ALLA PROVA DEI FATTI

L'editoriale
di Alessandro Bonforti
Direttore di "AF" e Presidente C.A.F.I.

Ancora non si è sciolto il nodo della definizione e della costituzione del nuovo Governo del Paese, a seguito delle recenti elezioni politiche del 4 marzo scorso, e del risultante (e preannunciato) sconvolgimento, che già si addensano scadenze e compiti che dovranno essere affrontate anche nell'ambito dei trasporti. Per rimanere ancorati al mondo dei trasporti, vorrei richiamare almeno due eventi (ampiamente illustrati negli articoli che seguono) che avranno conseguenze molto rilevanti:

1) è nato il tavolo di Partenariato per la logistica e i trasporti, dato che è stato firmato il decreto attuativo previsto dalla Legge di Bilancio;
2) la Confindustria e CGIL-CISL-UIL hanno firmato, il 9 marzo scorso, 5 giorni dopo le elezioni, il documento "Contenuti e indirizzi delle relazioni industriali e della contrattazione collettiva". Il cosiddetto "Accordo per la contrattazione collettiva 4.0".

Tutti da scoprire (e da illustrare su "AF"), saranno i contenuti di questo nuovo "patto per la logistica". Trattasi di una problematica molto importante, della quale abbiamo già messo in evidenza gli aspetti più urgenti nel numero di agosto/settembre 2017 di AF, dedicato al "Forum per il trasporto ferroviario delle Merci", organizzato da Mercintreno, e che certamente continueremo a seguire nei prossimi mesi.

Per quanto riguarda invece l'Accordo per la contrattazione collettiva 4.0, vorrei innanzi tutto mettere in evidenza che interviene subito a ridosso delle elezioni, e riguarda due controparti con un antagonismo forte ed anche recente, che però si compattano all'istante proprio quando cominciano a temere che rilevanti pezzi della propria autonomia sociale, potrebbero essere espropriati o fortemente condizionati da forti indicazioni governative.

Vi vorrei anche ricordare che per il comparto dei trasporti è in fase di lancio il nuovo "Contratto per la mobilità". Questo contratto forse e per la prima volta, metterà insieme una vastissima platea di lavoratori rappresentati, dai dipendenti ferroviari a quelli del trasporto autoferrotranviario, senza dimenticare il delicato insieme dei servizi dati in appalto.

Come si rifletterà sul Contratto per la mobilità questo Accordo 4.0? Come e quanto conteranno le indicazioni dei nuovi pesi politici?

I punti di questo 4.0, che vorrei riassumervi sono:

a) la conta, ossia la definizione delle sigle sindacali dei lavoratori che sono omologate per la firma e del loro numero di rappresentati; analoga definizione delle controparti datoriali, in una galassia in via di espansione di sigle e protagonisti che si differenziano da Confindustria;
b) l'indeterminatezza dei livelli di contrattazione e dei relativi limiti, (richiamo in proposito l'articolo del Dott. Francesco D'Alessandro di pag.22: "Il TEC, trattamento economico complessivo, si delinea dunque come una sintesi di elementi stabiliti a livello nazionale e di elementi individuati a livello aziendale. Ciò porta a compiere un importante passo verso il decentramento contrattuale. L'applicazione, infatti, di questa significativa parte dell'Accordo è lasciata ai sindacati e alle associazioni datoriali degli specifici settori, senza che nessuna disciplina generale sia stata fissata in sede di Accordo interconfederale");
c) il peso che assumerà il welfare, infatti il TEC dovrà "complessivamente" includere tutti i trattamenti economici, compreso il welfare, che il CCNL di categoria identificherà come comuni a tutti i lavoratori del settore, prescindendo dal livello di contrattazione a cui lo stesso CCNL di categoria ne affiderà la regolamentazione".

E quindi? Tutto ciò servirà a "salvare il salvabile" del vecchio Stato sociale o ad adeguarsi ad un nuovo sviluppo tecnologico e produttivo di tipo selvaggio, che invece "smonterà" il suddetto Stato Sociale? Servirà a aumentare o forse anche invece a contrastare, la Globalizzazione? Per ridurre il peso dei Sindacati? Per mettere una generazione (i giovani non tutelati, le partite IVA) contro l'altra (i "tempo indeterminato", ecc. e i pensionati)? O sarà vera innovazione e vero positivo sviluppo?

Come vedete ci sono pietanze adatte per cucinare tutte le salse. Come andrà avanti ancora non si sa, potremo riprendere la trattazione nel prossimo numero di "AF", quando si spera a fine Aprile un nuovo Governo sarà insediato ed operativo. Quello che ci preme già oggi dire (ed è nel nostro ruolo di Collegio e di rivista qualificata di Settore) è che sarà necessario l'intervento di persone competenti ed esperte sarà necessario per passare dalle parole ai fatti. Nell'ambito di tali esigenze, anche il C.A.F.I. con i propri soci ed esperti, rivendica una propria competenza e propone una sua presenza. Del resto secondo l'Accordo, sarà centrale la necessità di accrescere il ruolo della formazione, finalizzata ad accrescere ed adeguare le competenze di chi è attualmente al lavoro ed a ridurre gli effetti che l'introduzione delle nuove tecnologie potrebbero avere sull'occupazione. La formazione pertanto, diventa centrale nell'ambito della nuova strategia dell'Impresa 4.0, il che rende necessaria la costruzione di un adeguato sistema di certificazione delle competenze acquisite e da acquisire. E sulle competenze amministrative il C.A.F.I. può fornire un contributo e certificare una qualità, sia per gli operatori già attivi che per i giovani che si affacciano al lavoro nel comparto del trasporto.

Buona lettura.