti giuridici e investe materie retributive o relative all'orario di lavoro tipiche dei due Contratti di Categoria, grazie anche a una significativa disponibilità sindacale, il confronto è potuto entrare nel vivo e la possibilità di un testo concordato tra le parti, sembra essere un'eventualità concretizzabile.