



Periodico Mensile
dell'O.R.S.A. - FERROVIE

IL FERROVIERE

autonomo e di base



ANNO II N° 1
Gennaio 2003

SCIOPERO NAZIONALE

*Circolazione: dalle 21.00 del 18 alle 21.00 del 19.1.03
Restante personale: intera giornata del 17 gennaio 2003*



IL FERROVIERE

autonomo e di base



Divulgazione
Editoriale
Informazione
Promozione
Sindacati
Autonomi

Autorizzazione del Tribunale Civile di Roma
N. 534/2002 del 18/09/2002
Spedizione in abbonamento postale 45%
Art. 2 comma 20/B - Legge 23.12.96 n. 662
Filiale di Roma

Direttore Editoriale
ARMANDO ROMEO

Direttore
MAURO GIOVANNINI

Direttore Responsabile
GIANFRANCO ANTONIALI

Direzione e Redazione
c/o Segreteria Generale OR.S.A.
Via Magenta, 13 - 00185 Roma
Tel. 06/4456789 - Fax 06/44104333

Comitato di Redazione
Pierino Bernardini
Sergio Di Nardo
Ardelio Loppi
Ezio Ordigoni
Edo Pantini
Dino Ranaldi
Alessandro Trevisan

Progetto grafico & impaginazione
M. GIOVANNINI

Stampa
CENTRO POLIGRAFICO ROMANO
Via Dorando Petri, 20 - 00011 Bagni di Tivoli (RM)
Tel. 0774/376818 - Fax 0774/354267

Le foto ed i grafici presenti nella rivista sono realizzati con il contributo del Centro Audiovisivi FS e di ferrovieri e lettori che inviano volontariamente e gratuitamente il materiale alla redazione del giornale

LE NOSTRE POSTE SU INTERNET

E-MAIL: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it
www.sindacatoorsa.it

Servizi Utili per chi ci contatta:

- Inviare messaggi
- Chiedere informazioni
- Porre requisiti
- Ultime notizie
- Ricordare scadenze
- Annunciare iniziative

5

I ferrovieri in piazza
Mauro Giovannini

6

Ferrovie: vertenza infinita

10

Sciopero ancora rinviato

12

Vertenza contrattuale
Ezio Ordigoni

13

Le priorità per l'Italia
Pierino Bernardini

14

Infrastrutture e trasporti
G.U. Omar

15

Pensioni
Giustino Di Nallo

17

Troppi tumori
Ardelio Loppi

18

La politica dei redditi
Giorgio Pischedda

19

Notizie dall'estero

22

Attività & Attualità *Collodi*



Chiuso in tipografia il 3 Gennaio 2003

IL FERROVIERE AUTONOMO E DI BASE - N° 1 -2003



I ferrovieri in piazza

5

Nonostante la pioggia insistente, su Roma, il giorno 18 dicembre u.s., alcune migliaia di lavoratori delle ferrovie sono intervenuti alla manifestazione che l'Or.s.a. ha organizzato in difesa del servizio pubblico, del diritto di sciopero e dei diritti dei lavoratori. La manifestazione era inserita nel quadro di iniziative che l'Or.s.a.-ferrovie ha assunto per rispondere alle provocazioni che il Ministro e la Commissione di Garanzia hanno messo in atto per vanificare lo sciopero nazionale della categoria che era stato indetto a cavallo della terza domenica di dicembre. L'Or.s.a., infatti ha fatto pubblicare a pagamento il giorno 17 sul quotidiano "La Repubblica" un inserto con il quale sono spiegate le ragioni dello sciopero nazionale più volte proclamato e non effettuato a causa degli interventi coercitivi della Commissione di Garanzia e del Ministro Lunardi. Il primo concentramento di manifestanti è avvenuto in piazza Montecitorio, sede del Parlamento, dove si è raggruppato un folto numero di partecipanti con bandiere e striscioni per richiamare l'attenzione dei parlamentari - intenti a votare la legge finanziaria per il 2003 - sulla annosa vicenda contrattuale dei ferrovieri. L'effetto della manifestazione ha prodotto un primo importante risultato: alcuni parlamentari sono scesi tra i manifestanti per accogliere informazioni sulla vertenza. Un documento predisposto dalla Segreteria Generale dell'Or.s.a.-Ferrovie destinato alle istituzioni (integralmente pubblicato nelle pagine seguenti) è stato consegnato alla parlamentare dei Verdi Laura Cima; analogamente il documento è stato consegnato ai parlamentari Antonio Pezzella (AN) e Sergio Iannuccilli (FI), componenti della Commissione Trasporti Poste e Telecomunicazioni, i quali, condividendolo, ne hanno trasferito i contenuti in una interrogazione parlamentare con risposta scritta rivolta al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Intorno alle ore 11,30 i manifestanti si sono spostati per congiungersi ad altri dimostranti riuniti a piazza della Croce Rossa, davanti ai cancelli del Ministero dei Trasporti. Dove ci ha raggiunti Ugo Baghetta, responsabile del settore lavoro di Rifondazione Comunista, al quale è stato consegnato il documento dell'Or.s.a.

Molti gli slogans e le espressioni di protesta rivolti all'indirizzo del Ministro Lunardi e della dirigenza aziendale. La manifestazione si è conclusa con un breve discorso del Segretario Generale dell'Or.s.a. Armando Romeo che ha ricordato le fasi salienti della vertenza dei ferrovieri con le numerose azioni di sciopero già effettuate e focalizzato i punti di contrasto che ostacolano la conclusione del CCNL.

Tra i temi toccati dal Segretario Generale Armando Romeo sono da evidenziare il difficile stato delle relazioni industriali con il Gruppo FS, livelli e materie di contrattazione, l'andamento delle trattative con la Confindustria, la "clausola sociale" e la sicurezza del lavoro, l'orario di lavoro e le flessibilità. E' stato altresì eviden-

ziato come i due anni di infruttuosi negoziati non sono stati sufficienti ad affrontare lo scottante problema delle retribuzioni dei ferrovieri.

Retribuzioni che ristagnano ormai da oltre cinque anni erose ora in maniera insopportabile da un'inflazione sempre più fuori controllo.

Su queste importanti e fondamentali questioni, Armando Romeo ha lanciato la proposta di coinvolgere tutto lo schieramento sindacale ferroviario in una forte comune iniziativa con lo scopo di modificare il rapporto di forza con la controparte a favore della categoria, considerandolo ormai l'unico modo per sbloccare la vertenza e per porre come elemento ineludibile la questione salariale. La proposta è stata entusiasticamente accolta dai manifestanti ed è stata concretizzata in una lettera (pubblicata a margine) che la Segreteria Generale ha inviato a tutte le oo.ss. trattanti e potrebbe ora rappresentare l'occasione per organizzare una manifestazione coinvolgendo tutte le RSU superando così le attuali divisioni sindacali.

Mauro Giovannini

LETTERA ALLE OO. SS.

Roma, 23 dicembre 2002
prot. 325/SG/AR

Segreterie Nazionali
FILT-FIT-UILT-UGL Ferrovie-SMA

La situazione sindacale che ci vede protagonisti ormai da tempo, sia pure in distinti momenti negoziali, non appare tale da lasciare spazi a facili ottimismo.

E' per questo che, riteniamo opportuno proporVi, in quanto impegnati nella complessa e difficile vertenza negoziale per la definizione del Contratto del settore ferroviario, un'iniziativa comune, consistente nell'indire congiuntamente un'assemblea nazionale di tutte le RSU, al fine di rilanciare l'iniziativa sindacale a sostegno della vertenza e ricercare tutte le soluzioni idonee a modificare i rapporti con le parti datoriali.

Siamo pertanto a chiederVi di attivare uno sforzo per trovare le idonee, condivise soluzioni nella direzione auspicata.

Considerata l'urgenza da attribuire all'importante manifestazione, attendiamo una risposta.

Distinti saluti.

La Segreteria Generale
Armando Romeo

Ferrovie: vertenza infinita

IL SISTEMA FERROVIARIO ITALIANO ED IL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE

Sono passati circa sei anni dall'inizio del processo di liberalizzazione del trasporto in Italia.

L'avvio del processo di attuazione delle direttive comunitarie 91/440, 18 e 19 /95 ha inizio, sostanzialmente, con il Decreto Presidente Consiglio dei Ministri del 30 gennaio 1997 (c.d. Direttiva Prodi), contro il quale tutte le organizzazioni sindacali, presenti nell'ambito delle ferrovie, hanno dato vita ad uno degli scioperi nazionali più partecipati che la categoria dei ferrovieri abbia messo in atto dal dopoguerra ad oggi.

Una risposta adeguata avverso un disegno di privatizzazione che avrebbe spezzettato la società delle Ferrovie dello Stato in almeno cinque soggetti societari completamente autonomi tra loro ed aperti al mercato.

In particolare, da parte del sindacato veniva denunciato il passaggio del sistema Alta Velocità ai privati, attraverso la "Treno Alta Velocità" (TAV), e quindi la cessione del segmento di trasporto più tecnologicamente all'avanguardia e commercialmente più remunerativo, per la costruzione del quale erano già stati fatti e sono ancora in corso, ingenti investimenti pubblici. Una vera e propria svendita di patrimonio pubblico ai privati.

Veniva altresì respinto il tentativo, contenuto in quella Direttiva governativa, di frantumare il CCNL dei ferrovieri, attraverso la possibilità di applicare contratti di lavoro con diversa tipologia commerciale e l'introduzione di nuove forme di organizzazione, decentramento ed esternalizzazione del lavoro, attraverso forme di outsourcing e contracting out.

La forte, compatta, decisa risposta sindacale ha prodotto un rallentamento del processo, ma fondamentalmente il disegno contenuto nella "Direttiva Prodi" ha continuato e continua, in maniera strisciante e subdola, ad incidere sulle regolamentazioni del sistema ferroviario e, sostanzialmente, rappresenta ancora l'obiettivo finale verso il quale continuano ad orientarsi le scelte societarie.

In tal senso si è mossa, infatti, la "Direttiva del Ministro dei Trasporti Burlando", di indirizzi alle Ferrovie dello Stato SpA, sulla base della quale si è costituita la Divisione Infrastruttura, successivamente trasformata nella società RFI SpA (Rete Ferroviaria Italiana). Con questo atto si è proceduto alla separazione prima contabile e successivamente societaria della rete ferroviaria (RFI) dalle attività di trasporto (ITF poi Trenitalia).

Il D.P.R. 8 luglio 1998 n. 277, intervenne a definire le norme di attuazione della Direttiva 91/440/CE in Italia.

Un altro passo in avanti che infondeva un'accelerazione al cammino della Direttiva del Governo.

Il sistema di relazioni industriali nel settore dei trasporti, esposto ai cambiamenti determinati dall'incombente processo di liberalizzazione del sistema ferroviario, trovava una specifica regolamentazione nell'accordo del 23 dicembre 1998, identificato come "Patto sulle politiche di concertazione e sulle nuove regole delle relazioni industriali per la trasformazione e l'integrazione europea del sistema dei trasporti", che coinvolgeva tutte le parti sociali e già predefiniva il percorso per il riassetto e riordino del sistema di contrattazione ed efficacia dei contratti collettivi, fissando altresì i criteri per la misurazione della rappresentatività delle OO.SS..

La spinta più forte arrivava alle porte della primavera successiva, con l'emanazione del D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, che fissava le norme per la ripartizione delle tracce orarie e per il rilascio delle licenze alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e alle imprese ferroviarie, esercenti in Italia attività di trasporto combinato internazionale di merci.

Alla guida del Governo era intanto succeduto D'Alema, ed ai Trasporti il Prof. Treu, con il sottosegretario On. Angelini, che si affrettò ad emanare il citato Decreto 146/99, anticipando addirittura l'uscita del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 18 marzo 1999 (Direttiva D'Alema), che imprimeva un' impressionante svolta al processo complessivo. Soltanto due mesi dopo, infatti, l'Amministratore Delegato delle F.S., nonostante la manifesta contrarietà di gran parte del mondo sindacale, emanava gli Ordini di Servizio che istituivano le cinque Divisioni-Società previste dalla Direttiva Prodi e confermate -con qualche lieve correzione- dalla Direttiva D'Alema.

In questa fase si registrava un'evidente, profonda spaccatura tra le organizzazioni sindacali di categoria: da una parte la Filt-CGIL, che si ergeva a difesa della Direttiva D'Alema e della ristrutturazione societaria delle FS, dall'altra i sindacati, che successivamente si costituiranno in Or.S.A.-ferrovie e, in un primo momento, tutte le altre OO.SS. ferroviarie (Fit-CISL, UilTrasporti, UGL ferrovie, Sma), che si opponevano all'atto unilaterale societario con una serie di scioperi. Tra uno sciopero e l'altro si discuteva della ristrutturazione aziendale, mentre all'interno del Gruppo FS venivano conferiti asset, risorse e personale alle nuove Divisioni.

La polemica raggiunse toni alti, soprattutto per il profondo contrasto tra il pervicace sostegno della Filt-Cgil al Ministro dei Trasporti in carica ed all'Amministratore delegato di F.S. da un lato, e le azioni di sciopero proclamate, per lo meno in una prima fase, da tutte le altre organizzazioni sindacali.

Venne quindi richiesto l'intervento del Governo e s'avviò così una fase negoziale sugli interventi necessari per accompagnare il processo di liberalizzazione ed il risanamento delle ferrovie italiane.

Ma la strada era ormai tracciata. Dagli incontri col Governo scaturiva infatti l'accordo del 23 novembre 1999, che avrebbe dovuto:

- " rappresentare il trampolino per il rilancio e lo sviluppo del trasporto ferroviario;
- " costituire la base di costruzione del nuovo CCNL delle attività ferroviarie;
- " individuarne il campo di applicazione;
- " assicurare un quadro di reciprocità nei rapporti internazionali in tema di trasporti;
- " garantire il riequilibrio modale.

L'accordo provocava l'ennesima frattura sindacale.

L'Or.S.A., da poco costituita, inizia infatti la sua contrapposizione all'accordo quadro del 23 novembre 1999, imperniando la sua vertenza contro alcuni, fondamentali, punti dell'accordo:

- 1) mancanza di una norma che vincolasse la concessione delle licenze di trasporto ferroviario all'applicazione del CCNL delle attività ferroviarie;
- 2) previsione di una riduzione del costo del lavoro del 18-20%;
- 3) costituzione dell'E.R.I. (Elemento Retributivo Individuale) la cui corresponsione era prevista solo per la vigenza contrattuale (fino al 2003);

4) mancato adeguamento tecnologico e abbassamento dei livelli di manutenzione della rete e del materiale ferroviario, con ipotizzabili gravi ripercussioni sugli standard di sicurezza.

Furono questi i principali motivi per cui, nel mondo del trasporto ferroviario, ebbe inizio una fase caratterizzata da una serie di scioperi nazionali, sostenuti da un consenso sempre più largo tra i lavoratori delle Ferrovie dello Stato, i quali si trovarono di fronte, per la prima volta nella loro storia, uno scenario futuro carico d'incertezze ed insidie, prospettiva che oggi, sempre più conserva la sua attualità. Infatti, i lavoratori, con l'accordo del 23 novembre 1999 si videro stretti in una vera e propria morsa, costituita da un lato dall'obiettivo del pareggio di bilancio delle FS, attraverso la leva della riduzione dei salari, dall'altro dai tagli occupazionali e dall'incombente liberalizzazione senza regole a tutela del lavoro.

Un anno dopo, con la legge n. 388 del 23/12/2000, all'art.131 (finanziaria 2001), venivano superati gli indirizzi delle direttive della Comunità Europea e viene liberalizzato, oltre al traffico internazionale, benché le medesime non lo prevedessero, anche quello nazionale. Il tutto mentre gli altri principali Paesi comunitari continuavano a mantenere assolutamente chiusi i loro mercati interni, coerentemente con le direttive europee (440/91 e 18, 19 del 95).

Si determinava in tal modo una condizione pericolosamente sperequata, con un potenziale, realistico, rischio di occupazione del mercato ferroviario italiano da parte delle imprese di altri Paesi, opportunità che invece era preclusa alle imprese del nostro Paese.

Nei due anni successivi si sono aperte le porte ad un consistente esodo di personale, che ha portato gli occupati della società F.S. agli attuali 95.000 addetti.

Un risultato che ha consentito di migliorare il bilancio aziendale. In quest'ultimo, sono invece aumentati di circa il 20% i costi operativi, in controtendenza con l'andamento del costo del lavoro, eppur tuttavia al tavolo delle trattative per la definizione del Contratto, con Confindustria, insieme a tutte le richieste di peggioramento normativo a carico del lavoro, sono proposti minimi stipendiali assai al di sotto di quelli dell'attuale CCNL dei ferrovieri.

Le licenze di trasporto ferroviario nel frattempo rilasciate sono più di 20, di cui sette già operative con la certificazione di sicurezza.

RFI SpA, nonostante sia una società controllata da Ferrovie dello Stato SpA, svolge per legge il compito di certificazione, ma continua a concedere, con eccessiva disinvoltura e superficialità, accessi alla rete senza la preventiva, necessaria, scrupolosa verifica del possesso dei requisiti (spesso le imprese di trasporto prendono in "prestito" da Trenitalia SpA locomotive e tracce orarie in un connubio che appare sempre più inspiegabile ed illogico).

Per di più RFI emana un volume sempre più copioso di normative rivolte alle aziende di trasporto, trascurando la verifica della reale, corretta applicazione delle stesse.

Inoltre, poiché le normative finora emanate hanno trascurato la regolamentazione in materia di sicurezza del trasporto e del lavoro, le stesse Imprese di trasporto, utilizzano, addirittura, personale istruito dalle FS, o da loro pensionato (talvolta con ingenti incentivazioni economiche), con contratti di lavoro atipici e prestazioni lavorative rischiose per la sicurezza, ingenerando un'evidente situazione di dumping sociale oltretutto un fattore di rischio notevole per il sistema di trasporto ferroviario.

E' chiaro che una siffatta situazione non è più sostenibile e richiede un urgente e deciso intervento da parte delle Istituzioni preposte.

Il Governo, cui compete la responsabilità di assicurare un servizio ferroviario moderno, efficiente e sicuro ha trascurato -almeno fino a questo momento- di esprimere una sua significativa linea politica in tema di trasporti ed in particolare si è finora astenuto dall'emanare una sua Direttiva sulla regolazione del sistema ferroviario, procedendo, invece, inerzialmente nel solco e sulla scia delle vecchie e inadeguate Direttive

"Prodi" e "D'Alema".

Queste ultime hanno colpevolmente trascurato di accompagnare il processo di cambiamento con regole a tutela del lavoro, limitandosi a inserire nel PGT, elaborato nel corso della precedente legislatura ed approvato dalle Camere quale documento d'indirizzo politico nei Trasporti, una previsione meramente programmatica che, affrontando la liberalizzazione del mercato del trasporto su ferro, si è limitato a considerare ineludibili e fondamentali le clausole sociali a protezione del lavoro.

Il PGT, peraltro licenziato proprio alla fine della passata legislatura, ha configurato due versanti d'intervento: quello della previsione di contratti collettivi di sistema vincolanti per le Imprese di trasporto ferroviario ai fini del rilascio della licenza; quello della protezione dei livelli occupazionali in caso di perdita del servizio.

Tra queste c.d. clausole sociali, in particolare, va ricordata quella che conferisce, sia pure indirettamente, dignità vincolante al CCNL di sistema.

Su questa, in buona sostanza, il PGT ricalca i contenuti dell'accordo Or.S.A-Ministro dei Trasporti (all'epoca Bersani) dell'8 giugno 2000 (i cui contenuti sono stati confermati nell'accordo del 2.10.2001 tra l'attuale Governo e l'Or.S.A.), correggendo l'indeterminatezza e la vaghezza di quella che da noi era considerata una grave inadempienza del Governo della precedente legislatura e dunque la superficialità nel rilasciare licenze di trasporto ferroviario, trascurando le conseguenze che il processo di liberalizzazione avrebbe potuto comportare sui lavoratori.

La previsione di tali clausole in un atto d'indirizzo governativo, pur da noi considerata un evidente risultato positivo sotto il profilo politico, poiché riconosce l'importanza delle rivendicazioni sindacali dell'Or.S.A., tuttavia appare ancora insufficiente sul versante delle garanzie giuridiche, non essendo stata tradotta, ad oggi, in disposizioni normative.

E' invece evidente che ben poco possono soccorrere clausole sociali inserite nel CCNL, e l'esempio ci viene ora chiaro ed emblematico dalla recente esperienza vissuta nel settore dei servizi F.S. appaltati, in cui circa undicimila lavoratori hanno visto insidiato il posto di lavoro e oggi sono colpiti da procedimenti penali per aver "osato" manifestare in difesa dei loro diritti.

Nel citato settore dei servizi ferroviari in appalto, infatti, tali clausole, seppur avanzate sul piano della tecnica negoziale, dei contenuti e delle relazioni industriali, alla prima occasione hanno mostrato tutti i loro limiti, proprio in ragione del fatto che la loro efficacia giuridica non poteva essere, come si dice, erga omnes, ma era limitata ai sottoscrittori.

Occorrono dunque strumenti che prestabiliscano, a monte, l'applicabilità delle norme concordate nel CCNL all'intero settore.

Ovviamente il meccanismo che riteniamo più efficace, sotto il profilo delle garanzie di uniformità di trattamenti economici e normativi tra lavoratori del settore e idoneo ad evitare che si verifichino quelli che, nella stessa Relazione della Commissione per la verifica del Protocollo sul Costo del Lavoro del 23 luglio 1993, vengono definiti fenomeni di dumping sociale, è quello del contratto unico direttamente vincolante per tutte le Imprese di trasporto ferroviario. In altri termini, la soluzione più idonea è quella di dare integrale attuazione al dettato dell'articolo 39 della Costituzione, il quale, dopo cinquant'anni di storia della Repubblica, era in procinto di trovare applicazione, circa tre anni or sono, attraverso molte delle proposte di legge sulla rappresentanza e sull'efficacia dei contratti collettivi, che, dopo l'approvazione alla Camera dei Deputati dei primi 9 articoli, subivano poi, invece, un definitivo accantonamento, per l'opposizione politica interposta a causa delle pressioni di Confindustria.

Non possiamo non riconoscere che questo meccanismo di salva-

guardia, nonostante, ai nostri fini, sia da considerare più efficace di qualsiasi "clausola sociale", possa tuttavia comportare difficoltà di attuazione, per lo meno nei tempi brevi richiesti, compatibili con l'incipiente, in taluni casi già concretizzato, processo di liberalizzazione.

Ciononostante occorre, urgentemente, un sistema di regole che, comunque, scongiuri il pericolo di dumping sociale e che dunque impedisca che la liberalizzazione si traduca in una competizione incentrata sulle retribuzioni e sulle tutele dei lavoratori.

Un sistema in questa direzione, compatibile con l'ordinamento, è quello di condizionare il rilascio delle licenze di trasporto ferroviario all'applicazione del contratto collettivo del settore.

E' una scelta che il legislatore avrebbe potuto e dovuto effettuare già in precedenza, proprio perché l'esigenza era stata avvertita e confermata nell'accordo sul costo del lavoro del 23 luglio 1993, nel quale si era convenuto che fosse il Governo a dover "emanare un apposito provvedimento legislativo inteso a garantire l'efficacia erga omnes (dei CCNL) nei settori produttivi dove essa appaia necessaria al fine di normalizzare le condizioni concorrenziali delle aziende".

Sono impegni testualmente assunti dal Governo, all'epoca in carica, e, ricorderemo, di quell'accordo fu tenace promotore l'attuale Presidente della Repubblica C.A. Ciampi.

Tuttavia tale impegno, a fronte dell'invece immediato congelamento della scala mobile, a tutt'oggi è rimasto lettera morta.

Eppure il Governo avrebbe potuto esplicitamente, in particolare durante la precedente legislatura, dar seguito ed adempiere a quell'obbligo assunto il 23 luglio 1993 e ribadito, specificatamente per il mondo dei Trasporti, nel c.d. Patto delle Regole del 23 dicembre 1998, prevedendo un meccanismo per rendere, sia pure indirettamente, efficaci i contratti collettivi nei confronti delle Imprese di trasporto ferroviario, in occasione dell'emanazione dei regolamenti attuativi delle direttive europee n. 440, 18 e 19.

Ci riferiamo al momento dell'emanazione del DPR. 277, nel luglio 1998, e del successivo DPR n. 146, nel marzo 1999, occasioni in cui il Governo, invece, glissando sul punto relativo all'applicazione del contratto collettivo di settore quale condizione per il rilascio della licenza e dimenticando gli impegni assunti, si è limitato alla previsione di generici requisiti di "onorabilità".

Per la verità, in precedenza, con il Decreto Legislativo n. 422, del 19 novembre 1997, il Governo era intervenuto in modo abbastanza chiaro e preciso sul tema dell'efficacia dei contratti collettivi, prevedendone, all'articolo 19, "l'obbligo di applicazione per le singole tipologie del comparto dei trasporti", quale impegno giuridico delle Imprese sancito nel contratto di servizio, ma tale statuizione era limitata al solo esercizio del trasporto pubblico regionale e locale. Anche questa norma, va ora sottolineato, è a tutt'oggi inattuata.

In modo altrettanto inequivoco il Governo, con il Decreto Legislativo n. 18, del 13 gennaio 1999, era intervenuto subordinando l'idoneità dei prestatori di servizi di assistenza a terra al rispetto del "tipo di contratto che regola il rapporto di lavoro dei dipendenti delle aziende di gestione e dei servizi aeroportuali".

Ecco che allora il Governo oggi in carica, il quale, lo ricordiamo ancora, ha rinnovato, il 2 ottobre 2001, per quanto concerne il trasporto ferroviario, l'impegno sopra menzionato, dell'8 giugno 2000, che estende il meccanismo previsto dal citato Decreto Legislativo 422/1997 a tutte le Imprese di trasporto ferroviario operanti sul territorio italiano, deve ora concretizzare quanto concordato, con un ulteriore intervento legislativo (in caso di delega) ovvero regolamentare.

Altrimenti, le regole che oggi disciplinano la materia dell'applicazione dei CCNL, sono tali da consentire, secondo un indirizzo giurisprudenziale consolidato, qualsiasi applicazione contrattuale, non sussistendo alcun vincolo per le Imprese correlato all'appartenenza ad

una categoria merceologica o professionale specifica.

In altri termini: altrimenti è "prateria".

Riteniamo che non fosse questa l'intenzione dei Costituenti e che al contrario, sotto il profilo materiale, la carta costituzionale intendesse scongiurare tale evenienza.

L'esigenza di stipulare un contratto di settore con efficacia generalizzata alle Imprese di trasporto ferroviario è tanto più impellente ove si consideri l'esperienza già avvenuta in altri settori "liberalizzati".

In particolare nella telefonia, essendo il contratto di settore intervenuto dopo che sul mercato operavano già diverse Società (in particolare nella telefonia mobile operavano, all'epoca, TIM, Omnitel e Wind), il risultato è stato che, per non urtare gli equilibri interni raggiunti dalle singole Imprese che applicavano diversi contratti, si è raggiunto il paradosso per cui il CCNL stipulato non è vincolante neanche per le Imprese che lo hanno sottoscritto, le quali sono rimaste pertanto libere di applicare anche altri contratti.

Nell'ambito ferroviario, lo scenario possibile è del tutto analogo.

Basti pensare che la Società di trasporto ferroviario Rail Traction Company ha ottenuto il certificato di sicurezza da RFI, e che, la medesima effettua treni merci dal 15 ottobre 2001, applicando contratti individuali, che potremmo eufemisticamente definire capestro e che riteniamo inaccettabili persino sotto il profilo della sicurezza (per le condizioni di lavoro imposte, con gravosi orari di lavoro).

La Società Ferrovie Nord Milano applica Contratti di collaborazione coordinata e continuativa, nonostante il chiaro pronunciamento dell'Ufficio Regionale del Lavoro della Lombardia, che, a seguito dell'esposto dell'Or.S.A., ha ordinato la loro riforma in rapporti di lavoro subordinato.

La Società Rail Italy effettua trasporto ferroviario utilizzando pensionati FS (con tanto di concessioni di viaggio per i rientri fuori servizio) con contratti di collaborazione coordinata e continuativa e mezzi di trazione prestati dalla stessa Società Trenitalia non si sa bene a quale titolo.

Assistiamo oggi ad un indebolimento progressivo e continuo delle garanzie a tutela della sicurezza e del lavoro e si alza il rischio di un crollo del sistema.

PROBLEMATICHE CONTRATTUALI

Considerando l'esigenza di quella che siamo soliti definire clausola sociale, quale elemento prioritario, a monte, riteniamo che la definizione del contratto collettivo per il sistema del trasporto ferroviario, sia un obiettivo necessario per regolamentare i processi di liberalizzazione.

Tutto questo, ben consapevoli delle difficoltà e complessità che sussistono nel negoziato, che ci vede impegnati, ancor oggi, a definire l'ambito di applicazione del contratto, a causa dell'elusione del problema da parte datoriale.

Sulla parte economica, nonostante svariati incontri con Confindustria - ispirata in modo diretto e preponderante da FS, la quale, nel settore è l'impresa di gran lunga prevalente nel "gruppo" confindustriale - non siamo ancora, ad oggi, a conoscenza dell'intero progetto definitivo.

Inoltre permangono le carenze dovute alla mancanza di un quadro chiaro sul contratto c.d. di confluenza, attraverso il quale ci viene prospettata l'attuazione dell'impegno assunto l'8 giugno 2000 dal Ministro Bersani e rinnovato, in data 2 ottobre 2001, dall'attuale Governo, circa il mantenimento degli attuali livelli retributivi.

Su questo versante, mentre ci attendiamo che il Governo sia conseguente agli impegni assunti, dobbiamo evidenziare che l'impostazione di Confindustria si presenta problematica, perché propone diffe-

renze retributive negative tra l'ipotesi di contratto di sistema ed il contratto F.S. vigente, concernenti sia lo stipendio base che le c.d. competenze accessorie.

L'ingente ammontare di tali entità, sommate tra loro, ritenute da Confindustria confluenti nel c.d. ERI, ancorché formalmente garantito attraverso il contratto di confluenza, costituirebbe un elemento di costo tale da porre il ferroviere come si dice "fuori mercato", vanificando, in tal modo, ogni sforzo richiesto al sindacato sul versante delle retribuzioni.

Ci sembra dunque necessario un meccanismo di garanzie forte ed esigibile.

Sull'orario di lavoro, va subito sottolineato che non è pensabile che lavoratori inseriti nel medesimo ciclo produttivo rispondano a diverse normative di lavoro. Riteniamo infatti che un doppio regime darebbe luogo a problemi gestionali di difficile risoluzione.

Va quindi chiarito che nell'Impresa F.S. non può ritenersi accettabile un aumento dell'orario settimanale di lavoro.

In merito all'andamento del negoziato per il CCNL di sistema, vogliamo esprimere una perplessità circa i motivi che determinano il ritardo della sua definizione.

Il timore è che esso non sia dovuto soltanto alle pur sussistenti complessità di contenuti, ma che nasconda anche una strategia di attesa, tendente a porre il sindacato di fronte alle difficoltà provocate dal dover inserire un contratto di sistema in un contesto di liberalizzazione avanzato, così come avvenuto nel settore delle telecomunicazioni.

A tal proposito ricordiamo ancora Rail Traction Company, che, ad esempio, applica contratti individuali di lavoro e richiede 42 ore settimanali ai propri dipendenti

Anche sotto il profilo della sicurezza dell'esercizio e del lavoro occorre che il contratto di sistema rafforzi ed imponga limiti oggettivamente invalicabili e comuni alle Imprese di Trasporto. Particolare attenzione deve essere riservata alla grave situazione concernente gli infortuni e le malattie professionali, oggi già altamente preoccupante e tale da richiedere più efficaci garanzie.

Il contratto dei ferrovieri, va infine ricordato, è scaduto dal 31 dicembre 1999, ed i lavoratori, i cui salari sono bloccati da oltre sei anni, rivendicano il giusto recupero dell'inflazione e la rivalutazione delle principali competenze accessorie ferme ai valori del 1992.

In tale ottica appare del tutto censurabile ed ingiustificata la risposta dell'azienda ferroviaria, la quale, pur corrispondendo l'indennità di vacanza contrattuale ai dirigenti, il cui contratto di lavoro è scaduto da poco più di nove mesi, ne ha negato il riconoscimento ai ferrovieri, dando ad intendere che, in applicazione dell'accordo del 23 novembre 1999, non verrà neanche corrisposto l'adeguamento dei salari all'inflazione.

DIRITTO DI SCIOPERO

I processi di liberalizzazione avviati o realizzati sono stati sinonimo di mutamenti prevalentemente penalizzanti per il mondo del lavoro ed ovviamente vissuti in modo traumatico e negativo.

In particolare la loro realizzazione è stata sempre accompagnata, quasi in una logica di causa-effetto, da precarietà, riduzioni salariali, creazione di esuberanti e conseguenti licenziamenti, ovvero, come nel caso delle ferrovie, cancellazione di migliaia di posti di lavoro. In tale scenario, a fronte della giustificata contrapposizione dei lavoratori a quei processi, una prima strada percorribile sarebbe stato rendere il cambiamento compatibile con le esigenze del lavoro, attraverso messaggi e conseguenti fatti rassicuranti sui versanti sopra

ricordati.

Altra strada era quella della repressione del dissenso attraverso misure restrittive del diritto di sciopero.

Oggi, in particolare sembra che sia questa la via intrapresa, per lo meno nell'ambito del processo relativo al trasporto ferroviario.

Noi riteniamo questa strada nettamente antitetica alle intenzioni ed ai propositi che erano alla base della Carta costituzionale varata nel '48.

Nella Carta costituzionale, infatti, il riconoscimento del diritto di sciopero partiva da una precisa scelta che teneva conto della disparità sostanziale tra datori di lavoro e lavoratori, considerando questi ultimi parte più "debole".

In quella stessa logica venne infatti, all'epoca, rifiutata la previsione di un simmetrico diritto di "serrata".

Oggi, invece, sotto le mentite spoglie della garanzia della libertà di circolazione, viene restituito alle parti datoriali il massimo del vantaggio.

Quello che si verifica, in particolare, nel mondo ferroviario rischia quindi di costituire la punta avanzata di una palese ingiustizia che, di fatto, tende ad impedire l'esercizio del diritto di sciopero ai lavoratori, proprio nel momento in cui si cerca di far passare su di loro un processo di liberalizzazione i cui risvolti negativi sono fin dall'inizio apparsi in linea con la generalità dei casi.

La regolamentazione del diritto di sciopero per i lavoratori dei servizi pubblici in Italia ha raggiunto livelli di compressione antidemocratici.

Dopo aver evitato le tagliole della rarefazione oggettiva e soggettiva, della concomitanza e delle franchigie, qualora si riesca a proclamare un'azione di sciopero (sempre qualche mese dopo l'insorgenza dei problemi per i lavoratori) ci si trova di fronte a ordinanze (precettazioni) del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e/o a capziose interpretazioni normative, con minacce di sanzione da parte della Commissione di Garanzia, cui la legge 83/2000 ha conferito amplissimi poteri, utilizzati sistematicamente contro il diritto di sciopero, in una logica funzionale alla politica di smantellamento dei principali servizi pubblici (Trasporti, Sanità, Scuola, ecc.).

In quest'ottica si inquadra anche la vicenda che coinvolge i lavoratori degli appalti ferroviari e del trasporto locale, colpiti da procedimenti penali dopo aver "osato" manifestare in difesa del loro posto di lavoro.

Con riferimento alla situazione sviluppatasi negli ultimi mesi, rileviamo che l'azione combinata delle delibere della Commissione di Garanzia e delle Ordinanze Ministeriali illegittime ed infondate (in merito alle quali alleghiamo la nostra comunicazione del 6.12.02, prot. N. 00291/SG/Or.S.A., inviata, tra gli altri, al Capo dello stato ed ai Presidenti di Camera e Senato) ha sostanzialmente impedito all'Or.S.A.-ferrovie di svolgere la propria azione sindacale proprio in una fase in cui la controparte avviava, escludendo l'Or.S.A. stessa, un'accelerazione del confronto sul rinnovo contrattuale.

Auspichiamo che, alla luce di quanto esposto, le Istituzioni intervengano per valutare e porre in essere gli atti conseguenti, per restituire un quadro di certezze ai lavoratori ed incidere a favore di un sostanziale riequilibrio tra le libertà costituzionalmente garantite con una particolare attenzione a quella, sempre più compressa, allo sciopero.

Nel dichiararci disponibili ad ulteriori approfondimenti, porgiamo distinti saluti.

p. La Segreteria Generale
Armando Romeo

Sciopero ancora rinviato

La situazione è divenuta insostenibile. Viene sistematicamente violato il diritto costituzionale dell'esercizio dello sciopero. Il Ministro è intervenuto sullo sciopero del 16,17,18 novembre sostenendo che precedentemente era stato proclamato uno sciopero locale nel compartimento di Bologna interessando il solo personale di bordo (sciopero revocato). Nuovamente il Ministro si è riproposto per differire lo sciopero che era stato spostato al 30 novembre e 1-2 dicembre adducendo, questa volta, motivazioni riguardo a calamità naturali. Ulteriore intervento di differimento, sempre del medesimo sciopero, è stato imposto sullo sciopero del 14,15 dicembre; questa volta interpretando pretestuosamente i periodi di preavviso e, addirittura, riferendosi, come elemento perturbativo della libertà di movimento, al cambio orario dei treni.

Non v'è dubbio alcuno che tutti gli interventi siano stati finalizzati soltanto ad impedire ai ferrovieri di rivendicare il loro legittimo diritto ad avere il proprio contratto di lavoro.

Il Ministro dei trasporti, poiché tutti questi scioperi erano stati proclamati con congruo anticipo, avrebbe potuto mostrare la volontà di farsi parte attiva e favorire così la soluzione dei problemi sul tappeto. Anche perché, alcuni di essi, sono di sua specifica competenza.

Di seguito pubblichiamo la lettera con la quale l'Or.s.a.-Ferrovie ha presentato l'esposto alle maggiori autorità dello Stato estendendolo alla Procura della Repubblica di Roma per individuare eventuali responsabilità.

Roma, 6 dicembre 2002
Prot. n. 00291/SG/Or.S.A.

Presidente della Repubblica Italiana
Presidente del Senato
Presidente della Camera dei Deputati
Procura della Repubblica di Roma
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Commissione di Garanzia per l'attuazione della legge 146/90

Con riferimento alla comunicazione della Commissione di Garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali prot.14612, posiz.14723, del 5 dicembre 2002, ed alla conseguente, comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prot. 16900, in data odierna, pervenuta alle ore 18.56, si eccepiscono le seguenti osservazioni.

In via preliminare va evidenziato che la Commissione di cui all'art.13, legge 146/90 e successive modificazioni, non ha competenza a rilevare eventuali violazioni delle prescrizioni contenute nell'ordinanza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti emessa ex art. 8 legge 146/90 (nel caso di specie la n. 112T del 29 novembre 2002),

Premesso che

"la citata ordinanza ministeriale n.112T del 29 novembre 2002 è palesemente illegittima per:

- mancato esperimento dell'obbligatorio tentativo di conciliazione di cui all'art.8, comma 1 della stessa L.146/90 così come modificata dalla L.83/2000;
- mancato rispetto dei tempi minimi entro cui deve essere adottata l'ordinanza (quarantotto ore) di cui all'art.8,

comma 2 della stessa L.146/90 così come modificata dalla L.83/2000;
 -carenza delle motivazioni di cui all'art.8, comma 1 della stessa L.146/90 così come modificata dalla L.83/2000;

-il comma 1 dell'ordinanza n.112T del 29 novembre 2002 ordina il differimento dello sciopero del 30 novembre/1 dicembre nel rispetto del termine di preavviso con esplicito riferimento alla data di proclamazione dello stesso (7 novembre 2002);

Rilevato che

- La delibera n. 01/58 del 31.5.2001 della Commissione di Garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, in materia di "rettifica della proclamazione di uno sciopero a seguito di intervento della Commissione o dell'autorità precettante - Rispetto del termine di preavviso" prevede esplicitamente e testualmente, al punto 2, che il "termine di preavviso debba essere rispettato nella fissazione della data dello sciopero" solo "quando la rettifica della proclamazione comporti modificazioni sostanziali delle modalità dello sciopero, della durata, della collocazione oraria, dell'ambito, dello sciopero precedentemente proclamato", elementi che sono assolutamente estranei al caso di differimento dello sciopero dell'Orsa-ferrovie dal 30 novembre-1 dicembre u.s. al 14-15 dicembre p.v..

-La medesima delibera prevede inoltre, al punto 3, che "in caso di rettifica della proclamazione, non è necessario il rispetto del termine del preavviso ove la rettifica comporti modifiche non sostanziali delle modalità dello sciopero.

-Nel caso di specie, nel differimento dello sciopero da parte dell'Or.S.A. ferrovie, in forza della menzionata, pur illegittima, ordinanza ministeriale n. 112T, non sono state minimamente modificate né le modalità dello sciopero, né la durata, né l'ambito, né la collocazione oraria, che, al contrario, sono state, esplicitamente, pienamente confermate.

- Lo stesso sciopero del 30 novembre-1 dicembre u.s. era stato già in precedenza riproclamato a seguito della delibera della Commissione di garanzia n. 12940 del 31/10/2002, in cui si contestava il mancato rispetto della norma di rarefazione oggettiva in virtù di uno sciopero compartimentale del solo personale viaggiante dell'ex compartimento di Bologna, cui la commissione, a nostro avviso, arbitrariamente, attribuiva la valenza di sciopero incidente in modo prevalente sull'intero bacino nazionale.

Peraltro va sottolineato che quello sciopero del Personale viaggiante di Bologna, la cui proclamazione non aveva rispettato il termine di preavviso massimo fissato da apposita delibera della Commissione di Garanzia, veniva poi revocato.

Tanto premesso e ritenuto, la scrivente O.S. denuncia:

-le palesi, arbitrarie limitazioni del diritto di sciopero, al di fuori di ogni previsione legislativa;

-il mancato rispetto delle procedure e dei vincoli di legge;

-le reiterate violazioni al diritto di sciopero, da ultimo con la comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prot. 16900, di oggi 6 dicembre;

-le pesanti discriminazioni nei confronti della scrivente O.S., impegnata in una difficile vertenza di un rinnovo contrattuale, coincidente peraltro con la liberalizzazione del trasporto ferroviario.

La scrivente O.S., comunica fin d'ora che la Segreteria Generale, ha deliberato di spostare al 18-19 gennaio 2002 (17 gennaio per uffici e Impianti fissi) lo sciopero già proclamato il 7 novembre 2002 per il 14-15 dicembre p.v. (13 dicembre per uffici e impianti fissi), e di attivarsi, per rispondere adeguatamente alle gravi violazioni al diritto di sciopero e alle libertà costituzionali perpetrato dagli atti sopra citati della Commissione di Garanzia e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, intraprendendo altre iniziative pubbliche oltre a quella d'inviare la presente al Presidente della Repubblica, quale garante dell'ordine e delle libertà costituzionalmente riconosciute, e alla Procura della Repubblica di Roma, affinché valuti i fatti e ne individui le eventuali responsabilità e sanzionabilità.

Distinti saluti.

p. La Segreteria Generale
 Armando Romeo

Vertenza contrattuale

Sciopero a gennaio, assemblea nazionale RSU, difesa del salario, condizioni di lavoro, diritto di sciopero, sicurezza.

Siamo di fronte ad un'Azienda FS che presenta bilanci di comodo, un contratto scaduto il 31 dicembre 1999, salari bloccati da oltre sei anni, mancato recupero dell'inflazione, competenze accessorie ferme ai valori del 1992; un negoziato che si trascina in una trattativa infinita. Un vertice dirigenziale incapace di garantire al trasporto ferroviario prospettive di sviluppo e pone in criticità la salvaguardia occupazionale. Un'organizzazione industriale incentrata unicamente sull'abbattimento del costo del lavoro gravando sui ferrovieri una pesante flessibilità d'utilizzazione. Un contesto questo, in cui L'ORSA afferma il suo impegno a mantenere una posizione forte per la determinazione dei fabbisogni d'organico che consenta il rispetto delle normative di lavoro, della "Sicurezza", l'eliminazione dell'utilizzo strutturale dello straordinario.

In prospettiva s'intravedono associazioni temporanee d'impresa (ATI), cessione di ramo d'Impresa e ulteriori spaccettamenti sia in RFI sia in Trenitalia sulle cui Divisioni di Trasporto necessita un serio approfondimento. L'estrema difficoltà di gestione della CARGO che presenta un fatturato di molto inferiore al programmato, accumulando nel contempo un ingente deficit, anche se ora usufruirà di un sostanziale contributo per il Trasporto Combinato, una Divisione che alcuni gradirebbero spartire con le imprese private. La PAX che si vorrebbe quotata in Borsa, ma soprattutto dovrà misurarsi con la concorrenza. La TL disarticolata nel territorio con le sue specifiche criticità, è oggetto di attenzione particolare dei grandi gruppi stranie-

ri che cercano partnership favorevoli per aggiudicarsi le gare. Il trasporto pubblico locale, un valore per le città, viene oggi finanziato dai governi regionali e locali, i veri interlocutori delle imprese di trasporto, e questo può determinare differenziazioni varie tra Regione e Regione.

Un argomento prioritario è la liberalizzazione ferroviaria che in Italia è attuata senza adeguate regole per il lavoro e la sicurezza del servizio; inoltre, abbiamo da parte datoriale l'elusione dalla definizione di una clausola sociale, vale a dire l'elemento primario che renda efficace e vincolante il contratto del settore per tutte le imprese del sistema ferroviario operanti nel nostro Paese.

Anche se può sembrare fuori tema, ricordando la nostra lotta all'Accordo del 23/11/99, accenno alla situazione creatasi negli appalti di pulizie FS, dove la gara di appalto ignora il contratto di settore e le imprese non assumono con inquadramento ferroviario. Il Consiglio di Stato "liberalizza" il mercato degli appalti di pulizia indetti dalle ferrovie consentendo la partecipazione anche alle imprese di pulizia civile, che appaiono avvantaggiate nel confronto concorrenziale con le imprese di pulizia dell'indotto ferroviario.

In merito alla vertenza contrattuale, contestiamo al Ministro dei Trasporti, la sua totale assenza sulle questioni ferroviarie, dalla clausola sociale al rinnovo del CCNL FS, alla sicurezza nei trasporti, mentre è stato solerte ad intervenire coattivamente, con atti ministeriali, per inibire ai ferrovieri il diritto di sciopero.

In quanto all'ORSA, l'anno appena trascorso ci ha visto protagonisti

con intense azioni sindacali: l'assemblea delle RSU a febbraio, le grandi manifestazioni sui diritti, le importanti iniziative sulla sicurezza e le lotte per la vertenza contrattuale. Abbiamo finanziato una perizia medico legale, ad esperti scientifici di fama internazionale, per dimostrare le negatività che l'attivazione del sistema Vigilante VACMA comporta sulla salute e condizioni di lavoro del personale addetto. Altresì abbiamo acquistato una mezza pagina, sul quotidiano "La Repubblica" del 17/12/02 per ribadire alle istituzioni e ai cittadini le ragioni dei ferrovieri. Il 18 dicembre, abbiamo manifestato per i diritti dei ferrovieri, a Roma davanti al Parlamento e a Piazza della Croce Rossa sede del Ministero e di FS.

Ora, riprendiamo con un'assemblea nazionale delle RSU a cui abbiamo invitato tutte le OO.SS. trattanti il CCNL, in fine c'è lo sciopero nazionale del 17,18,19 gennaio; avremo inoltre un importante incontro con OS di diversi Paesi per definire a breve un'azione comune sulle tutele dei ferrovieri in Europa.

Con gennaio riprende anche il confronto sul contratto di sistema e di confluenza per il settore, un negoziato che prosegue su tavoli separati, su richiesta degli altri sindacati, e che ci vede impegnati per una positiva definizione ma anche determinati alla massima opposizione, qualora venissero meno le adeguate tutele dei diritti e la dignità dei ferrovieri.

Ezio Ordigoni

In vista dell'allargamento ad est dell'U.E.

LE PRIORITÀ PER L'ITALIA

Documento del Governo sull'allargamento dell'U.E.

Alla vigilia del vertice dei capi di stato e di governo tenutosi nei giorni 12 e 13 dicembre a Copenhagen, il Ministro dell'Economia Giulio Tremonti ha predisposto una relazione che delinea la posizione del Governo italiano sulle questioni che hanno incidenza con l'economia.

Nel 2003 dovranno essere predisposte dalla Commissione le bozze dei trattati di adesione da portare all'approvazione del Consiglio e successivamente alla ratifica dei Parlamenti nazionali. L'allargamento della U.E. non rappresenta soltanto un grande evento politico ma l'avvio di un vasto processo economico che interesserà una pluralità di fattori strutturali e d'interessi economici. Interessi che finora sono stati oggetto di trattative e di accordi bilaterali che hanno visto l'Italia troppo spesso ai margini. In particolare preoccupa la tendenza di una costruzione europea spostata ad est ed imperniata sull'asse franco-tedesco. Questo orientamento potrebbe comportare l'emarginazione dai processi d'integrazione europea dei paesi più a sud e particolarmente delle regioni meridionali. Sulla base di queste preoccupazioni, il documento governativo traccia una serie di priorità riguardanti l'adeguamento delle infrastrutture per la cui realizzazione sono necessarie risorse ed avalli da parte della U.E.. Tra queste priorità sono indicate:

- *l'infrastrutturazione delle reti di trasporto intermodali su assi di collegamento continentali;*

- *le politiche di coesione economica e sociale*

- *il raggiungimento degli obiettivi definiti nella conferenza di Lisbona nel novembre del 2000 particolarmente quelli attinenti i modelli di sviluppo coerente con la crescita del tasso di occupazione e di convergenza dei redditi nazionali e regionali.*

Il documento dedica un significativo capitolo alla questione delle reti transeuropee di trasporto e di comunicazione per facilitare gli scambi multimodali tra i paesi dell'Ue e gli stati balcanici per i possibili collegamenti con il mar Caspio, il mar Nero e l'Asia centrale. Dei dieci "corridoi transeuropei" individuati, tre interessano direttamente l'Italia. Il corridoio 5: Trieste - Lubiana - Budapest - L'vov-Kiev; il corridoio 8: Bari-Durazzo-Skopje-Sofia-Burgas-Varna (Adriatico-Mar Nero); il corridoio 10: Salisburgo-Lubiana-Zagabria-Belgrado-Nis-Salonicco. Delle tre reti è chiaro che un ruolo predominante per gli interessi italiani è rappresentato dal corridoio 5 per le evidenti connessioni dirette delle nostre reti nazionali con l'asse del Brennero e con le dorsali. La nuova lista delle priorità, dopo il vertice di Barcellona, comprende pertanto due progetti fondamentali:

1. l'estensione del progetto dell'asse Brennero-Monaco-

Verona per raccordare la dorsale Verona-Napoli ed il tratto Bologna-Milano;

2. la dorsale padana ad alta velocità per il trasporto combinato sul collegamento Lione-Torino e Torino-Milano-Venezia-Trieste.

L'accordo sulla nuova lista delle priorità è stato affidato alla Commissione Trasporti che dovrebbe decidere la quota di finanziamento comunitario tra il 10 e il 20 per cento dell'investimento.

Il documento del Governo conferma inoltre il quadro delle priorità nazionali delle infrastrutture strettamente connesse alle reti transeuropee (valichi alpini, AV Torino-Trieste, collegamenti Genova-Ase Torino-Trieste, passante ferroviario di Mestre, asse appenninico e completamento AV Milano-Verona-Bologna e Bologna-Firenze-Roma-Napoli, completamento delle dorsali tirrenica e adriatica sia stradali che ferroviarie, autostrade del mare).

Il documento prefigura le linee di attuazione di un " Patto Ue per l'Italia" che aprirebbe in sostanza la strada di un processo autorizzativo per la realizzazione di opere nazionali "d'interesse europeo" funzionali all'integrazione con la rete europea e quindi non assoggettabili ai vincoli delle varie autorità locali.

Pierino Bernardini

Infrastrutture e trasporti

Complici l'evasione estiva, le tante emergenze meteorologiche e i cattivi scherzi di madre natura (eruzioni vulcaniche, terremoti e inondazioni) che hanno a più riprese attirato l'attenzione della gente comune, sono passate sotto silenzio alcune importanti novità legislative che riguardano il settore delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare la legge 1 agosto 2002, n.166 pubblicata sulla G.U. n. 181 del 3.8.2002, meglio conosciuta come "collegato infrastrutture e trasporti", porta in se alcuni significativi provvedimenti di snodo che, seppure succintamente, appare utile riproporre:

Art.3 -Stanziamiento di 2,1 miliardi di euro per l'aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

Art.7-Modifica della legge Merloni ter (l. 109/94) sugli appalti pubblici.

Art.11 -Abolizione della norma introdotta con la Finanziaria 2001 sulla revoca dei contratti con i general contractor relativamente ai lavori non ancora avviati dell'Alta Velocità (tratte Milano - Venezia e Milano - Genova) che prevedeva l'indizione di nuove gare.

Art.11 -Subentro delle società costituite per la gestione delle Ferrovie ex Gestione Commissariale Governativa, ora affidate alle Regioni, in tutti i rapporti attivi e passivi imputabili alle stesse gestioni. Possibilità di proroga da parte delle Regioni,

per due anni del periodo transitorio previsto dal decreto legislativo 422/97, come modificato dal decreto legislativo 400/99.

Art.13 -Adeguamento della Legge Obiettivo (l. 443/2001) alle richieste avanzate dalle Regioni coerentemente con il nuovo titolo V della Costituzione che ha introdotto importanti innovazioni nel decentramento delle competenze alle Regioni.

Art.14 -Delega al Governo per modificare la legge istitutiva della società Stretto di Messina al fine di adeguare le normative alla Legge Obiettivo e conferire alla società la qualifica di stazione appaltante.

Art.15 -Adozione entro dodici mesi da parte del Governo del Regolamento di cui alla legge 340/2000 con l'istituzione dei Piani Urbani di Mobilità.

Art.32 -Modifiche procedurali per l'approvazione dei progetti relativi al trasporto rapido di massa.

Art.37 -Proroga della delega sugli Interporti.

Art.38 -Gare per alcuni servizi ferroviari viaggiatori di interesse nazionale (attualmente svolti da Trenitalia) da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico sulla base dei principi fissati dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

Art.38 -Istituzione del "Fondo per la contribuzione agli investimenti e allo sviluppo del trasporto delle merci pericolose e agli investimenti per le autostrade viaggianti". Nel triennio

2002-2004 il Fondo consente di erogare mutui per circa 330 milioni di euro riservati nella misura del 55% per il finanziamento del contributo per i servizi di trasporto combinato, accompagnato e di meri pericolose. Alle imprese ferroviarie che sottoscrivono l'accordo di programma con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è riservato il 25% delle risorse. Un'altra norma, attribuisce una quota tra il 30 e il 75 per cento a quelle imprese che si impegnano contrattualmente con il ministero o con un'impresa ferroviaria.

Art.45 -Modifiche al decreto legislativo 422/97 sul Trasporto locale. Norme che chiariscono la reciprocità (nel senso dell'esclusione dalle gare delle società che hanno già affidamenti diretti) e che pongono sullo stesso piano imprese pubbliche e private rispetto all'uso degli impianti necessari per l'effettuazione del servizio.

C'è da segnalare inoltre, a completamento del quadro normativo per realizzazione delle grandi opere pubbliche, in attuazione della Legge Obiettivo, l'emana-zione del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190 (G.U. 199 del 26.8.2002) che fissa le procedure di snellimento per l'approvazione dei progetti in deroga alla legge quadro sui lavori pubblici (legge Merloni-109/1994).

G.U. Omar



Dal 1° gennaio 2003 aumenti del 2,4%

La rivalutazione periodica delle pensioni, collegata alle variazioni dell'indice del costo della vita, è stata sancita dalla legge 153/1969.

Con la finanziaria 1984 (legge 27.12.1983, n.730, art.21), fu introdotto un nuovo meccanismo di calcolo per la rivalutazione periodica delle pensioni, che ristabilì una certa proporzionalità, collegando l'indicizzazione delle pensioni all'aumento dei prezzi al consumo.

Il nuovo criterio di calcolo fa esplicito riferimento all'importo della pensione minima INPS, che fu assunta come "unità di misura" per la determinazione degli aumenti.

A decorrere dal 1995, all'inizio di ogni anno, le pensioni vengono adeguate all'aumento del costo della vita, registrato nel corso dell'anno precedente.

Per determinare gli aumenti sulla pensione, in godimento il giorno precedente la data di decorrenza della perequazione (31 dicembre), si procede come segue.

L'importo della pensione, costituito dalla voce pensione e dall'ex I.I.S., viene suddiviso in tre scaglioni:

- sul primo scaglione, di importo pari al triplo della pensione minima dell'INPS (che, al 31.12.2002, è pari ad 392,69 mensili), si applica il 100% dell'indice inflativo registrato nell'anno precedente;
- sul secondo scaglione, pari all'importo fra il triplo ed il quintuplo della pensione minima INPS, si applica il 90% dell'indice inflativo;
- sulla parte che eccede il quintuplo della pensione minima INPS, si applica il 75% del suddetto indice inflativo.

Nella sottostante Tabella A, sono riepilogati i criteri di calcolo degli aumenti conseguenti alla perequazione periodica delle pensioni.

TABELLA A

CRITERI DI CALCOLO DELLA PEREQUAZIONE AUTOMATICA	
Scaglioni di pensione	% d'inflazione da applicare
Sino al triplo del trattamento minimo INPS	100% dell'inflazione
Dal triplo al quintuplo del trattamento minimo INPS	90% dell'inflazione
Oltre il quintuplo del trattamento minimo INPS	75% dell'inflazione

Calcolo della perequazione dal 1° gennaio 2003.

Dal 1° gennaio 2003, tutti i trattamenti di pensione in godimento alla data del 31 dicembre 2002 saranno aumentate del 2,4%.

Atteso che l'indice di aumento del costo della vita, registrato nel corso dell'anno 2002, è stato provvisoriamente fissato al 2,4%, l'aumento spettante dal 1° gennaio 2003, su una pensione lorda mensile di 1.480, sarà pari a 34,79, come descritto nella sottostante Tabella B

TABELLA B

AUMENTO MENSILE LORDO DAL 1.1.2003				
Importo mensile della pensione : 1.980,84 Indice di inflazione provvisoria 2,4%				
Pensione Minima INPS	1^ scaglione	2^ scaglione	3^ scaglione	Aumento totale
392,69	€ 392,69 x 3 x 2,4%	€ 1.480 – 1.178,07 x 2,4% x 0,90		
Aumenti lordi mensili	€ 28,27	€ 6,52		€ 34,79

CALCOLO DEGLI AUMENTI CON IL METODO SEMPLIFICATO

Gli aumenti possono essere calcolati anche mediante il metodo semplificato, applicando i criteri ed i correttivi riportati nella sottostante Tabella C.

TABELLA C

CALCOLO DEGLI AUMENTI CON IL METODO SEMPLIFICATO		
Sino ad € 1.178,07 mensili	Oltre € 1.178,07 e sino a € 1963,45	Oltre € 1963,45 (senza limiti)
Importo x 2,4%	Intero importo x 2,16% + € 2,83	Intero importo x 1,8% + € 9,90

Giustino Di Nallo

Coincidenze o qualcosa di più?

TROPPI TUMORI

Cresce la preoccupazione tra i lavoratori delle FF.SS.

Ormai siamo entrati nell'ordine di idee che il cancro sia una sorta di lotteria ad appannaggio degli iellati. Una piaga che, esattamente come la peste nera dei secoli scorsi, colpisce a casaccio e quindi si salvi chi può. Naturalmente sappiamo che non è esattamente così, ma tutto sommato, dalla predisposizione genetica a fattori scatenanti di altro tipo, le variabili che possono portare all'insorgere di un tumore sono così tante che viene davvero la tentazione di credere che siano le Parche a decidere in proposito. E su questa cosa, chiamiamolo pure equivoco, non pochi datori di lavoro fanno il gioco sporco in totale spregio dell'articolo 4 del Dpr 303/56 che prevede l'informazione e formazione per tutti i lavoratori esposti a rischio. Se poi ad ammalarsi è un ferroviere che, stando ai Documenti di Valutazione dei Rischi (art. 4.2 D.Lgs



626/94) stilati non si sa bene come in Fs, di tutto dovrebbe preoccuparsi fuorché di fattori scatenanti, allora risulterà oltremodo chiaro che si tratta soltanto di sfortuna. In effetti le statistiche parlano chiaro e non si può negare che nell'ambito ferroviario si muore perlopiù a causa di fattori traumatici. E come potrebbe essere altrimenti stando ai citati Dvr?

Già, peccato però che nei Dvr non si faccia alcun cenno sull'inquinamento biologico lungo la massicciata, oppure che venga preso decisamente troppo alla leggera l'elettromagnetismo. Se poi a questo aggiungiamo le tonnellate di residui d'asbesto ancora in giro, il diserbante, i miasmi delle saldature alluminotermiche e via discorrendo, allora, forse, il discorso potrebbe allarmarci un tantino. Un tantino troppo considerando che, da quando la pulce ha iniziato a ronzarci all'orecchio, la conta cresce vertiginosamente di giorno in giorno. A partire dai mac-

chinisti (sotto accusa è l'elettromagnetismo), agli operatori della manutenzione (elettromagnetismo, inquinamento biologico) e comunque un po' a tutti quei lavoratori che per un motivo o l'altro non possono certo esimersi dal frequentare gli stessi ambienti.

Capita così che, tanto per portare un esempio, di una squadra comp.le Is di tre persone impegnate per un paio d'anni al rinnovamento dei cavi di una grande stazione - strisciando pertanto nei meandri di cunicoli che persino i ratti evitano -, ben due contraggano una rara forma tumorale (glioma profondo) che li porta alla tomba nel volgere di pochi mesi. E allora? Allora vogliamo o no prendere in considerazione l'ipotesi che una tale tragedia possa essersi perpetrata nell'ambito lavorativo? Vogliamo mettere in piedi un serio monito-

raggio che, lungi dal portare conforto a chi ha perso i propri cari, potrebbe da un lato spazzare via i dubbi qualora l'ambiente Fs risultasse estraneo a certi fatti, oppure, in caso contrario, evitare perlomeno che simili episodi si ripetano?

Ci sono stati in proposito diversi contatti con il personale sanitario Fs ma, a fronte di atteggiamenti in verità piuttosto partecipati, di fatto tutto tace. Per carità, magari il nostro destino è davvero già scritto da qualche parte e l'ambiente ferroviario, al pari dell'aria di alta montagna, è tra i più salubri in assoluto... ma allora, se così è, ci piacerebbe tanto che qualcuno lo mettesse nero su bianco. Nel frattempo, visto che da Fs giunge soltanto il silenzio, a pronunciarsi sarà a breve un ente sanitario esterno. Chiunque ritenga di poter fornire un contributo in proposito è pregato di contattarci.

Ardelio Loppi

La politica dei redditi

Così venne definita l'azione congiunta di Confindustria, Governo ed Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative, riassunta nell'accordo del Luglio 1993.

Dopo il 1984, che vide la fine della "scala mobile" quale meccanismo di compensazione dell'inflazione per i redditi da lavoro dipendente, ci si aspettava un forte rallentamento dell'aumento dei prezzi. E' interessante dare un'occhiata al sito www.istat.it, che riassume in un'imponente tabella, l'andamento del costo della vita dal 1947 ad oggi.

Il periodo che seguì il taglio della scala mobile vide una sensibile riduzione dell'inflazione, ma chi lavorava in quel periodo, specie in ferrovia, ricorderà molto bene l'impoverimento dei salari.

L'accordo del '93 aveva l'ambizione di introdurre delle regole di controllo dei redditi al fine di limitare l'inflazione e compensare la perdita del potere di acquisto dei salari attraverso un tasso di inflazione programmata.

Concettualmente il principio potrebbe essere condivisibile, ma così come venne applicato scontava un grave difetto di partenza: la politica dei redditi era riferita solo ai redditi da lavoro dipendente; tutti gli altri redditi, lavoro autonomo, grande industria, investimenti finanziari ecc., continuavano a utilizzare le regole del libero mercato. Il meccanismo doveva quindi ruotare su un recupero molto parziale del potere di acquisto dei lavoratori ai quali rimaneva soltanto la possibilità di incrementare la produttività per arrivare ad un recupero totale. Con conseguente arricchimento dell'impresa.

In ferrovia il meccanismo è stato applicato proprio in questa maniera, escludendo, tra l'altro, considerevoli fette di retribuzione dal meccanismo di recupero.

Andando a spulciare i miei vecchi listini paga (sarebbe interessante farlo anche per altre qualifiche) ho scoperto che il mio reddito imponibile lordo da macchinista 7°, livello nel 1993 era di 46.785.006 lire, mentre nel 2001 è stato di 56.026.610 lire con un incremento del 19%. Nello stesso periodo il costo della vita è aumentato del 33%.

La parte di salario sulla quale è stato applicato l'accordo del '93 è stato solo il tabellare che nel 1993 ammontava -per 14 mensilità - a 17.156.342 lire e

nel 2001 a 22.905.876 lire con un incremento del 33.5%. Il "Ciampi", come viene bonariamente definito l'aumento derivante dal patto del 1993 in onore dell'allora Ministro del Tesoro protagonista dell'accordo, ha coperto una percentuale tra il 36 ed il 40% della retribuzione; il resto, essendo rimaste bloccate al 1992 tutte le aliquote delle competenze accessorie, è incrementato solo come recupero di produttività; tutta fatica che consente oggi all'Amministratore Delegato di vantarsi dell'attivo di bilancio ma che non consente, a noi ferrovieri, di concludere un contratto per il quale si chiedono invece, ancora una volta, lacrime e sangue.

Per avere un quadro un po' più completo di ciò che sono state le politiche sindacali negli anni '90 vale la pena di ricordare: la legge 146/90 sul diritto di sciopero che ha tolto ai lavoratori dei servizi, gli unici a poter esercitare ancora un'azione di forza in un mercato capace di spostare la produzione di beni e le risorse finanziarie a spasso per il pianeta senza alcun vincolo, e il "pacchetto Treu" del '98 che ha introdotto tutte le forme di flessibilità del lavoro che oggi scontiamo -vedi contratti Co.Co.Co. recentemente bloccati dall'Orsa il Lombardia- e le innumerevoli forme precarie di accesso al lavoro presenti nella bozza di CCNL delle attività ferroviarie presentata da Confindustria.

Credo che l'alternatività dell'Orsa dovrà esprimersi anche con la capacità di svolgere analisi libere e autonome di quanto avvenuto in passato e di ciò che ci aspetta per il futuro. Potremo avere la necessità di applicare brutti accordi per l'impossibilità di

cambiarli - ubi major...- ma senza rinunciare a svolgere una chiara critica verso politiche sociali che impoveriscono i lavoratori privandoli delle necessarie risorse per condurre una vita dignitosa e di un ruolo protagonista nella società.



Giorgio Pischedda
(Or.s.a.-Genova)

DALL'ESTERO DALL'ESTERO DALL'ESTERO DALL'ESTERO

- **Brennero, Trenitalia si accorda con Austria e Germania**



Un'alleanza strategica tra la società italiana Trenitalia, la tedesca Deutsche Bahn e l'austriaca Österreichische per il traffico delle merci sulla direttrice del Brennero è stata varata il 18 di dicembre e dovrebbe muovere i primi passi dal gennaio 2003. Si tratta di Brenner Rail Cargo una specie di consorzio che si pone come obiettivo l'aumento dell'8% dei traffici ferroviari, il miglioramento della qualità e l'ottimizzazione delle risorse. L'attuale situazione dei traffici merci lungo la dorsale del Brennero vede in testa il trasporto su strada con 25 milioni di tonnellate di merci trasportate e poi le ferrovie con 15 milioni di tonnellate. L'incremento complessivo di trasporto nei prossimi anni dovrebbe stabilizzarsi intorno al 4% annuo, Brenner Rail Cargo vorrebbe assicurarsi una crescita pari all'8% annuo. Questo risultato consentirebbe alla tre società dell'alleanza di riprendere quota rispetto agli attuali trend non proprio esaltanti. L'accordo ha visto riuniti intorno al tavolo il Direttore di Cargo FS, Giancarlo Laguzzi ed i suoi colleghi Ferdinand Smhmidt e Klaus Kremper rispettivamente in rappresentanza di OBB e DBCargo, intenti a trovare soluzioni che consentano di ridurre tempi di percorrenza e difficoltà tecniche oggi presenti sui 450 chilometri di linea tra Monaco e Verona. L'alleanza avrà la sua sede di coordinamento ad Innsbruck ed è stata affidata alla direzione di George Musyl che sarà a capo di un organismo paritetico cui fanno parte per l'Italia Domenico Miceli e Andreas Oberhuber. Non è molto ma è un primo interessante segnale in vista dell'allargamento ad est della Unione Europea. (ndr)

- **Gran Bretagna, le tariffe aumentano di pari passo con i ritardi**

Aumenti tra il 2,5% e il 7% delle tariffe dei biglietti (il tasso d'inflazione è stabilizzato all'1,5%) mentre le statistiche indicano ritardi di un treno su tre. I dati trimestrali della Strategic Rail Authority denunciano inoltre un andamento negativo delle performance di 22 su 26 operatori ferroviari così da comportare pesanti sanzioni pecuniarie per i disservizi arrecati. Tra queste la compagnia francese Connex che si è vista ridurre la franchigia di quindici anni a dieci, fino al 2006. (Daily Mail)

- **Crescono i timori per la Connex South Eastern**

Non è stato sufficiente l'aiuto di Stato di 58 milioni di sterline ricevuto dalla Connex, uno dei maggiori operatori ferroviari britannici, per allontanare il rischio di un tracollo finanziario, considerati i 30 milioni di sterline già preventivati per la gestione del servizio per il prossimo anno. La compagnia sta rinegoziando i finanziamenti per i prossimi due tre anni ma per riaddrizzare i conti dovrà ricorrere ad un aumento cospicuo delle tariffe oppure dovrà ridurre drasticamente le spese di personale e tagliare i servizi. L'annuncio è stato fatto dall'ATOC, Associazione Compagnie Ferroviarie Operatrici, precisando che gli aumenti maggiori riguarderanno le disastrose ferrovie del Sud-Est (Financial Times-The Independent)

- **Giapponesi in soccorso delle ferrovie inglesi?**

Sembrerebbe così! L'ambasciatore britan-



nico a Tokyo, Sir Stephen Gomersall, appassionato di treni, si è messo in contatto con Strategic Rail Authority, a nome dell'industria ferroviaria giapponese, per offrire addestramento consigli e know-how nipponico. L'offerta di collaborazione per recuperare la credibilità delle ferrovie britanniche è stata rivolta all'autorità in segno di riconoscimento per il lavoro svolto dagli ingegneri inglesi che intorno al 1860 costruirono la prima ferrovia in Giappone. (Financial Times)

- **Lettonia, ai ferrovieri gli stipendi più alti**

Tra i lavoratori statali lettoni, sono i ferrovieri che percepiscono le retribuzioni più alte insieme ai lavoratori del monopolio dell'elettricità. Cifre interessanti, se si pensa che la Lettonia soltanto da pochi anni si è staccata dal sistema sovietico. Secondo il quotidiano economico Dienas Bizness lo stipendio mensile dell'amministratore delegato della società ferroviaria è di 5.800 lats (pari a 9.570 euro) mentre per l'amministratore della società di elettricità è di 5.335 lats, dieci volte di più di quanto percepito da un parlamentare lettone e cento volte più dello stipendio minimo ammesso in Lettonia. Lo stesso Presidente della Lettonia ha un'indennità inferiore a quella del capo delle ferrovie: 2.400 lats, mentre il primo ministro ne percepisce 700 ed i suoi ministri 670. (Baltic News Service)

- **Olanda, tagliati altri posti di lavoro**

Altri 440 posti di lavoro, dopo i 350 perduti alcuni mesi fa, sono stati tagliati dalle ferrovie olandesi NS per contenere i costi di produzione con un risparmio di 50 milioni di euro l'anno. Anche se per oltre la metà si tratta di prepensionamenti, si parla di ricorso a licenziamenti per lo smaltimento degli esuberanti. (Het Financieele Dagblad)

- **SNCF, bloccati gli sconti tariffari**

Il ministero dei trasporti francese ha annunciato per il secondo anno consecutivo il blocco delle promozioni commerciali sulle tariffe ferroviarie del 2003. Le iniziative promozionali erano concesse negli anni precedenti quale incentivo per

favorire l'uso del treno e ridurre gli incidenti ferroviari, specialmente nei periodi di ferie e di festività. (Les Echos)

- **Vossloh, fornirà locomotive al Belgio**

17 locomotive diesel per un importo di 130 milioni di euro saranno fornite dalla Vossloh, un'impresa tedesca specializzata in tecnologia dei trasporti, alla compagnia ferroviaria belga Locomotion Capital che si è riservata un'opzione per un'ulteriore commessa di 57 locomotive per i prossimi anni. La Compagnia belga noleggia locomotive ad imprese ferroviarie operanti in Francia ed in Benelux. (Borsen-Zeitung)

- **Attacco alla Railtrak**

Sembra che abbiano raccolto 1,5 milioni di sterline rispetto ai 2 milioni necessari, alcuni azionisti di Railtrak che intendono avviare un'azione legale nei confronti del governo inglese per il collasso subito da Railtrak. (Sunday Times e Le Monde)

- **Gran Bretagna, si taglia la prima classe sui treni locali**



Tutti in seconda classe i viaggiatori che giornalmente utilizzano i treni che percorrono la tratta ferroviaria che collega Marylebone, una delle stazioni londinesi, con le contee di Buckinghamshire e di Oxfordshire. Lo ha deciso la compagnia britan-

nica Chiltern Railways per far fronte all'affollamento delle carrozze di seconda classe e per diminuire il disagio del viaggio in piedi per centinaia di viaggiatori. La decisione, che diventa operativa dall'inizio del 2003, consente di recuperare circa 300 posti a sedere su ogni convoglio, sacrificando naturalmente il privilegio dei pochi viaggiatori muniti di biglietto di prima classe. E' un provvedimento innovativo per la tradizione inglese che rappresenta tuttavia un modo concreto di far fronte a problemi giornalieri delle ferrovie che, purtroppo in Italia, appaiono irrisolvibili. (The Guardian)

- **Per la Virgin una stagione felice**

Nonostante le feroci critiche che spesso l'hanno vista al centro dell'attenzione della stampa, la Virgin Rail ha annunciato ai primi di dicembre di aver conseguito risultati di bilancio notevoli. E' stato infatti reso noto che il bilancio del 2001 ha registrato profitti per 38 milioni di sterline (grazie anche ai finanziamenti ricevuti dallo Stato). Questo avrebbe consentito di riconoscere all'Amministratore Delegato, Chris Green un aumento dell'8,5% della sua retribuzione che viene così a raggiungere le 230.000 sterline annue. Ci sono stati aumenti di paga generalizzati anche se, e questa pare la nota di contraddizione, la Virgin Rail ha deciso di ridurre il numero dei servizi a causa della saturazione della rete ferroviaria. (The Independent)

- **La metropolitana di Atlanta: nuovo materiale della Alstom**

Al gruppo francese Alstom è andata la commessa di 127 milioni di euro per la fornitura di nuovo materiale rotabile per l'ammodernamento della ferrovia sotterranea della città statunitense. L'ordinativo di 120 nuovi convogli è legato ad un'opzione che presuppone un ulteriore intervento di ammodernamento per 139 milioni di euro su altri 118 convogli. (Les Echos)

- **La Commissione UE potrebbe autorizzare il "super Tir"**

Alcuni paesi della U.E., tra cui Svezia e Finlandia, hanno chiesto alla U.E. di esaminare la possibilità di estendere il concetto -già applicato in questi paesi- di unità



"modulare" per la circolazione dei "super Tir" sulle principali autostrade della U.E. Si tratta di unità standard, circolanti nei paesi nordici fin dal 1997, con veicolo trainante di 7,82 metri e rimorchio di 13,6 metri. L'iniziativa è sponsorizzata dal consiglio degli spedizionieri europei (European Shippers Council) con la motivazione che la messa in circolazione dei "bestioni" da 25 metri ridurrebbe del 32% i viaggi delle spedizioni e del 15% le emissioni nocive. L'autorizzazione andrebbe contrastata perché, ove fosse avallata dalla U.E. pregiudicherebbe ogni tentativo fin qui esperito per avviare il processo di riequilibrio modale nel trasporto delle merci. (Lloyd's List- commento ndr)

- **Lituania, cresce il trasporto merci. Russia a tariffa unica**

A consuntivo dell'anno 2002 la compagnia ferroviaria lituana Lietuvos Geležinkeliai ha fatto registrare un aumento del 25% del trasporto delle merci rispetto all'anno precedente. Ma ciò che più colpisce nel trend di crescita, è l'aumento del 32% del traffico merci internazionale. Un segnale da non prendere sottogamba in vista dell'allargamento ad est della U.E. Dalla Russia, invece, giunge la notizia dell'agenzia Interfax, che a partire dal 2003 il Ministro dei trasporti Gennady Fadeyev, ha disposto l'introduzione di una tariffa che uniforma i prezzi del trasporto merci nazionale ed internazionale. Finora il sistema ferroviario russo prevedeva tariffe ridotte soltanto per le spedizioni di merci all'interno del territorio nazionale. Anche in questo caso sembrerebbero iniziative volte a rendere competitive le tariffe russe in una prospettiva di allargamento del mercato. (Baltic News Service-commento ndr)

DALL'ESTERO DALL'ESTERO DALL'ESTERO DALL'ESTERO

• Waterloo, crucivia del commercio delle specie protette di animali

Passata alla storia per la sonora sconfitta subita da Napoleone, Waterloo è oggi la stazione londinese terminal della linea Eurostar ma anche stazione di confine per il commercio delle specie di animali protetti. Una recentissima indagine conoscitiva attribuisce traffici consistenti di animali e di organi di animali destinati ad usi diversi. Nella stazione sono stati recentemente sequestrati 289 campioni di ghiandole di cervo destinate alla produzione di profumi pregiati. Altri traffici sono destinati ai consumatori di medicine orientali anche queste prodotte con corni di rinoceronte, ossa di tigri e succhi gastrici prodotti dagli orsi. (The Evening Standard)

• Svizzera, iniziati gli scavi della nuova galleria del Gottardo



valico alpino

All'inizio di novembre sono iniziati sul versante svizzero i lavori per la costruzione della nuova galleria del Gottardo. Lunga 57 chilometri (contro i 16 di quella attuale) consentirà di ridurre di un ora la percorrenza tra Zurigo e Milano impiegando soltanto tre ore. La città di confine poste ai due sbocchi della galleria sono Bodio (Italia) e Erstfeld (Svizzera) e potranno essere congiunte nel 2013 quando è prevista la consegna dei lavori. L'opera è imponente anche per l'impegno di risorse finanziarie che i due paesi sono chiamati a sostenere ma i risultati che si potranno conseguire sono altrettanto significativi. Attualmente l'utilizzo dei due valichi ferroviari -Gottardo e Lotschberg- che collegano Italia e Svizzera consentono un traffico di 20 milioni di tonnellate all'anno. Con la nuova galleria si potranno raggiungere i 50 milioni di tonnellate trasportate. Per la realizzazione del traforo viene impiegata

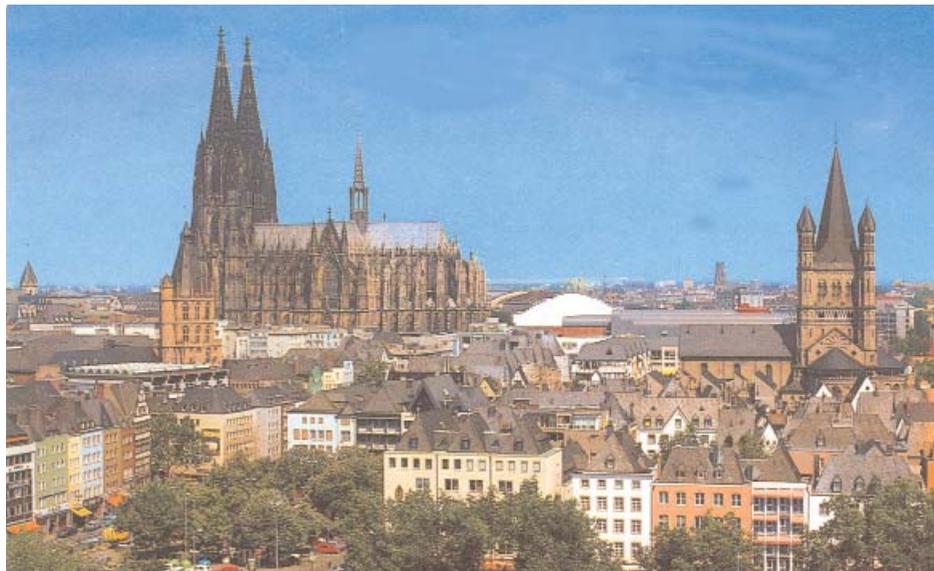
una "talpa" lunga 410 metri e di peso superiore a 3 mila tonnellate che sviluppa una potenza di 3500 chilowatt. (K.H. - ndr)

• Germania, un nuovo progetto per l'A.V.



TGV Atlantique

Una sfida al futuro ed un modo per reagire ai tanti problemi che sono seguiti alla riunificazione delle due Germanie. Si tratta di una nuova rete di collegamenti ferroviari che collegherà ad anello ferroviario le principali città tedesche da ognuna delle quali si diramano relazioni internazionali. Le città interessate dal progetto sono: Monaco, Dresda, Berlino, Amburgo, Colonia, Francoforte, Mannheim e Stoccarda. Il progetto della Deutsche Bahn si muove su direttrici diverse: personalizzazione del servizio, nuovo sistema tariffario, ammodernamento e potenziamento della rete A.V.. Secondo gli osservatori internazionali la linea proposta dal Presidente della DB, Hartmut Mehdorn rappresenta un primo passo verso il superamento del sistema monopolistico pubblico che finora ha caratterizzato le ferrovie tedesche. (Sole 24 Ore)



Panoramica di Colonia

• Tasse automobilistiche, la Ue pone un problema

Una Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento della U.E. (com. 431 del 6.9.2002) pone in risalto un tema che in futuro potrebbe portare novità -non si capisce ancora se positive o negative-. Si tratta della "Tassazione delle autovetture nell'Unione europea", una questione che presenta una doppia implicazione: gli ostacoli fiscali e le distorsioni che si frappongono alla libera circolazione delle autovetture nel mercato interno e, per altro verso, l'esigenza di tutela dell'ambiente e dello sviluppo sostenibile.

La proposta che sembra emergere è quella dell'introduzione a breve termine di un sistema di rimborso della tassa di immatricolazione (ti) correlato a nuove regole valide per tutti i paesi dell'Unione per la fissazione di questa tassa relativamente alle auto che sono trasferite da uno Stato all'altro. La norma consentirebbe di evitare un sistema di concorrenza sleale che in alcuni casi si verifica acquistando lo stesso modello di automobile in uno Stato diverso della Ue. La tendenza dovrebbe essere quella di giungere all'abolizione della tassa d'immatricolazione per arrivare contestualmente ad una tassa di circolazione (tac) che assicuri lo stesso livello di entrate con un'attenzione anche al contenimento di emissione di anidride carbonica il che lascerebbe presupporre un sistema di calcolo che tiene conto del consumo di carburante.

Attività & Attualità

Cargo FS: stato di agitazione di tutto il personale.

Nella seguente lettera la Segreteria generale ha dichiarato lo stato di agitazione del personale interessato.

Roma, 23 dicembre 2002

Prot.: 0326/SG/Or.S.A.

Spett.le Società TRENITALIA p.a.
Divisione Cargo Roma

La scrivente O.S. denuncia il grave stato in cui versano le relazioni industriali con la Divisione Cargo, in questa fase di notevole difficoltà e di preoccupazione per il futuro dei lavoratori e della divisione stessa.

Rileviamo che, nonostante i turni di lavoro del p.d.m. siano entrati in vigore il 15 dicembre u.s. e la loro irregolarità, non è stata attivata alcuna trattativa con le RSU né con le OO.SS., in palese, irresponsabile spregio alle procedure stabilite dal vigente contratto collettivo.

Non è stata fissata neanche la prevista riunione per la ripartizione nazionale dei servizi pdm.

Ad ogni buon fine rammentiamo che nell'attuale contratto di lavoro sono

previste specifiche procedure che regolano il confronto per l'attivazione dei turni di lavoro del personale, e che lo stesso contratto prevede e disciplina i profili professionali, le declaratorie dei medesimi e le procedure per l'istituzione di nuove figure professionali.

In proposito assistiamo invece all'ennesimo tentativo di violazione delle norme contrattuali vigenti, laddove ven-

gono proposte a livello territoriale modifiche alle declaratorie ed ai contenuti di alcuni profili professionali, in particolare per il personale delle stazioni.

Altre problematiche si aggiungono: la fruizione del pasto da parte del p.d.m., l'abbandono treno e lo stazionamento dei mezzi nelle stazioni, tutte questioni collegate ad una serie di disposizioni di RFI.

Quanto sopra evidenziato avviene in un quadro generale di palese difficoltà per il traffico ferroviario merci, fortemente ridimensionato (risulta essere oramai ben al di sotto del 10% dell'intero traffico merci nazionale).

Ulteriore motivo di preoccupazione è rappresentato dalla grave, consistente limitazione dell'utilizzazione degli scali ferroviari che la Divisione intenderebbe effettuare, con pesanti ripercussioni su tutto il personale.

A questo aggiungiamo l'assoluta mancanza di un serio, organico, condiviso Piano industriale.

In tale contesto, il totale silenzio della Divisione Cargo e il sostanziale azzeramento delle relazioni industriali, a livello centrale e territoriale, ci obbligano a dichiarare, per il momento lo stato di agitazione, cui seguiranno, in caso negativo, altre, più forti iniziative sindacali per la difesa del lavoro e la tutela dei diritti dei lavoratori.

Distinti saluti.

p. La Segreteria Generale
Armando Romeo

Incontri europei

Dal 14 al 15 gennaio s'incontrano a Roma le organizzazioni sindacali dei lavoratori delle ferrovie italiane, francesi, tedesche, inglesi, slovene e svizzere per avviare la costituzione di una struttura di coordinamento europeo tra sindacati autonomi non allineati alle tradizionali confederazioni. L'iniziativa tende a predisporre un modello di organizzazione e di rappresentanza che possa tutelare a livello europeo i lavoratori di tutte le reti impostando un sistema di tutele minime da applicare a tutti.

Ex genieri, interviene l'Ispettorato logistico dell'Esercito

L'iniziativa assunta dall'Or.s.a. presso il Ministro della Difesa on. Antonio Martino, in favore del personale del genio che ha prestato servizio negli impianti delle FS, dopo un primo riscontro positivo pervenuto direttamente dal Gabinetto del Ministro di cui abbiamo dato notizia nel precedente numero, trova ora un'ulteriore esito. L'Ispettorato Logistico dell'Esercito che il Gabinetto del Ministro aveva interessato per competenza, ha scritto all'Or.s.a. e per conoscenza al Gabinetto del Ministro, allo Stato Maggiore dell'Esercito e alla Direzione Generale delle FS, una nota con la quale vengono indicati i provvedimenti attivati per dare soluzione ai problemi sollevati.

Primo. Le competenze accessorie degli ex genieri non corrisposte per mancato accreditamento dei fondi da parte delle Fs, nel periodo fino a dicembre del 2000, ricompreso nella vecchia convenzione n. 64/94, dovrebbero essere disponibili tra breve per il pagamento al personale interessato. Per il periodo successivo, ricadente nella nuova convenzione, l'Ammini-



strazione della Difesa si è impegnata a sostenere l'iter di una proposta legislativa, già presentata, che prevede l'istituzione di una specifica "indennità ferroviaria" da erogare ai soggetti che "a vario titolo, hanno svolto attività negli impianti ferroviari, utilizzando il contributo forfetario che le FS annualmente sono tenute a versare all'Amministrazione della Difesa. (g.m.)

Cipe, entro sessanta giorni il parere sul progetto di Grandi Stazioni

Dopo il via libera ottenuto dalla Conferenza di servizi con gli enti locali interessati dai progetti di ristrutturazioni delle 12 grandi stazioni ferroviarie (Milano Centrale, Verona Porta Nuova, Venezia Santa Lucia, Mestre, Torino Porta Nuova, Genova Brignole, Genova Porta Principe, Bologna Centrale, Firenze S.M. Novella, Napoli Centrale e Piazza Garibaldi, Bari e Palermo) ora il progetto complessivo è al vaglio del Cipe che dovrà pronunciarsi entro sessanta giorni. Per Roma Termini partirà invece la fase due con la realizzazione del sottopasso di via Marsala e del maxiparcheggio realizzato su una piastra gigante sopra i binari della stazione.

I lavori saranno ultimati entro il 2005 e comporteranno un finanziamento pari a 600 milioni di euro.

Isfort, seminario sulle politiche sociali delle FS

Un'importante iniziativa è stata avviata dal Dipartimento delle politiche sociali delle FS nel corso di un seminario promosso il 3 dicembre a seguito di una ricerca dell'Isfort (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti) sulle attività svolte negli ultimi anni dalle Ferrovie in campo sociale. Dalle esperienze di iniziative volte a fronteggiare i fenomeni di emarginazione che ruotano intorno agli ambienti ferroviari, a quelle per ridurre il disagio dei portatori di handicap, degli anziani e dei bambini, alle più recenti iniziative volte al recupero a scopi sociali dei ferrotel, delle stazioni disabilite e degli ambienti dislocati sulle linee dismesse per il loro utilizzo a scopi sociali. Questi progetti promossi nel 2001 e finanziati dal Fondo Sociale Europeo con un importo di sei milioni di euro, sono ora in attesa di realizzazione per il recupero di strutture localizzate in molte località della penisola, da nord a sud, sulla scorta di quanto già avvenuto in Francia sulla rete SNCF nel corso degli anni novanta. Già oggi in molte strutture ferroviarie destinate un tempo ad importanti funzioni di supporto logistico, sono organizzate in collaborazione con associazioni di volontariato e con gli enti locali, strutture per l'accoglienza di emarginati, di rifugiati politici e di persone in temporanea condizione di bisogno. A Milano come a Roma nei ferrotel dove una volta alloggiavano macchinisti e ferrovieri in trasferta ora sono ospitati emarginati senza dimora e persone che fanno richiesta d'asilo attraverso le associazioni di volontariato cui generalmente vengono affidati i locali in comodato gratuito. A Roma Smistamento il ferrotel situato sulla via Salaria è stato affidato al Centro Astalli, organizza-

zione del Gesuiti per gli aiuti ai rifugiati. A Milano un locale della stazione centrale è stato affidato al Comune per l'organizzazione di un "Centro di aiuto" gestito dal settore dei servizi sociali comunali. A Lecco il ferrotel è stato affidato all'Amministrazione Provinciale per utilizzarlo come centro di prima accoglienza per i lavoratori in prima occupazione nell'industria locale.

Insomma tutte iniziative a scopo benefico per le quali sarebbe stato auspicabile anche il coinvolgimento delle organizzazioni sindacali tradizionalmente molto sensibili e propense a gesti di solidarietà. (ndr)

Reggio Calabria, organizza i servizi per tutelare i ferrovieri

Su iniziativa del Segretario Regionale dell'Or.s.a.-Ferrovie Santo Labate, sono stati organizzati una serie di servizi per gli iscritti e per i ferrovieri in generale volti a fornire le necessarie tutele in vari campi. A parte il CAF, nella sede regionale dell'Or.s.a.-ferrovie potranno essere richiesti i seguenti servizi:

- Assistenza legale (martedì, mercoledì, venerdì nelle ore pomeridiane)
- Assistenza medico-legale (giovedì nelle ore pomeridiane)
- Recupero maggiori somme pagate sui premi assicurativi rc auto tramite consulenza Adusbef

Inoltre, ovviamente, sono svolte tutte le attività di tutela sindacale tradizionalmente previsti negli orari normali di apertura della sede. (ndr)



