



Venerdì 04/02/2011

## LA RIFORMA DEGLI ASSETTI CONTRATTUALI

A cura di: *Diritto.it*

Il caso del "nuovo contratto della mobilità".

L'attuale contesto economico globale ha confermato la necessità, per il sistema economico italiano, di rivedere alcune rigidità che - se da un lato hanno consentito di affrontare la crisi senza generare quella "macelleria" che avrebbe forse devastato lo stesso tessuto sociale ed economico della nazione - rischiano oggi di far perdere irrimediabilmente il treno della ripresa.

Il contesto globale in cui operano le nostre imprese, e la recente "operazione FIAT - FABBRICA ITALIA" ne rappresenta il caso forse più evidente ed emblematico, non consente la conservazione di un sistema di diritto del lavoro e di relazioni industriali ancorato tuttora troppo spesso a posizioni squisitamente ideologiche finalizzate unicamente alla conservazione di garanzie - oramai insostenibili laddove non, addirittura, ingiustificabili - per una parte del mondo del lavoro, e che, per contro, non riesce neppure a guardare (se non rifiutandone la stessa esistenza) verso quella nuova area di lavoratori dipendenti che, dalla fine degli anni '90, sta assumendo un ruolo sempre più importante.

A conferma indiretta di questo assunto, basti pensare che, il 15 aprile 2009, in un momento appena antecedente l'esplosione della crisi economica (anche se direi, più precisamente "finanziaria") le parti sociali avevano sottoscritto, eccezion fatta per la CGIL, un importante accordo interconfederale sulla riforma degli assetti contrattuali che, pur ribadendo il sistema dualistico di contrattazione nazionale (di I° livello) e territoriale/aziendale (di II° livello) modificava sostanzialmente una serie di vincoli preesistenti, quali, tra gli altri, la durata dei contratti (triennale per tutti) e l'indice di riferimento (IPCA in luogo dell'inflazione programmata).

Lo scenario di contesto complessivo in cui si era giunti alla sottoscrizione dell'accordo era caratterizzato in modo significativo, giova ricordarlo, dalla volontà di ridurre il numero di contratti collettivi di categoria garantendone maggiormente la "puntualità" di rinnovo, nonché dalla proposta di disegno di legge relativo alla riforma dell'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali.

Dunque, da un lato una forte assunzione di responsabilità delle parti sociali nella semplificazione del sistema di contrattazione collettiva, dall'altra un'importante ridefinizione delle modalità di gestione del conflitto; almeno nelle intenzioni.

Il disegno di legge sulla riforma dell'esercizio del diritto di sciopero difatti è rimasto, almeno ad oggi, alla fase della proposta (peraltro comprensibilmente vista la complessità degli interessi coinvolti) mentre l'auspicata riduzione del numero di contratti nazionali ha vissuto, forse, una vera e propria inversione di tendenza.

Per chiarire meglio questa affermazione può essere utile una breve analisi della complessa trattativa, ancora non conclusa, per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri.

Nell'ambito del trasporto di persone e merci "per via terrestre o sulle acque interne e lagunari (euro) nonché (nell') esercizio delle relative reti infrastrutturali", sono individuabili più o meno facilmente, tre contratti collettivi da categoria diversi; il CCNL Autoferrotranvieri e mobilità, il CCNL delle attività ferroviarie ed il CCNL Noleggio con una sostanziale identità di Organizzazioni Sindacali (di seguito: OO.SS.) e differenti Organizzazioni Datoriali (di seguito: OO.DD.).

Contratti caratterizzati, naturalmente, da flessibilità diverse in relazione al settore merceologico di



riferimento ed alla permeabilità al mercato che lo stesso rappresenta.

In una estrema ed molto esemplificativa (nonché superficiale) comparazione, si potrebbe individuare il contratto del noleggio come quello caratterizzato dalla maggiore flessibilità ed economicità, ed il contratto delle attività ferroviarie, all'estremo opposto, come quello meno competitivo; in mezzo il contratto degli autoferrotranvieri.

Va da se' che una operazione di semplificazione e riduzione dei contratti collettivi nazionali dovrebbe, almeno in linea di principio, prendere le mosse dalla tendenza ad una maggiore competitività cui legare poi l'eventuale evoluzione retributiva.

Nel caso in questione, invece, l'operazione di "semplificazione contrattuale" ha preso le mosse addirittura da un'iniziativa legislativa del Governo Prodi che prevedeva l'applicazione del CCNL delle attività ferroviarie quale condizione per il rilascio ed il mantenimento della licenza e del certificato di sicurezza, con una conseguente ed evidente incidenza sulla effettiva concorrenza nel settore ferroviario, settore in cui si affacciava NTV, appunto uno degli attuali competitors nelle attività di trasporto ferroviario.

Per visualizzare l'intero articolo di Saverio Lopes clicca qui.

*Fonte: Diritto & Diritti*