



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

IL FERROVIERE

autonomo e di base



TPL: Attenti ai furti



*ASSETTI SOCIETARI:
Ancora un rinvio*



ANNO II N° 5-6
Maggio - Giugno 2003



Abbiamo una marcia in più

L'Istituto Nazionale Assistenza Trasporti - I.N.A.T.- propone ai dipendenti di società del settore trasporti polizze che garantiscono una copertura assicurativa:

- in caso di infortunio che capiti sul lavoro o fuori lavoro
- in caso di ricovero in istituti di cura pubblici e/o privati
- in caso di morte conseguente ad infortunio o malattia

Inoltre, l'I.N.A.T. è presente nella categoria con una polizza previdenziale che, attraverso un piano di risparmio gestito, consente alla scadenza della polizza la corresponsione di un capitale o di una rendita.

Per i familiari del dipendente, l'I.N.A.T. interviene con due polizze che garantiscono una copertura assicurativa:

- in caso di infortunio
- in caso di ricovero in istituti di cura pubblici e/o privati

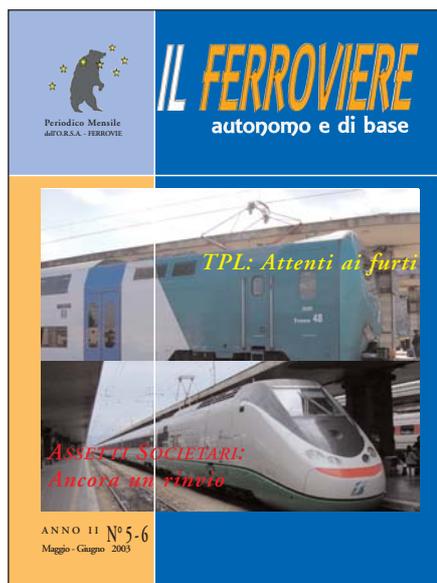
L'I.N.A.T., oltre a presentare le suddette polizze assicurative, svolge a favore degli iscritti l'assistenza in caso di un sinistro (infortunio o ricovero) fino alla sua conclusione.

I.N.A.T. - Sede centrale: Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma
tel F.S. 970/65130 06/5137845 F.S. 970/65105 06/51574220

Visitate il nostro sito: www.inat.it

Sommario

4	Relazione introduttiva <i>Armando Romeo</i>
9	Negato lo sciopero contro il contratto <i>documento della S.G.</i>
11	Assetti societari - Non c'è ancora accordo <i>G.U. Omar</i>
13	La ASL nicchia sul rischio biologico <i>Ardelio Loppi</i>
16	Polemiche sui Collegi di conciliazione
18	Come sta Cargo FS? <i>Edo Pantini</i>
19	Notizie dall'estero
20	Lombardia, le FS rischiano l'esproprio
21	Attività & Attualità
22	Un contratto indecifrabile <i>Giustino di Nallo</i>
23	La rappresentività: eterno problema <i>Sergio Di Nardo</i>



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

Abbonamento Annuo € 5,68

Direttore Editoriale
ARMANDO ROMEO

Direttore
MAURO GIOVANNINI

Direttore Responsabile
GIANFRANCO ANTONIALI

Direzione e Redazione
c/o Segreteria Generale O.R.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.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it
www.sindacatoorsa.it

Servizi Utili per chi ci conta:

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

Chiuso in tipografia il 22 luglio 2003

IL FERROVIERE AUTONOMO E DI BASE - N° 5-6 -2003





Relazione Introduttiva

La relazione del S.G. Armando Romeo

Porgo innanzitutto un saluto a tutti i consiglieri presenti, che, sono certo, sapranno collegialmente imprimere alla nostra organizzazione il giusto, necessario passo per far fronte agli appuntamenti che ci attendono.

Questo secondo Consiglio Generale dell'Orsa-ferrovie cade nel mezzo di un intenso periodo, ricco di vicende e avvenimenti sindacali, spesso non univoci ed anzi per molti versi contraddittori.

La dialettica è una componente essenziale, vitale per qualsiasi organismo sociale e quindi per ogni società che aspiri a definirsi democratica e civile. Ma perché il processo dialettico possa realizzare il miglioramento è necessario che essa determini una sintesi, per definizione punto di equilibrio e dunque di partenza per la successiva, ulteriore evoluzione.

Tale sintesi, prodotto della dialettica, non c'è stata, né nella forma, né tantomeno nei contenuti del CCNL c.d. delle attività ferroviarie, poiché hanno trovato esclusiva realizzazione le istanze unilaterali di una sola faccia della medaglia, mentre sono state maldestramente disattese le esigenze di gran parte dei lavoratori.

Il contesto generale

In questo assetto contrattuale ha infatti trovato piena, intransigente collocazione e rispondenza la prospettiva ispirata alle logiche confindustriali e a quelle della monopolistica gestione delle istanze dei lavoratori da parte degli apparati dei sindacati c.d. storici: quelle medesime ispirazioni che hanno impedito che la clausola sociale per legge si realizzasse (ricordiamo che i primi dieci articoli del disegno di legge sulla rappresentanza sindacale e l'efficacia dei CCNL vennero approvati, durante la precedente legislatura, dalla Camera dei Deputati prima che

Confindustria intervenisse) e che hanno condizionato il panorama sindacale ferroviario fin dal 23 novembre 1999.

Così in quella logica, la riduzione dei salari, conseguita attraverso la previsione del doppio regime salariale, il loro mancato adeguamento al tasso d'inflazione, decurtandone il potere d'acquisto, e in taluni casi (es. per alcuni profili della navigazione) mediante una vera e propria retrocessione nell'inquadramento del personale.

Le flessibilità e gli incrementi di produttività

Nella medesima scia gli aumenti di produttività, non supportati da riconoscimenti salariali, e le conseguenti riduzioni sul piano occupazionale – non è un caso che, proprio a qualche giorno dalla sottoscrizione dell'accordo contrattuale, la dirigenza F.S. abbia espresso la necessità di ridurre gli organici di ulteriori 10.000 ferrovieri – vengono realizzati, oltreché attraverso un incremento dell'orario settimanale di lavoro, rendendo ordinarie prestazioni già straordinarie e mediante la facoltà imprenditoriale di attuare flessibilità senza la preventiva contrattazione con il sindacato.

L'arretramento del ruolo del Sindacato

In questa stessa logica si pone la degradazione delle Relazioni industriali che pone il sindacato sostanzialmente solo destinatario di informazione. Quest'ultima circostanza, peraltro, la Società FS la sta già sbandierando ai quattro venti, nel corso delle "assemblee" tenute a quadri e dirigenti, come una vera e propria conquista –quale in effetti per un'Impresa è- che svincola le azioni e gli interventi del datore di lavoro, ancorché ricadenti sui dipendenti, dalla preventiva contrattazione con il sindacato.

Nella stessa linea si pone il depotenziamento del ruolo delle RSU, anche nell'ambito del contratto aziendale.

La perdita di fondamentali tutele

Ancora più grave appare poi la previsione di una fattispecie aperta -contenuta nell'art. 48 del CCNL sottoscritto il 16 aprile - che non prevede tassativamente le cause di risoluzione del rapporto di lavoro, contrariamente al CCNL ancora vigente (art. 112), ed in tal modo elide il filtro contrattuale esistente, dando luogo alla potenziale diretta applicabilità della legge 223/91 ai ferrovieri (sui licenziamenti collettivi e per giustificato motivo oggettivo).

L'assenza di una "clausola sociale" che eviti la concorrenza a ribasso delle prestazioni lavorative

Il tutto in assenza di quella regola base, atta a determinare l'obbligatorietà dell'applicazione del CCNL di sistema a tutte le imprese di trasporto operanti sul territorio italiano ed anzi con la contraria, esplicita previsione contrattuale che ricollega il contratto merceologico di riferimento all'ipotesi di appalto di attività oggi rientranti nel ciclo produttivo delle imprese di trasporto ferroviario. Sempreché, ovviamente, siano sottoscrittrici del CCNL del 16 aprile. A questo proposito dobbiamo ricordare che il CCNL è stato sottoscritto solo da FS-holding, RFI, Trenitalia, Metropolis e Italferr. E quindi neanche da tutte le Società che fanno parte del

"legida", rispettivamente, del CCNL degli edili e del turismo. E' la realtà stessa che evidenzia le magagne e le incongruenze della definizione di un Contratto collettivo, tanto pomposamente denominato "delle attività ferroviarie", ma che, al contrario, non garantisce neanche la propria applicabilità a tutte le società dell'unico Gruppo che ha partecipato alle trattative: FS.

L'Or.s.a. lineare e coerente con la categoria

Il nostro percorso, autonomo, coerente e trasparente ai lavoratori, ripercorribile a partire da ben più lontano - basti ricordare la Direttiva Prodi agli albori del 1997 - per la brevità imposta ad una relazione introduttiva che intenda dar adito ad un dibattito approfondito e partecipato, ci limiteremo a riesaminarlo dall'Assemblea delle RSU del 19 marzo scorso, la cui mozione finale venne poi allegata e fatta propria dal Consiglio Federativo del giorno successivo.

Quell'Assemblea - la terza delle RSU promossa dall'Or.S.A.-ferrovie nel periodo 2002/2003 - convocata, lo rammentiamo, proprio in occasione del profilarsi di una fase contrattuale stringente alla chiusura, pose i limiti di base per sostenere un contratto collettivo di lavoro che, comunque, avrebbe poi dovuto essere corretto in fieri.

Gli elementi di criticità dell'articolato contrattuale proposto da Confindustria, ferma restando l'esigenza di base legata alla approvazione di una "clausola sociale", vennero indicati dall'Assemblea: nell'inaccettabilità della disciplina dell'orario di lavoro e dei criteri per l'individuazione e quantificazione delle prestazioni notturne; nel sopra menzionato riferimento ai contratti merceologici, nel caso di appalto di attività ferroviarie; nello svincolo del meccanismo dei trasferimenti, disposti esclusivamente dall'Impresa ferroviaria, da qualsiasi limite di distanza e/o negoziato; nell'assenza del necessario recupero inflattivo in linea con i tassi d'inflazione, per garantire il potere d'acquisto dei salari ed impedirne così la decurtazione di fatto.

La successiva sottoscrizione da parte di Filt-Fit-Uilt, il 16 aprile, maturata in un clima e con metodi gravemente lesivi della dignità della nostra organizzazione, avveniva senza che quei minimi, indispensabili "correttivi" venissero recepiti.



gruppo FS: Serfer e Passaggi, ad esempio, non lo hanno sottoscritto ed i lavoratori in esse operanti restano sotto

Anzi, sul recupero inflattivo in luogo di 208,15 Euro (dal 1999 al 2004), dovuti secondo gli indici consuntivati dall'Istat e, per il periodo futuro, programmati, il CCNL prevede un incremento di 85 Euro sul salario medio - intendendo per questo il 6° livello (D1) con 4 classi biennali - con una decurtazione sostanziale del potere d'acquisto di 123,15 Euro.

Purtuttavia, nella consapevolezza che dovessero essere i lavoratori stessi, diretti destinatari di quello che noi consideriamo un peggioramento contrattuale, ad esprimere la loro acquiescenza o contrarietà al Contratto collettivo, proditoriamente sottoscritto dagli esponenti degli apparati sindacali, proponemmo il referendum "preventivo", non soltanto per inaugurare una nuova prassi autenticamente democratica - volta a consultare i lavoratori in occasione di importanti appuntamenti come quello del rinnovo contrattuale, rendendoli realmente partecipi e protagonisti delle scelte - ma anche perché l'apposizione di una firma avrebbe significato condivisione dei contenuti di quel CCNL, evenienza ben distante dalle nostre intenzioni e dai nostri mandati.

Immaginate la firma apposta dall'Orsa-ferrovie su un contratto di quel genere, al di fuori di ogni mandato e l'accettazione, per tal via - perché espressamente richiamato nella premessa del Contratto di confluenza aziendale - dell'accordo del 23 novembre 1999, tanto vituperato e contestato da tutti noi!

Non è neanche pensabile, non fosse altro per la determinazione, la convinzione e la fermezza con le quali abbiamo osteggiato quell'accordo ingiusto, supportati e rafforzati dal consenso dei lavoratori.

Il referendum preventivo da noi chiesto venne in un primo



momento autorizzato in occasione dell'incontro del giorno 16 aprile e successivamente in colloquio per le vie brevi. Poi, apparentemente in modo inspiegabile, ci veniva negato.

L'unica possibilità per poter consultare i lavoratori per l'espressione di un parere sul contratto - che, dobbiamo sottolinearlo, soltanto da parte nostra era stato divulgato, ma che, principalmente sulla parte economica, era stato accuratamente tenuto nascosto - era affidata al poter garantire la trasparenza del risultato della consultazione promossa da Filt-Fit-Uilt mediante la gestione diretta delle operazioni di voto anche da parte nostra, espressione del dissenso, secondo le istanze peraltro sollecitate da più parti (RSU, lavoratori, strutture regionali).

Anche questo, per i motivi a voi tutti noti, non è stato possibile.

Infatti, dopo un primo contatto che manifestava interesse per la nostra proposta, di fonte Fit-Cisl, nessuna ulteriore iniziativa concreta venne effettuata: possiamo dunque legittimamente dire che quella consultazione non può essere opposta all' Or.S.A. ferrovie, ai suoi iscritti, né ai non iscritti alle OO.SS. firmatarie: gli esiti non ci interessano, né tantomeno ci vincolano.

E' così che la raccolta delle firme "contro" il CCNL, sottoscritto da Filt-Fit-Uilt il 16 aprile scorso, appare uno strumento strategicamente efficace e costituisce una opportunità per tutti lavoratori dissenzienti sul contratto, anche se iscritti a quelle OO.SS..

Tutti noi dobbiamo impegnarci per opporre dati certi e oggettivamente verificabili ai falsi risultati scaturiti dalla consultazione truffa promossa e gestita dai sottoscrittori del CCNL.

E' pur vero che anche su questo versante i falchi si sono già precipitati con le minacce ed intimidazioni che hanno posto alcuni lavoratori in una situazione di timore per ritorsioni, ma è altrettanto chiaro che un risultato oggettivo in tal senso sarebbe un efficace strumento per delegittimare chi ha svenduto i lavoratori, conferendo a noi ulteriori motivazioni per correggere i contenuti del CCNL sottoscritto il 16 aprile.

Guardare avanti

La situazione che si prospetta è certamente complessa ed impegnativa.

Ma lo è prima di tutto per i lavoratori che, tuttavia, possono trovare sostegno in un'organizzazione come la nostra, che non ha abdicato alla difesa dei loro diritti.

Sull'Or.S.A.-ferrovie, ormai unico baluardo, grava ora la

“responsabilità” di correggere il segno negativo di questo inaccettabile CCNL.

Per quanto concerne la nostra organizzazione, le controparti hanno adottato un comportamento lesivo approfittando della condizione oggettiva favorita dai sindacati firmatari di un accordo capestro come quello del 23 novembre 1999, invitandoci perfino, nell'ultima fase del negoziato, a svolgere esclusivamente valutazioni “politiche”, a prescindere dal merito e dai contenuti contrattuali. In tal modo ci veniva sostanzialmente offerta una legittimazione meramente formale, che ci avrebbe condotto ad un'inevitabile rottura con la nostra identità, distogliendoci dalla missione di difesa dei diritti dei lavoratori ed allontanandoci dal loro consenso.

Ma oggi si presenta, anche per i ferrovieri, la questione se il CCNL, modificativo in peius, sottoscritto solo da alcune organizzazioni sindacali, si applichi anche agli iscritti delle altre OO.SS. e ai non iscritti, posto che l'articolo 39 della Costituzione non ha, a tutt'oggi, trovato applicazione nel nostro ordinamento.

E' una situazione per molti versi analoga - ancorché più chiara, essendo il CCNL dei ferrovieri palesemente peggiorativo- a quella del rinnovo contrattuale dei metalmeccanici, ove la Fiom-Cgil non ha sottoscritto il relativo contratto per i conosciuti motivi, afferenti, principalmente, al mancato recupero inflattivo per il biennio 2003-2004, avendo richiesto a tal fine Euro 150, in luogo dei 90, concordati tra Confindustria e Fim-Uilm. In questa prospettiva la raccolta delle firme costituisce inoltre una spinta per sollecitare la definizione ed emanazione della “clausola sociale”, irrinunciabile obiettivo: perché il CCNL di sistema potrà essere migliorato soltanto spostando il punto di equilibrio del negoziato.

La clausola sociale dunque, da noi più volte sollecitata dal 1999 ad oggi, assume ancor più la valenza di strumento per riequilibrare il tavolo negoziale, svincolando il CCNL delle attività ferroviarie dalla logica che oggi lo caratterizza, basata esclusivamente sulla sua appetibilità per le imprese e sulla competizione con altri contratti, e favorendo così la concreta possibilità di migliorare le condizioni contrattuali.

Contrastare il mercato selvaggio

La liberalizzazione del trasporto ferroviario è una realtà che si sta, sempre più minacciosamente, in assenza di regole certe, concretizzando.

Lo dimostrano gli annunci sui principali quotidiani: le imprese che hanno ottenuto licenza e certificazione stan-

no procedendo all'assunzione di importanti quantità di personale anche con contratti “atipici” (Dal Fungo & Giera, Swiss rail cargo Italy, Cargo nord ormai giunta a circa 150 dipendenti tra CFL e Co.Co.Co.).

Da fonti dirette sappiamo che le principali imprese concorrenti di FS non hanno alcuna intenzione di adottare il contratto delle attività ferroviarie; anzi si stanno preparando a regolare, attraverso contratti integrativi, le attività Cargo all'interno del CCNL degli autoferrovieri.



E' l'ennesima riprova che senza clausola sociale si perpetua una rincorsa infinita verso condizioni di lavoro sempre peggiori.

Il testo provvisorio del decreto di recepimento del c.d. 1° pacchetto ferroviario, ormai in dirittura di arrivo, conferma, in termini esponenziali come più avanti si dirà, i pericoli da noi individuati nell'art. 11 del CCNL delle attività ferroviarie. Il testo del decreto sposa appieno, in particolare all'art.20, la logica del libero mercato per tutti i servizi complementari e accessori (manovra, verifica, biglietterie, manutenzione, ecc.).

Le gare d'appalto del TPL in Lombardia (apripista per le altre regioni) si concluderanno in ottobre, accompagnate da una legge regionale (la n. 74 del 15/4/03), che prevede la cessione obbligatoria, anche forzosa, alle imprese vincitrici delle gare, di materiale rotabile, depositi, impianti di manutenzione e personale, a condizioni incerte, che saranno stabilite dalla giunta regionale. Quanto sopra, ci induce a due semplici riflessioni.

Inasprimento delle relazioni sindacali

Le problematiche del CCNL delle attività ferroviarie investono tutti i ferrovieri. Alcune voci, dalle finalità poco nobili, nel tentativo di dividere i ferrovieri e

l'Or.S.A., stanno meschinamente sostenendo che i problemi di questo CCNL riguardano solo il personale di macchina e viaggiante: tutto ciò è assolutamente falso, anzi se volessimo perdere tempo a stilare un ipotetica graduatoria vedremmo che i problemi più gravi stanno altrove.

Vogliamo qui, e una volta per tutte, riaffermare lo spirito solidaristico della federazione: se esistono problemi, essi sono di tutti e tutti all'interno della federazione sono impegnati ad affrontarli e sostenerli.

Viviamo un tempo difficile per i lavoratori che rappresentiamo e non possiamo più pensare di tutelare i loro interessi attraverso il solo tatticismo e l'assoluto pragmatismo. E' un momento di scelte non facili ma è solo attraverso queste che possiamo pensare di crescere e conquistarci pienamente quel ruolo che pensiamo di poter meritare nel panorama sindacale.

In ogni caso occorre immediatamente aprire un serio confronto con la Società FS per definire un protocollo di Relazioni Industriali.

Potremo così verificare in concreto se la Società intende proseguire e perseverare nell'improvvida scelta, finora operata, di non ricercare un percorso negoziale che possa determinare le condizioni di condivisione anche con la nostra organizzazione. E' sempre bene ricordare infatti che parliamo di un'organizzazione di oltre 13.000 lavoratori, che rappresenta il 20% dei consensi tra i ferrovieri e che quindi, anche dal punto di vista formale, è ben al di sopra della soglia definita nel Patto delle Regole del 23 dicembre 1998.

Va invece evidenziato come, al contrario, la Società, con la fattiva complicità di alcune OO.SS., si sia prodigata nel favorire il coinvolgimento negoziale di organizzazioni di scarsa rappresentanza, al di sotto del limite fissato dal Patto sopra menzionato.

Si è trattato quindi di un autentico atto di violenza e di abuso che la nostra organizzazione ha subito e che ha ora il dovere di contrastare e ricondurre nell'alveo delle regole prestabilite delle Relazioni Industriali.

Sotto la cappa delle Direttive Comunitarie

Un altro aspetto su cui occorre soffermare la nostra attenzione, nella prospettiva futura che ci attende, risiede nell'imminente attuazione delle direttive europee 12/13/14 del 2001, attraverso il decreto legislativo di recepimento che, oggi, in ritardo rispetto ai tempi imposti dalla Comunità - dovevano essere recepite entro il 15 marzo 2003 - è in corso di approvazione in Parlamento.

Gli aspetti che riteniamo di maggior rilievo ed interesse

attengono, sinteticamente, alla struttura della Società FS (interamente concepita come Gruppo); alla configurazione delle attività direttamente svolte dal gestore dell'infrastruttura, con le dirette implicazioni sui lavoratori; ai meccanismi di regolamentazione del mercato sul versante degli operatori .

Per quanto attiene il primo aspetto abbiamo avuto modo di esprimere in sede di audizione parlamentare la nostra posizione sugli assetti societari che consideriamo più confacenti alla struttura - caratterizzata, per effetto della direttiva Prodi del 30/01/1997 e della direttiva D'Alema del 18/03/1999, da una divisione societaria, non soltanto contabile come previsto dalla 440/91, tra gestore dell'infrastruttura e impresa di trasporto - la previsione di una Holding molto "leggera" con soli compiti di raccordo finanziario e l'esclusione di interferenze sulle rispettive scelte ed attività gestionali delle società del Gruppo.

Per quanto riguarda il secondo aspetto riteniamo che non sia sufficiente riallocare la manovra nell'ambito di RFI, ma consideriamo essenziale che essa rientri tra i servizi che il gestore dell'Infrastruttura deve fornire alle Imprese di trasporto "senza corrispettivo aggiuntivo".

Con maggior preoccupazione - soprattutto alla luce dell'art. 11, sugli appalti, del CCNL delle attività ferroviarie sottoscritto il 16 aprile scorso - analizziamo la definizione di gestore dell'infrastruttura, lasciata aperta ed indefinita dal decreto attuativo, nella parte in cui si afferma che "i compiti del gestore dell'infrastruttura, anche per parte della rete, possono essere assegnati a diversi soggetti". Insistiamo, invece, perché la previsione legislativa sia esplicita nel senso che la gestione e lo svolgimento della produzione vengano direttamente svolte dal gestore dell'Infrastruttura: nel nostro caso da RFI.

Sotto il terzo profilo, dobbiamo subito evidenziare che le direttive europee prevedono la figura del "richiedente autorizzato" che non sia un'Impresa ferroviaria - bensì uno spedizioniere, un operatore di trasporto combinato, ecc. - soltanto in via facoltativa, rinviando a tal fine l'opzione agli stati membri.

L'Italia, l'unico in Europa ad aver liberalizzato il mercato interno, con la concessione di 32 licenze di trasporto ferroviario, con il decreto legislativo attuativo delle citate direttive comunitarie, ha esplicitamente previsto tale possibilità (art. 23), rivelandosi l'apripista di una liberalizzazione del mercato ferroviario pericolosamente orientata ad una riduzione dei costi e dei livelli di sicurezza e squilibrata. Le imprese italiane non possono partecipare alle gare e/o ottenere licenze nei mercati ferroviari degli altri

Paesi comunitari non essendo garantite le condizioni di reciprocità di cui all'art. 131 della legge 388/2000: in tal modo, ad esempio, le imprese ferroviarie svizzere hanno la licenza di trasporto in Italia, mentre le Imprese italiane non possono ottenerla in Svizzera.

Appare invece necessaria l'istituzione di un'Authority nazionale, soggetto esterno al gestore, cui affidare compiti inerenti la definizione di standard per la strutturazione delle tracce e di regole sulla priorità nella loro allocazione, nonché le funzioni di controllo sulla relativa applicazione.

Infine, ma non certo di minor rilevanza ed importanza, il decreto legislativo potrebbe costituire l'occasione per

poter introdurre tra i requisiti, l'obbligo alle Imprese ferroviarie di applicare il contratto collettivo del settore.

In tal senso sarebbe da rivedere la formulazione dell'art. 36 della proposta di decreto, ampliandone e specificandone i termini, ricollegandoli esplicitamente all'applicazione del CCNL di settore, e prevedendo gli effetti, anche sanzionatori, in caso di inosservanza da parte delle Imprese.

Tali ed altre osservazioni sono state già da noi svolte in occasione delle audizioni tenutesi in Parlamento – innanzi alle rispettive Commissioni, gli scorsi 14 e 27 maggio alla Camera dei Deputati ed il 28 maggio al Senato.

Il Consiglio Generale conferma l'opposizione al CCNL

Al termine dei lavori, il Consiglio Generale ha approvato la seguente mozione:

MOZIONE FINALE

Il Consiglio Generale Or.S.A.-ferrovie, riunitosi a Pescia nei giorni 18, 19 e 20 giugno 2003,

sentita la relazione della Segreteria Generale;

svolto un approfondito e compiuto dibattito sulla vicenda contrattuale;

considerato il pesante arretramento dei diritti e delle tutele di tutti i ferrovieri a seguito della sottoscrizione, in data 16 aprile 2003, da parte di Filt, Fit, Uilt, Sma e Ugl del CCNL delle attività ferroviarie e del contratto di confluenza;

evidenziata la grave carenza di democrazia e trasparenza che

si è venuta a creare nel mondo del lavoro ferroviario a seguito dell'esclusione dalla consultazione di quella parte sindacale che rappresenta il dissenso;

ritenuto che ai lavoratori rappresentati dall'Or.S.A. non è opponibile il CCNL delle attività ferroviarie del 16.4.2003, non efficace erga omnes;

approva e condivide

la relazione introduttiva e la linea politico-sindacale della segreteria generale che, coerentemente con i mandati ricevuti dagli organismi interni dell'organizzazione e dalle rappresentanze dei lavoratori, ha deciso di non sottoscrivere i predetti accordi contrattuali;

ribadisce

- la necessità prioritaria di perseguire la definizione delle c.d. "clausole sociali", strumenti di difesa dell'occupazione, del reddito e delle condizioni di lavoro, presupposti essenziali per riequilibrare il tavolo negoziale;

- le criticità riscontrate in materia di appalti, orario di lavoro, malattia e infortuni, trasferimenti, risoluzione del rapporto di lavoro, relazioni industriali,

- la volontà di mantenere la quota di associazione sindacale allo 0,50%;

investe

tutte le strutture dell'organizzazione, categoriali e territoriali, a sostenere la vertenza nazionale con apposite iniziative, prima tra le quali, la raccolta firme in atto;

impegna

la Segreteria Generale ad avviare tutte le più efficaci iniziative sindacali, atte a conseguire le necessarie modifiche all'articolato contrattuale, tra queste un'azione di lotta da realizzarsi nei tempi consentiti dalla normativa vigente in tema di sciopero.

Pescia, 20 giugno 2003

La Commissione Consiliare

Negato lo sciopero contro il contratto

La Commissione di Garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, aveva disposto con propria deliberazione la revoca dello sciopero proclamato dall'Or.s.a.- ferrovie per il giorno 19-20 luglio a sostegno della propria posizione sul contratto nazionale di lavoro.

L'Or.s.a.-ferrovie aveva richiesto ed ottenuto un'audizione per motivare le ragioni del ricorso allo sciopero con le modalità previste dal punto 4.2.4 dell'accordo sui servizi da garantire in caso di sciopero, depositando presso la Commissione la seguente memoria:

Roma, 9 Luglio 2003

Prot.: 185/SG/Or.S.A.

*Sett.le Commissione di Garanzia
per l'attuazione dello sciopero
nei servizi pubblici essenziali*

Rif. Vs. Prot. n. 8193

Pos. n. 16165

Oggetto: Memoria Or.S.A.-ferrovie

A seguito dell'audizione del 8 luglio 2003 con codesta Commissione di Garanzia, vi inviamo una nota sulle valutazioni della nostra O.S. in merito al rilievo avanzato con vs. comunicazione del 3 Luglio 2003, sull'utilizzo della forma di astensione dal lavoro prevista dal punto 4.2.4. dell'accordo vigente per il settore ferroviario sulle prestazioni indispensabili, dopo la sottoscrizione, da parte di alcune OO.SS., del CCNL delle attività ferroviarie e del contratto aziendale e di confluenza del gruppo FS.

In merito alla stipula del CCNL delle attività ferroviarie e del contratto aziendale e di confluenza del gruppo FS riteniamo di dover evidenziare i seguenti aspetti:

L'Or.S.A.-ferrovie è soggetto stipulante il CCNL del gruppo FS attualmente in vigore e sottoscritto in data 6.02.1998;

L'Or.S.A.-ferrovie è soggetto firmatario del "Patto sulle politiche di concertazione e sulle nuove regole delle relazioni sindacali per la trasformazione e l'integrazione europea del sistema dei trasporti" del 23 dicembre 1998;

L'Or.S.A.-ferrovie è la terza organizzazione sindacale del settore ferroviario sia per il dato associativo che per i voti ottenuti alle ultime elezioni delle RSU e supera quindi di molte volte i requisiti minimi previsti dal punto 5.1.b. ed ha sottoscritto l'accordo di cui al punto 5.1.a. del "Patto" del 23 dicembre 1998;

L'Or.S.A.-ferrovie ha partecipato a pieno titolo a tutte le trattative per la stipula sia del CCNL delle attività ferroviarie che del contratto aziendale e di confluenza del gruppo FS, che andranno in vigore dal 1 settembre p.v., ed ha deciso di non sottoscrivere i predetti accordi non riconoscendone la necessaria sufficiente coerenza con la propria piattaforma del 2 agosto 2000 regolarmente comunicata alle controparti.

L'Or.S.A.-ferrovie, al tavolo della trattativa, il 16 aprile 2003 non sottoscrive l'accordo contrattuale, non considerando concluse le trattative, e, per l'insistenza di parte datoriale, si riserva di interpellare, in una preventiva consultazione referendaria, i lavoratori. I motivi di questa richiesta risiedono nel fatto che il CCNL modifica profondamente ed in pejus diritti e tutele dei lavoratori, circostanza che richiederebbe un esplicito mandato politico. Lo stesso giorno del 16 aprile il gruppo FS e le organizzazioni sindacali Filt-Fit-Uilt-Ugl-ferrovie-Sma, sottoscrivono, contestualmente al CCNL delle attività ferroviarie, il contratto di confluenza-aziendale. La Società FS, che in un primo momento aveva acconsentito allo svolgimento della consultazione da parte dell'Or.S.A.-ferrovie, non concede, a seguito di formale richiesta del 23/4/2003, i necessari supporti logistici ed anzi impedisce che la medesima possa svolgersi. Contemporaneamente fornisce elenchi del personale, supporti logistici, locali e permessi per votare alle OOSS firmatarie del CCNL per identica consultazione tra i lavoratori. In data 9/05/03 l'Or.S.A. reitera la richiesta, alla quale segue la risposta della società FS che ribadisce il precedente diniego.

In merito all'utilizzo della forma di astensione dal lavoro prevista dal punto 4.2.4. dell'accordo vigente per il settore ferroviario sulle prestazioni indispensabili, dopo la sottoscrizione, da parte di alcune O.S., del CCNL delle attività ferroviarie e del contratto aziendale e di confluenza del gruppo FS riteniamo di dover evidenziare i seguenti aspetti:

La sottoscrizione del CCNL da parte di alcune O.S. non può inibire alle organizzazioni che decidono di non sottoscrivere

gli accordi il pieno utilizzo degli strumenti sindacali previsti dagli accordi sui servizi indispensabili nel proseguimento della vertenza per il rinnovo del CCNL.

Una tale scelta sarebbe discriminante sul piano sindacale e presupporrebbe, almeno per quanto riguarda il diritto di sciopero, una validità della sottoscrizione del CCNL da parte di alcune O.S. estesa a tutti i soggetti sindacali. Tale concetto è estraneo all'ordinamento giuridico del nostro Paese, specialmente in assenza di seri strumenti per la verifica della validità degli accordi, la cui surroga su richiesta dell'Or.S.A.-ferrovie è stata in questo caso anche impedita.

Per questi motivi, in data 23/6/2003, l'Or.S.A.-ferrovie, a seguito di pronunciamento dei propri organismi interni,

inviava a F.S. Holding e dalle altre Società del gruppo missiva con cui, sottolineando l'inopponibilità a sé medesima dell'assetto contrattuale definito tra altri soggetti, manifestava l'intenzione di attivare azioni individuali dei lavoratori volte a richiedere la non applicazione dei nuovi contratti nei propri confronti.

In attesa di riscontro sottoponiamo questi rilievi alla vostra attenzione.

Distinti saluti
La Segreteria Generale
(Armando Romeo)

Le argomentazioni rappresentate non sono però state ritenute valide dalla Commissione che ha confermato con una nuova deliberazione del 10 luglio 2003, il provvedimento adottato in occasione della seduta del 3 luglio, costringendo così l'Or.s.a.-ferrovie a revocare lo sciopero del 19-20 ed a ricollocarlo per la giornata feriale del 25 luglio e, dunque, con la previsione della garanzia di effettuazione dei treni previsti nel quadro G dell'orario generale dei servizi ferroviari.

Nell'esposizione verbale delle motivazioni, fatta durante l'audizione del giorno 8 luglio, l'Or.s.a.-ferrovie aveva prodotto anche copia di una sentenza (Cass. Civile, sez. lavoro del 16.03.2001, n. 3813) con la quale è stato sostanzialmente affermato il principio che il contratto collettivo produce effetti solo tra le parti che lo sottoscrivono.

Da parte sua, l'Or.s.a.-ferrovie aveva preventivamente e formalmente comunicato alle controparti datoriali la propria posizione in merito al contratto dei lavoratori delle ferrovie:

Roma, 24 giugno 2003
Prot: 166/SG/Or.S.A.

Spett.li
F.S.-Holding SpA
RFI SpA
Trenitalia SpA
Metropolis SpA
Italferr SpA

Oggetto: Efficacia del CCNL.

L'assetto contrattuale da Voi definito il 16 Aprile U.S. con Filt-Fit-Uilt-Ugl-Sma, non ha trovato l'assenso e dunque non è stato sottoscritto dall'Or.S.A.-ferrovie, perché

peggiorativo rispetto all'attuale.

In costanza di regime di in attuazione dell'art. 39 Cost., il CCNL delle attività ferroviarie ed il Contratto aziendale/di confluenza del 16 aprile u.s. non possono ritenersi efficaci e vincolanti nei confronti degli aderenti alle organizzazioni sindacali non stipulanti.

Pertanto, con la presente, l'Or.S.A.-ferrovie, rimarcando l'interesse ed il connotato collettivo di tale iniziativa, preannunzia un'azione individuale, dei lavoratori operanti nelle imprese in indirizzo, volta a richiedere la non applicazione dei nuovi contratti nei propri confronti.

Distinti saluti.
Il Segretario Generale
(Armando Romeo)

Ma la Commissione ritenendosi sollevata dalla competenza di giudicare la materia del contendere, cioè l'estensione *erga omnes* del CCNL delle attività ferroviarie, ha semplicemente ritenuto che lo sciopero domenicale, in questa situazione, non fosse ammissibile.



Lo schema di decreto legislativo che recepisce le direttive comunitarie 12, 13 e 14, riguardanti rispettivamente: lo sviluppo delle ferrovie comunitarie, le concessioni delle licenze alle imprese ferroviarie, la ripartizione delle capacità dell'infrastruttura ed i relativi pedaggi e le certificazioni di sicurezza, sono passati al vaglio delle commissioni permanenti di Camera (IX commissione-Trasporti, poste e telecomunicazioni) e Senato (VIII commissione-Lavori pubblici e comunicazioni).

Si tratta di pareri espressi in sede consultiva ma dei quali il Governo deve tener conto e che, in qualche modo recepiscono i rilievi mossi dall'Or.s.a.-ferrovie in sede di audizioni (14 e 27 maggio alla Camera dei Deputati, 28 maggio al Senato).

In sintesi, ecco qui di seguito i pareri espressi.

8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato

“Parere favorevole con le seguenti osservazioni con specifico riguardo ai requisiti di indipendenza cui deve soddisfare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale rispetto alle imprese ferroviarie, pur dando atto del rispetto della situazione dell'attuale assetto societario alle direttive comunitarie, si ritiene che il testo del decreto legi-

slativo debba prevedere che il Governo dovrà procedere entro l'anno dall'approvazione del decreto stesso, a stabilire le condizioni per la separazione di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) da Trenitalia. Nelle more di detta separazione la funzione dell'assegnazione della capacità va attribuita ad un apposito organismo indipendente costituito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

si ritiene di dover evidenziare la valenza fondamentale che, specialmente nel periodo di transizione, deve rivestire la regolazione del mercato in relazione ai requisiti di tempestività e precisione di intervento al fine di creare le condizioni affinché il mercato possa esprimere al meglio tutte le sue potenzialità. Con riguardo, quindi, al decreto ministeriale di cui al comma 1 dell'art. 17, secon-



do periodo, con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce il quadro per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità infrastrutturale, per il calcolo dei corrispettivi dovuti per i servizi forniti alle imprese ferroviarie, si ritiene necessario che sia meglio specificata la natura di fondamentale strumento di regolazione tecnico trasportistico del sistema ferroviario nazionale che lo stesso decreto deve rivestire; si ritiene necessario, altresì, che tale decreto ministeriale, di competenza del Ministro dei Trasporti, costituisca un testo di regolazione indipendente rispetto al decreto ministeriale di cui allo stesso comma 1 dell'art. 17, primo periodo, con cui viene definito il sistema di tariffazione per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

IX^a Commissione permanente **(Trasporti, poste e telecomunicazioni)** **della Camera**

“Parere favorevole con le seguenti osservazioni: con specifico riguardo ai requisiti di indipendenza cui deve soddisfare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale rispetto alle imprese ferroviarie, constatato che quanto previsto dal decreto legislativo è conforme al dettato comunitario, ma che -d'altra parte- va necessariamente inserito in una dinamica evolutiva che tenda al raggiungimento della piena indipendenza decisionale e proprietaria del gestore dell'infrastruttura, secondo i

chiari indirizzi della Commissione europea e secondo quanto segnalato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nel gennaio 2002, si ritiene opportuno che il Governo individui ed inserisca nel testo del decreto legislativo un percorso di evoluzione strutturale del gruppo Ferrovie dello Stato, che porti al soddisfacimento dei suddetti requisiti di piena indipendenza da parte del gestore dell'infrastruttura, nell'ambito di un arco temporale che tenga conto delle complessità procedurali insite nelle trasformazioni strutturali che è necessario effettuare;

con specifico riferimento all'articolo 14, appare opportuno chiarire quali siano i ruoli affidati, rispettivamente, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con riguardo al gestore dell'infrastruttura; si rileva, altresì, l'opportunità di ribadire la possibilità, già prevista dall'articolo 5, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica n. 277 del 1998, di concedere finanziamenti pubblici per far fronte, tra l'altro, alla manutenzione ed al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, finalizzati allo sviluppo dell'infrastruttura stessa ed al rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica;
(... omissis...)

Ora la decisione è rinviata nelle mani del Governo che dovrà decidere (e presumibilmente lo farà entro la fine del corrente anno) l'assetto societario corrispondente alle condizioni rimarcate dalle due Commissioni parlamentari, dalla Conferenza Stato, Regione, Comuni e dall'Autorità del Garante per la concorrenza.

C'è da evidenziare, come accennato in premessa, che nel parere espresso dalla IX^a Commissione della Camera (sostanzialmente divergente da quello dell'8^a) sono state recepite pressoché tutte le indicazioni rappresentate dall'Or.s.d. in sede di audizione.

Dunque, la partita degli assetti societari di Rfi appare ancora tutta da giocare.

G.U. Omar



Nonostante le discutibili modalità di scarico diretto del 90% dei treni sulla massicciata La Asl nicchia sul rischio biologico in ferrovia

A richiedere l'intervento due Rls di Orte oltre un anno e mezzo fa

Forse il primo ad intuire che oltre al mondo che ci è dato vedere ne esiste un altro fu Paracelso nel Rinascimento. E non si riferiva a quello effimero del paranormale, bensì alla dimensione per certi versi molto più tangibile rappresentata dal *microcosmos*, vale a dire l'infinitamente piccolo. Tant'è che quando il celebre alchimista giunse alla conclusione che *nulla è venefico, tutto è venefico*, aveva perfettamente capito che le terribili pestilenze dei suoi tempi poco avevano a che fare

con l'ira del Divino, quanto piuttosto con qualcosa di invisibile - proprio perché infinitamente piccolo - che faceva la differenza tra stare bene o male. Ma ad avviare una vera e propria rivoluzione copernicana nell'ambito di quel quasi empirico microcosmo fu Ramazzini nel '700, in effetti il suo *De morbis artificum diatriba* gettò letteralmente le basi dello studio dei fenomeni virulenti, e quindi più avanti della medicina del lavoro. Infatti fu più o meno da allora che alcuni tra i

medici più illuminati iniziarono a disinfettare i loro strumenti, così come a rendersi conto che talune peculiari attività lavorative quasi sistematicamente "infettavano" coloro che vi si dedicavano. Da allora ne è passata di acqua sotto i ponti e possiamo senz'altro affermare che la ricerca ha fatto considerevoli passi in avanti rispetto a quelle prime traballanti intuizioni. Eppure nonostante questo in quel di Orte sta accadendo qualcosa che ha dell'incredibile.

Ad oltre un anno, e parecchi infruttuosi incontri dalla richiesta di due Rls (Responsabili dei lavoratori per la sicurezza) dipendenti dal reparto infrastruttura di Orte, il servizio Pisl della Asl di Viterbo non riesce ancora ad esprimersi circa un quesito dalla risposta apparentemente persino scontata: se per ovvie ragioni la massicciata ferroviaria è da paragonarsi ad una colossale fogna a cielo aperto, coloro che ne curano la manutenzione possono pretendere che a farsi carico della pulizia degli indumenti da lavoro (tute) sia l'azienda, oppure devono continuare a lavarli nella lavatrice domestica insieme al bucato dell'intera famiglia? A questo proposito è opportuno fare qualche passo indietro per approfondire i presupposti da cui nasce tale richiesta.

Non è un segreto che la maggior parte dei treni che transitano ogni giorno sulla rete ferroviaria siano dotati di servizi igienici con scarichi diretti sulla massicciata. Così com'è intuibile l'esistenza stessa dei wc: non sta bene farla in mezzo al corridoio. Questo non soltanto per motivi di decoro, ma anche e soprattutto di igiene. Fermo restando che tra le discrete pareti dei bagni si rifugiano tutti coloro che fanno uso di siringhe (tossicodipendenti e malati), oltre che donne nel periodo mestruale quando assolvono ai loro bisogni. E fin qui non ci dovrebbero essere troppi dubbi. Così come, di conseguenza, circa le modalità di smaltimento dei vari rifiuti che, nel 90% dei casi (soltanto i treni di ultima generazione sono forniti di wc chimici), finisce nel water e da lì direttamente sopra la massicciata. E chi va infine ad operare sulla medesima? Gli operatori della manutenzione, appunto.

Il problema è annoso e i due Rls non sono certo i primi a denunciarlo, eppure nei documenti di valutazione dei rischi (articolo 4 del D.lgs. 626/94) di ogni impianto Fs, alla voce *rischio biologico* spicca soltanto un laconico quanto sorprendente *n.n.*! Un fatto piuttosto anomalo da cui emergono almeno un paio di considerazioni. La prima smentisce completamente quanto da sempre inculcato in tutti noi, e cioè che gli escrementi, le siringhe e gli assorbenti (il tutto rigorosamente usato) possano rivelarsi dannosi per la salute. La seconda è che





invece lo siano eccome, però non conviene scriverlo a chiare lettere su un documento che, riconoscendo ai ferrovieri lo status di ogni altro essere umano, costringerebbe le Fs a rivedere un po' troppe - *costose* - cose. E magari a riconsiderare la sempre più alta incidenza di patologie virulente tra i ferrovieri. Patologie che hanno generalmente un periodo di incubazione piuttosto lungo e che pertanto, non esistendo ufficialmente nell'ambito ferroviario il benché minimo rischio di contaminazione, ai malcapitati che le dovessero contrarre non resterebbe che spremersi disperatamente le meningi per cercare di ricordare quali schifezze hanno manipolato. E se proprio non gli venisse in mente nulla, alla fine subentrerebbe

quel fisiologico senso di rassegnazione di chi vive in un'epoca dove certi fenomeni parrebbero quasi una sorta di lotteria ad appannaggio degli iellati. Naturalmente sappiamo che non è esattamente così, ma tutto sommato le variabili che possono portare all'insorgere di molte infezioni - e anche di patologie tumorali - sono così tante che subentra davvero la tentazione di credere che siano le Parche a decidere in proposito. E su questa forma di rassegnazione, chiamiamolo pure equivoco, non pochi datori di lavoro continuano a fare il gioco sporco in totale spregio del Dlgs 626/94 oggi, e del Dpr 303/56 (entrambi prevedono l'informazione e formazione per tutti i lavoratori esposti a rischio), fino a ieri.

Tornando allora alle tute da lavoro, quando viene sollevato il quesito circa il loro lavaggio la risposta dell'azienda è: le tute da lavoro non sono riconosciute quali dispositivi di protezione individuale (una condizione imprescindibile affinché sia il datore di lavoro ad occuparsene) e pertanto gli operatori della manutenzione devono provvedere a loro spese. Ed effettivamente, stando ai citati documenti di valutazione del rischio, non essendo contemplato il rischio biologico e non ravvisandosi quindi alcun presupposto per far sì che le tute rientrino nella categoria dei dpi, non si capisce cosa vanno cercando i due Rls. Non fa una piega.

Non fosse che l'articolo 74 del D.Lgs. 626/94 sia molto esaustivo quando definisce quale agente biologico *qualsiasi microrganismo anche geneticamente modificato, cultura cellulare ed endoparassita umano che potrebbe provocare infezioni, allergie o intossicazioni*. Così come è molto chiaro che come microrganismo si intende *qualsiasi entità biologica, cellulare o meno, in grado di riprodursi o trasferire materiale genetico*. Ora, seppure indubbio che l'ultima parola spetterebbe proprio a quell'organo di vigilanza che invece se ne sta incomprensibilmente alla finestra, probabilmente non si esagera sostenendo che le deiezioni, le siringhe e gli assorbenti contengano tutto quel ben di Dio. Anzi, a lume di naso forse ne rappresentano addirittura la quintessenza. Ma allora? Quali criteri hanno ispirato la realizzazione dei documenti di valutazione del rischio in ferrovia?

Bella domanda, alla quale magari dovrebbe rispondere anzitutto la Direzione sanitaria di Fs che, ammettendo pure una certa *ignoranza* di fondo da parte della dirigenza, non si capisce come non abbia mai sentito la responsabilità deontologica di sollevare un problema così marchiano: per certi versi legittimando persino le barricate erette dall'azienda intorno all'argomento. Certo è che l'inquietante silenzio della Asl suona come una sostanziale conferma ai dubbi sollevati dai due Rls. In caso contrario che ci vorrebbe a dire, ad esempio, che sulla massicciata ferroviaria si respira soltanto aria di alta montagna? E' chiaro che se invece continuano a tergiversare non fanno che alimentare chissà quali dubbi circa, addirittura, la loro reale funzione istituzionale di organo *super partes*. O comunque, visti i tempi, a perseguire un atteggiamento del tutto ingiustificato quanto scorretto nei confronti dei contribuenti.

Nel frattempo in ferrovia si continua a lavorare tra ogni genere di rifiuti, se operatori della manutenzione, e ad inghiottire le deiezioni nebulizzate altrui allorché, da viaggiatori, d'estate e quindi a finestrini aperti, qualcuno scarica il water e tutto rientra negli scompartimenti sotto forma di una persino gradevole brezza. Alla faccia di Paracelso e Ramazzini che avrebbero senz'altro commentato: "*Noli pixiare contra ventum*".

Ardelio Loppi

Polemiche sui Collegi di conciliazione

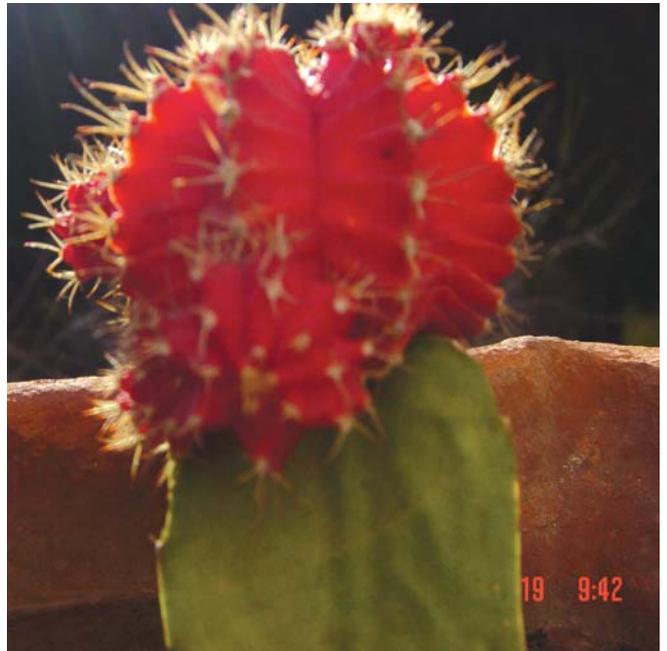
Ci viene richiesto di pubblicare un intervento a chiarimento dei contenuti dell'articolo "Cronaca di un Collegio arbitrale" a firma di Paolo Petronio, pubblicato a pagina 12 del numero 2/2003 della nostra rivista. Ci è parso doveroso accogliere la richiesta non trascurando ovviamente di chiamare in causa anche l'estensore dell'articolo.

Testo della rettifica inviataci dal Legal Advisor Area Nord-est della Direzione Legale Lavoro con sede a Bologna, avv. Camillo Vergari.

"- Il datore di lavoro, nell'ambito della procedura di contestazione disciplinare, non si pone quale soggetto imparziale, essendo egli soltanto obbligato a rendere noto preventivamente l'addebito specifico costituente il fondamento della sanzione medesima. Quindi, se dalla contestazione dell'addebito risulta individuata in maniera inequivoca l'infrazione disciplinare, ai fini di un compiuto esercizio del diritto della difesa del lavoratore, il datore di lavoro non è tenuto a fornire alcunché. In altri termini la documentazione deve essere fornita, come ha ben evidenziato la Suprema Corte di Cassazione, solo se si rileva necessaria per rendere specifica la contestazione.

Il segretario del Collegio non ha inviato la relazione riservata al rappresentante del lavoratore per l'unica ragione che essa può essere messa a disposizione del Collegio stesso una volta costituito, non violando tale comportamento il principio del contraddittorio ed il diritto di difesa. Infatti, come pacificamente ammesso dalla giurisprudenza di merito e di legittimità, il Collegio, una volta costituito, stabilite le proprie regole di funzionamento e di svolgimento dei lavori, può attraverso l'azione propulsiva dei membri, chiedere al Presidente di acquisire documenti, ascoltare testi e lo stesso lavoratore incolpato, insomma porre in essere tutte quelle iniziative ritenute utili al fine di pervenire ad una ponderata decisione. Quindi, il Dott. Petronio avrebbe ben potuto chiedere al Presidente di invitare la controparte ad esibire documenti ritenuti da lui rilevanti.

Si esclude che il segretario del Collegio possa aver dato giudizi di colpevolezza nei confronti del lavoratore né aver espresso opinioni personali né essersi ingerito nei lavori del Collegio, in quanto, investito di quella funzione e non di quella di membro, sa benissimo di non doverlo né poterlo fare, pena il giusto e conseguente intervento del Presidente e del rappresentante del lavoratore.



Non risulta che in sede di Collegio il Dott. Petronio abbia espresso alcuna rimostranza in proposito né che il Presidente sia intervenuto, ciò denotando l'assoluta correttezza del comportamento del segretario del Collegio.

D'altronde qualsiasi rilievo sul comportamento tenuto dai soggetti presenti nella seduta del Collegio deve avvenire correttamente ed esclusivamente in quella sede, anche per consentire al soggetto, destinatario del rilievo, di poter interloquire e rappresentare legittimamente le proprie ragioni.

A confermare della assoluta regolarità del procedimento arbitrale, si precisa che la decisione del Collegio è stata unanime, con l'assenso di tutti i membri e senza alcuna riserva".

Avv. Camillo Vergari

Questa la precisazione giunta dal Legal Advisor dell'Area Nord-Est che abbiamo integralmente pubblicato per dare giusta voce alla parte che si è risentita per l'articolo firmato dal Dott. Petronio.

Ovviamente, l'interessato, presa visione delle precisazioni del legal Advisor, ha inteso replicare punto per punto con una dettagliata nota che, ovviamente, abbiamo ritenuto dover ospitare.

Scrivo il Dott. Paolo Petronio: “In merito alle osservazioni inviate dalla Direzione Legale Lavoro, preciso quanto segue:

La prima osservazione “il datore di lavoro non è tenuto a fornire alcunché” riguardante la relazione riservata del fatto, non ha legame con la vicenda. Infatti, nei provvedimenti disciplinari, mai da parte FS tali relazioni sono state fornite direttamente. Veniva costituito il Collegio, e quindi era il segretario dello stesso che si preoccupava di fornire ai membri la documentazione necessaria. Quanto affermato, e ribadito dalla Suprema Corte, si riferisce alla procedura disciplinare della contestazione di mancanza, che è antecedente alla costituzione del Collegio, e risulta pertanto una fattispecie di altro genere.

La seconda osservazione afferma che la relazione “può essere messa a disposizione del Collegio una volta costituito”. Si continua precisando che il Collegio, una volta costituito, può “tramite l’azione propulsiva dei suoi membri porre in atto le procedure e le iniziative necessarie”. Tutto corretto. Però questo implica che i membri del Collegio si riuniscano preliminarmente. Nel caso di specie la costituzione è stata realizzata tramite intese telefoniche, e il primo (ed ultimo) contatto visivo si è avuto in sede d’udienza per la discussione del caso.

Per quanto concerne l’affermazione che in tale sede avrei dovuto richiedere la visione dell’atto (il che sostanzialmente va letto “il rappresentante del lavoratore non l’ha richiesto”), ribadisco che è stata la prima cosa che ho fatto: ho lamentato il mancato invio della relazione e il fatto di non averla avuta in visione. A questo punto il presidente avrebbe dovuto farmi vedere l’atto e concedere il tempo necessario per leggerlo. Invece: la segretaria mi ha detto che l’atto non viene inviato “in quanto non necessario”; il rappresentante di RFI mi ha detto che l’atto è cosa riservata di RFI (con l’aggiunta dell’infelice frase “ma se si comporterà bene poi glielo mostrerò”) e il presidente ha osservato che il Collegio si era riunito per discutere il caso, non per questionare su questioni procedurali. Quindi è stato lo stesso presidente a concludere che la relazione non era necessaria e non serviva a procedere.

Posso far osservare che a questo punto avrei potuto far verbalizzare quanto descritto; ma avendo notato che la mia richiesta aveva generato un senso di ostilità nei miei confronti, che avrebbe potuto ripercuotersi sulle decisioni successive, anche in considerazione del fatto che comunque avevo personalmente ricostruito la vicenda, ho soprasseduto accettando di continuare la discussione.

Per l’osservazione successiva, ribadisco che il segretario non partecipava ai lavori in silenzio. Ad un certo punto la sua osservazione “il sig. ... è un quadro elevato, e pertanto non poteva e non doveva incorrere in una tale mancanza” ha suscitato una mia vivace reazione; l’incidente si è chiuso con l’intervento del presidente, intervento comunque discutibile nei fatti, in quanto teso più a rimproverarmi che a chiarire la situazione, quindi nuovamente interpretabile in

senso non favorevole alla mia persona. Ad ogni modo, al di là di altre considerazioni, il semplice fatto che il segretario parlasse invece di relazionare in silenzio è già di per sé censurabile.

Quanto detto smentisce l’osservazione successiva, e cioè che il sottoscritto non abbia espresso rimostranze né che il presidente sia intervenuto; ciò non risulta negli atti, questo è vero, perché non è stato inserito negli stessi, non perché non sia avvenuto.

Io ho fatto le mie rimostranze nella sede del Collegio, ma queste non sono state recepite; ed inoltre non va dimenticato che il difensore deve anche tenere in conto che non è facile fare rimostranze, in quanto può crearsi fra lui e gli altri un clima di incomprendimento che potrebbe pesare sul giudizio finale e quindi sul ricorrente.

Si tratta di un problema squisitamente giuridico: se le procedure sono corrette già in partenza, la discussione e quindi anche i rapporti umani fra i membri del collegio sono già in partenza corretti (come avviene nei tribunali); se non è così, ogni osservazione comporta il rischio di creare tensioni.

Per quanto riguarda il giudizio finale, va detto che il mio obiettivo era la riduzione della sanzione, che il presidente ha subito recepito come “conciliazione”; poiché il rappresentante di RFI, sia pure non subito, ha poi aderito alla conciliazione, si è così arrivati all’assenso comune sul lodo finale. Questo lodo ovviamente si riferisce alla riduzione della punizione, non alla regolarità procedurale della seduta. Considerando che negli arbitrati non esiste appello e che la possibilità d’impugnazione degli stessi arbitrati è limitata a particolari fattispecie, era mio compito prevalente arrivare ad una conclusione positiva, anche in considerazione della particolare situazione rilevata durante la seduta.

Ciò naturalmente non inficia il mio diritto successivo di informare il sindacato di quanto avvenuto, né il diritto di quest’ultimo di agire nei modi ritenuti opportuni.

Vorrei concludere facendo rilevare che dalla seduta (metà dicembre) ad oggi (la nota è del 25 giugno 2003) non ho ancora ricevuto una copia del lodo arbitrale, mentre nei collegi cui avevo partecipato fino al 1994 lo stesso mi veniva consegnato al massimo entro quattro giorni.

Dott. Paolo Petronio

Che dire! Ognuno, a questo punto, rimane con le sue opinioni. Rimane il fatto che, nel merito, “*scripta manent*” e “*verba volant*”?! L’esito del Collegio è quello risultante dal verbale sottoscritto tra le parti e controfirmato dal giudice terzo. Il resto è, come si suol dire, filosofia.

“Basta che lei si metta a gridare in faccia la verità. Nessuno ci crede, e tutti la prendono per pazzo!” (Luigi Pirandello, *Il Berretto a sonagli*)

La Redazione

Come sta Cargo FS ?

Una realtà importante

49.600 carri ferroviari in esercizio, di cui 11.000 circa specializzati per il Combinato
1.000 Locomotori per la trazione
700 Locomotori per la manovra
4 Uffici in Europa per l'assistenza all'estero
Estesa rete di scali e centri intermodali su tutto il territorio italiano

Leader europea

Siamo l'impresa ferroviaria leader in Europa nel traffico **combinato** che rappresenta oggi oltre il **40%** del nostro traffico totale.

I dati del 2001

Sono state **87,9** milioni le tonnellate e **24,6** miliardi le tk registrate nel 2001.

Operatore completo

L'attività della nostra Divisione si svolge sia nel trasporto **convenzionale** che nel trasporto **combinato**.

Con il convenzionale trasportiamo nei carri **tradizionali** grandi quantità di merci dai luoghi di produzione verso i mercati di distribuzione.

In particolare questo trasporto viene richiesto da clienti dei settori siderurgico, chimico, legname, materiali da costruzione, cereali, e altro.

Il trasporto combinato **integra** il mezzo ferroviario con altre modalità (strada e mare). Con questa tecnica, i **contenitori** (container, casse mobili e semirimorchi) trasportati con camion e nave vengono trasferiti direttamente su carri ferroviari **specializzati**.

In collaborazione con le società **partner** del gruppo Trenitalia s.p.a., sviluppiamo ulteriori attività e forniture di servizi strettamente complementari al nostro core business.

A livello internazionale, la strategia della nostra Divisione prevede **accordi** commerciali e tecnici con le principali imprese ferroviarie europee per elevare la qualità dei servizi.



Questa è una delle schede di presentazione di un cd proposto dalla Divisione Cargo di Trenitalia come mezzo di divulgazione al vasto pubblico del settore dei trasporti e delle imprese che si rivolgono ai trasportatori per movimentare le loro merci.

Tuttavia se si guarda la realtà dal basso, cioè dalla parte dei lavoratori che operano all'interno della Divisione, si avverte un senso di scoramento e d'incertezza per le prospettive loro offerte.

Abituati a vivere in un'azienda pubblica all'interno della quale era possibile il passaggio da un settore della produzione all'altro senza tanta difficoltà, ora, dopo l'irrigidimento organizzativo prodottosi con la "divisionalizzazione" delle FS, molti di essi si sono trovati ingessati in una collocazione organizzativa che li ha privati della possibilità di cambiare lavoro e, nel contempo, li ha inseriti in modelli e cicli lavorativi che rispondono soltanto alle esigenze della produzione.

Una produzione che è sempre meno programmabile su cicli lunghi e sem-

pre più sensibile al mercato ed alle sue regole.

In un certo senso questa innovazione organizzativa ha "precarizzato" il lavoro di molti ferrovieri che erano cresciuti all'interno di un'azienda modellata e gestita sulla base di un mercato ferroviario sostanzialmente monopolistico.

Ora, con il recepimento delle direttive comunitarie, ispirate alla liberalizzazione dei mercati ed alla concorrenza, ci si è dovuti adeguare. Forse si sarebbe potuto far meglio! Ma con questa realtà dobbiamo fare i conti e, dunque, recriminare ora non aiuta molto.

Noi rimaniamo dell'avviso che la Cargo ha sbagliato molto negli anni passati, quando si è andata a ficcare nell'improbabile joint venture con le ferrovie svizzere. Si sono persi anni preziosi per studiare strategie e programmare alleanze più solide e più affidabili. Sarebbe stato forse migliore un accordo al 20% con una grande impresa di livello internazionale che non un 50% di una cosa che non c'era e che non c'è.

Ora che i giochi sembrano fatti (Francia e Germania stanno praticamente spartendosi i traffici internazionali sia dei passeggeri che delle merci) sarebbe almeno il caso di allargare lo sguardo al dopodomani cioè all'allargamento ad est della U.E. ed alle nuove prospettive di mercato che questi paesi sono in grado di offrire. Specialmente ora che il "corridoio 5" è indicato tra le priorità delle infrastrutture che dovrebbero usufruire dei finanziamenti della comunità europea. La costituzione della LMC (Logistica Mediterranea Cargo) tra Trenitalia e Renfe rappresenta una novità importante ma non sufficiente ad allargare i nostri orizzonti di mercato.

C'è da augurarsi soltanto che, dopo le esperienze passate, i vertici societari sappiano muoversi con migliori intuizioni al fine di offrire all'impresa prospettive più solide intorno alle quali si possa ricostruire anche quel clima di fiducia tra gli addetti ai lavori che ora, francamente, sta toccando livelli molto bassi.

Edo Pantini

Germania battesimo del "Transrapid"

A Monaco nello scorso mese di aprile è stato presentato il prototipo di un nuovo supertreno cui è stato dato il nome di "Transrapid" che dovrebbe raggiungere la velocità di 500 km/h. Si tratta di un vero e proprio jet su rotaia che, stando alle prime informazioni tecniche, dovrebbe rappresentare una nuova generazione di elettrotreni per i collegamenti di media-lunga percorrenza.

Inghilterra, apparati centrali made in Italy

L'Ansaldo Signal (Finmeccanica) si è aggiudicata una commessa di 150 milioni di euro per lavori commissionati da Network Rail. Il primo apparato centrale munito di calcolatore (Acc) è già stato messo in esercizio e consente il controllo di 80 chilometri di linea ferroviaria.

Parte il business dell'Alta Velocità

Tutti i paesi del vecchio continente si stanno attrezzando per inserirsi in quello che sembra essere il business dei prossimi venti anni. Nel 2020 si calcola che la rete ferroviaria ad alta velocità supererà gli 8mila chilometri e collegherà le maggiori città della UE con i paesi dell'e-

st. Dalla punta del nostro estremo sud (attualmente individuata a Reggio Calabria) a quelle più a nord (Glasgow, Oslo, Stoccolma, Helsinki, San Pietroburgo e Mosca) una rete ferroviaria ad Alta Velocità consentirà di ridurre significativamente i tempi di percorrenza per distanze attualmente proibitive per il trasporto ferroviario.

Non meraviglia più di tanto questo scenario se già oggi i treni tedeschi TGV percorrono le strade ferrate in Belgio e Francia e quelli del consorzio franco-belga le linee ferroviarie di Olanda e Germania. Insomma interoperabilità già avviata da parte di alcune grandi imprese ferroviarie europee e dunque anche per le FS è partita la corsa. 75 miliardi di euro sono gli investimenti che l'Italia ha previsto per realizzare un sistema di A.V. che disegna una T nello stivale della penisola e rappresenta l'incontro della linea Milano-Napoli-Palermo con la trasversale Torino-Venezia-Trieste.

Ma l'Italia sconta ritardi e tempi di realizzazione notoriamente più lunghi di quelli degli altri



paesi e pertanto si corre il rischio di arrivare a giochi fatti.

Renfe, utile di 170 milioni di euro dalla Siviglia-Madrid

Dopo un primo avvio deludente e carico d'incertezze, i risultati conseguiti con l'entrata in esercizio dell'Ave, il supertreno della Renfe che copre, ormai da 11 anni, la relazione Madrid-Siviglia di 475 chilometri, ha prodotto utili per una somma superiore ai 170 milioni di euro, risultando di essere una delle linee ferroviarie più redditizie della Spagna. Ora l'impegno del governo spagnolo e della Renfe è rivolto verso la realizzazione della tratta Figueres-Perpignan che collegherà la Spagna con la Francia e costituirà uno dei pilastri del sistema A.V. europeo.

Lombardia, le FS rischiano l'esproprio

Con la legge regionale n. 74, approvata dal Consiglio Regionale della Lombardia, è stato approvato un articolo (22 bis) in base al quale la Regione, cui è affidata la competenza di individuare "le dotazioni patrimoniali essenziali allo svolgimento dei servizi oggetto dell'affidamento che devono essere messe a disposizione dell'impresa ferroviaria aggiudicataria del servizio", può determinare la cessione di dette dotazioni da parte dell'impresa ferroviaria uscente.

Tradotto in termini più chiari, significa che se alla esecuzione dei servizi attualmente svolti da Trenitalia per conto della Regione Lombardia, dovesse subentrare altra impresa ferroviaria aggiudicataria, "L'impresa uscente, o altro soggetto che detiene a qualunque titolo i beni individuati come essenziali ai sensi del comma 1 (reti, impianti, depositi, e materiale rotabile in esercizio sulle linee oggetto dell'affidamento), si impegna a mettere a disposizio-



ne i beni stessi, o comunque a cederli, all'impresa aggiudicataria del servizio".

La norma prevede anche che in caso di mancato accordo tra l'impresa uscente e la subentrante, spetti alla Giunta regionale determinare con proprio provvedimento unilaterale l'indennità da offrire all'impresa uscente per le dotazioni che passano all'impresa aggiudicataria.

Ergo, in caso di aggiudicazione dai servizi di trasporto locale, da parte di un nuovo soggetto ferroviario, la Direzione TMR Lombardia rischia di vedersi sottrarre gli asset attualmente in sua dotazione. Insomma una prospettiva veramente poco rassicurante!

Naturalmente questa situazione rischia di estendersi a macchia d'olio. Altre Regioni potrebbero seguire l'esempio della Lombardia e questo significherebbe non tanto l'avvento della concorrenza, come pure prevede il

decreto legislativo 422/1997 e le leggi regionali che ne discendono, ma l'esposizione al rischio di spogliazione di Trenitalia, la più grande impresa ferroviaria d'interesse pubblico. Si rischierebbe, insomma, una privatizzazione strisciante a favore di soggetti che potrebbero addirittura associarsi con trasportatori stranieri e al di fuori di ogni logica di reciprocità che, in un contesto europeo, dovrebbe essere alla base dell'interoperabilità delle reti ferroviarie.

In questo ambito la vigilanza del Ministero dei Trasporti e del Ministero dell'Economia sembra non sortire effetti se, com'è vero, la più importante Regione d'Italia ha approvato questa Legge 74 del 15 aprile 2003 con la quale si stabilisce in caso di passaggio da una gestione ad subentrante del pubblico locale (art. 22 bis) la cessione delle dotazioni patrimoniali necessarie per lo svolgimento del servi-

FS, continua il calo occupazionale

Dal 1996, cioè dall'avvento dell'era Cimoli, al 2002 si è registrato un lento ma continuo calo occupazionale. La tabella riporta, anno per anno, la diminuzione del numero degli addetti.

Consistenza media dei dipendenti del Gruppo FS

1996	127.000
1997	125.000
1998	122.000
1999	118.000
2000	114.000
2001	109.000
2002	102.000

A ridosso dell'accordo contrattuale siglato lo scorso 16 aprile



con le organizzazioni confederali, l'A.D. Giancarlo Cimoli, nel corso di una audizione alla Commissione lavori pubblici del Senato, ha annunciato un ulteriore taglio di 10mila posti nel corso dei prossimi cinque anni in rapporto all'automazione di varie attività lavorative. Secondo Cimoli, nel 2002, il taglio di 2.500 posti di lavoro ha fatto registrare una riduzione del costo del lavoro pari al 10 per cento. Nel corso della stessa audizione l'ing. Cimoli ha anche annunciato l'entrata in esercizio della nuova rete A.V. Roma-Napoli per il gennaio 2005 e per il 2008 l'apertura della Milano-Novara.

Regione Lazio, Piano triennale per le ferrovie

Un programma di spesa per circa 201 milioni di euro è stato annunciato dal presidente della regione Lazio Francesco Storace, in occasione della visita effettuata nell'Officina M.R. di Trenitalia.

Il piano cofinanziato dalla Regione per il 25% dalla Regione e per la restante somma da Trenitalia si aggiunge alla somma di 30 milioni di euro stanziata dalla società per il rinnovo e l'adeguamento dei materiali rotabili agli standard di qualità.



Questi finanziamenti consentiranno di acquistare entro il 2005 36 locomotive serie "E464" e 72 carrozze a doppio piano. E' previsto anche il ricondizionamento di 100 complessi del tipo a piano ribassato e di 15 convogli Taf ad alta frequentazione.

Con questo programma d'interventi la regione Lazio si candida a divenire *leader* a livello nazionale con una flotta che conta ben 36 Taf a doppio piano su le 80 composizioni circolanti in campo nazionale.

Per Trenitalia l'impegno finanziario è oneroso: oltre 108 milioni di euro nel biennio 2003-2004 e circa 93 milioni di euro nel 2005.

Nel corso dell'incontro, l'Assessore regionale ai trasporti, Giulio Gargano, ha anche annunciato un accordo in corso di maturazione con RFI per l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria delle tratte che collegano Viterbo, Tivoli e Nettuno con la capitale.

UN CONTRATTO INDECIFRABILE

Non ci si aspettava che il CCNL fosse scritto in italiano perfetto, ma si sperava che potesse essere compreso almeno dagli addetti ai lavori.

D'altronde, anche da questo punto di vista, l'articolato del C.C.N.L. è frutto della nuova Dirigenza! Ma passiamo a trattare gli argomenti che più interessano i ferrovieri:

- scala classificatoria;
- avanzamenti per automatismo;

Istituzione dell'ERI;

Calcolo della I.U.P. del personale dell'Area Quadri (livelli A e B), già di Categoria IX e VIII;

Scala Classificatoria

Riproduce quella istituita con l'art. 21 del CCNL 1990/92: sono stati eliminati i parametri iniziali delle ex aree funzionali I, II e IV, per cui le 12 posizioni stipendiali vengono ridotte a 9, che, con l'aggiunta del livello H (parametro 100) e del livello C (parametro 138, da attribuire all'Ispettore neo assunto), diventano 11 parametri stipendiali, cui corrispondono 8 livelli retributivi.

Promozioni per anzianità

Le promozioni per sola anzianità o per automatismo, previste dall'art.23 del CCNL 1990/92, trovano applicazione nell'ambito delle ex aree funzionali I,II e IV, ma solo dal 2° al 3° parametro, in quanto, come sopra precisato, il primo parametro è stato fuso con il secondo.

Perciò, l'Ausiliario, ex parametro 122, al quale verrà attribuito il livello stipendiale G2, dopo 3 anni di anzianità nell'ex parametro 122 (ex II Categoria), verrà inquadrato in G.1; l'Operatore della Circolazione, con parametro 142 (ex IV Categoria), al quale verrà attribuito il livello stipendiale F2, dopo 7 anni di anzianità nell'ex parametro 142, verrà inquadrato in F.1; il Macchinista, con parametro 167 (ex VI categoria), al quale sarà attribuito il livello retributivo D2, dopo 6 anni di permanenza nella ex sesta, sarà inquadrato in D.1.

Per i ferrovieri che saranno assunti dopo il 31.7.2003 (o dopo il 31.8) – se ce ne saranno - il tempo richiesto per il passaggio all'ex parametro di vertice (135 dell'ex area funzionale I, 156 della II e del 186 della IV), sarà ridotto di 1 anno, per l'ex I area funzionale e di 2 anni per la II e per la IV.

ERI

I nuovi stipendi iniziali (i cosiddetti minimi contrattuali) sono inferiori alla somma degli elementi retributivi in essi conglobati.

Pertanto, per i ferrovieri in servizio alla data 31.7.2003, con esclusione di quelli con ex parametro 100 e 156 iniziale (Segretario), si determinerà un'eccedenza stipendiale, denominata Elemento Retributivo Individuale (E.R.I.) che costituirà un assegno personale pensionabile, non riassorbibile, non frazionabile, né rivalutabile.

Ovviamente tale assegno non verrà corrisposto al personale che sarà assunto dopo il 31.7.2003 ed, in occasione di pas-

saggio a livello stipendiale superiore, non viene corrisposto l'ERI del nuovo livello, ma viene conservato quello in godimento nella precedente posizione.

Indennità di Utilizzazione Professionale per i Quadri

E' senza dubbio il problema più discusso

L'art. 34 del CCNL delle Aziende del Gruppo FS, che fissa i criteri per il calcolo dell'indennità di utilizzazione professionale per il personale dei livelli A e B, non brilla per eccessiva chiarezza.

La norma sopra citata prevede un diverso trattamento per coloro che accederanno all'Area Quadri dopo l'entrata in vigore del CCNL e rispetto a coloro che sono già inquadrati nell'ex 9^a ed 8^a Categoria.

Per i primi, quelli che accederanno all'Area Quadri successivamente all'entrata in vigore del CCNL, è previsto un minimo (€ 63,52 per il livello A e € 59,39 per il livello B) ed un massimo (€ 418,59 per il livello A e € 272,43 per il livello B), che sarà attribuito dal Dirigente nella misura e nei modi che conosciamo.

Per i Quadri, già tali alla data di entrata in vigore del contratto, per determinare l'importo dell'indennità di Utilizzazione Professionale, occorre far ricorso ad una formula algebrico-matematica, molto complessa, che può essere così articolata:

$$IUPQ = IF + SP + IQ + SPO - (IF.1 + SP) : 12 \times 14 - 35,$$

dove

IUPQ sta per Indennità Utilizzazione Professionale Quadri
IF sta per Indennità di Funzione (art. 66 CCNL Attività Ferroviarie)

SP sta per Salario professionale

IQ sta per l'ex Indennità Quadri, di cui all'art.49 CCNL 1990/92

SPO sta per Salario Posizione organizzativa (art 80 CCNL 1996/99)

IF.1 sta per Indennità di Funzione, di cui all'art.67, punto 1.1, CCNL Attività Ferroviarie;

da cui, sostituendo alle sigle gli importi, riferiti ad un Quadro di IX Categoria, al quale è stata attribuita la misura minima (Base € 309,87 + posizione € 143,06 + superminimo € 135,57), si ottiene il seguente risultato:

$$IUPQ = € 238 + € 87 + € 239,02 + € 588,5 + € 31,89 - (€ 238 + € 329,02) : 12 \times 14 - € 35 = € 1.274,41 - € 661,52 + € 35 = € 647,89$$

Sottraendo dall'importo sopra ottenuto (€ 647,89) quello dell'IQ, precedentemente percepito (€ 620,39, costituito dall' IQ + SPO), si otterrà l'IUPQ, che risulterà pari a € 27,5. Per il personale di Categoria VIII, l'importo dell'IUPQ, calcolato con i criteri sopra illustrati, sarà pari a € 36,98.

Giustino Di Nallo

La rappresentatività eterno problema

In questi tempi di confusione, sempre più spesso sento l'esigenza di fare chiarezza, prima con me stesso e poi con chi mi circonda. Questa mia esigenza forse deriva dal fatto che viviamo un momento particolare in cui i vecchi riferimenti sono saltati e noi tutti siamo alla ricerca di nuove vie e di nuove porti a cui attraccare.

Il mondo è in piena ebollizione ed il sindacalismo sembra essere in una fase di vuoto d'idee anzi, peggio ancora, si sta sgretolando in tanti pezzi.

In tempo d'incertezza generale non resta che ancorarsi ai massimi sistemi e serrare le fila senza correre l'alea dell'azzardo, in poche parole meglio l'uovo oggi che una presunta gallina domani.

In questi momenti è bene attenersi scrupolosamente alle regole senza tentazioni di fughe in avanti che potrebbero rivelarsi delle mere utopie e valutare tutto con molta ponderazione, senza vane speranze di ipotetici successi che non sono mai avvenuti dall'oggi al domani, solo per una scelta più o meno azzeccata, ma costruiti con pazienza, volontà e lungimiranza.

Per fare ciò bisogna recuperare al massimo una dimensione di compattezza, di etica comportamentale ed oserei dire di tolleranza. Tutto ciò si fa anche con regole certe ed esigibili da tutti ed è proprio perché ho l'impressione che le idee in merito siano un poco confuse che vorrei cominciare ad esaminare cosa è la "rappresentatività" perché è da essa che parte la legittimazione di ogni nostro comportamento sindacale e sociale.

L'istituzione sindacale, così come delineata dalla Costituzione e dal Codice Civile, dovrebbe essere basata su una caratteristica essenziale della nostra democrazia: la rappresentanza.

Una istituzione veramente rappresentativa deve comportare necessariamente un equilibrio tra l'autonomia del rappresentante nell'esercizio delle sue funzioni ed il controllo democratico da parte dei rappresentati. Se manca l'autonomia il rappresentante eletto rischia di non essere libero nelle sue scelte ma diretto da qualcosa o qualcuno che non sia la propria coscienza; ma se manca il controllo dei rappresentati, la rappresentanza non vive il suo carattere democratico.

L'essere autonomo non significa distacco dal corpo elettorale, ma capacità di sintetizzare gli interessi particolari, individuali o di gruppo che si rappresenta. In estrema sintesi chi esercita una qualunque forma di governo (in questa categoria sono da ricomprendersi tutti i quadri sindacali) è tenuto a rispondere agli iscritti non in merito alla soddisfazione di rivendicazioni particolaristiche, ma in relazione alla capacità di realizzare il bene comune dei lavoratori e dell'organizzazione sindacale. Quindi bisogna rimanere in ascolto dei singoli iscritti, dei gruppi e dei movimenti che rappresentano esigenze nel sindacato. E' da un po' che si ha l'impressione che il sistema sindacale sia auto referenziato ed i rappresentanti, perdano di vista il dato essenziale della rappresentanza ampia e si comportino in modo da risultare più sensibili agli interessi a loro più prossimi e non al supremo interesse della solidarietà con i rappresentati. E' questa una tentazione forte per chi esercita un potere: dimenticare aspetti propri e costitutivi della democrazia.

Risulta così allentata l'originaria tensione ideale e progettuale, si finisce col ridurre l'attività a semplice intermediazione di interessi di gruppi di pressione, che tentano di occupare spazi sempre più ampi per affermare egemonie in set-

tori di competenza. In tal modo, si resta ai margini di una funzione non compiutamente rappresentata. Si rischia di esprimere l'improprio ruolo di soggetti trainanti della "settorializzazione" della rappresentanza, che, anziché essere "rappresentanza dell'intera categoria", diviene essa stessa "rappresentanza di se stessi". Sviliti, quindi, a portavoce d'interessi particolari e tutori di rivendicazioni corporative.

Così facendo è facile accorgersi che l'istituzione soffre. L'apparato burocratico surroga l'autorità decisionale e vanno in crisi le stesse assemblee che dovrebbero formare il consenso e la formazione della linea politica dell'istituzione.

Per tentare di uscire da una crisi di rappresentanza bisogna, in qualche modo, dare spessore alla democrazia interna. La democrazia è cosa difficile, e pertanto va difesa e resa più forte. Mi sembra di poter dire che saremmo poco attenti se ci nascondessimo la crisi del sindacalismo in generale che si riverbera anche sul nostro e non possiamo sottovalutare l'importanza di attuare tutte quelle forme di protezione della nostra organizzazione tendenti "in primis" alla massima compattezza a tutti i costi. Va sempre perseguito un lavoro per recuperare la tensione e la complessiva capacità progettuale, per ristabilire condizioni democratiche interne. Al tempo stesso va riconsiderato l'opportunità di selezionare la classe dirigente futura affinché essa sia capace di formulare programmi atti ad orientare la politica sindacale verso l'innovazione.

E' più che urgente restituire alla nostra organizzazione la natura di "mezzo" e non di "fine" della rappresentanza democratica. Bisogna agire per difendere i diritti dei ferrovieri, fermando degenerazioni e frammentazioni, in vista di uno sviluppo che necessita di un tessuto interno democratico diffuso e resistente, in mancanza del quale l'indebolimento della stessa democrazia, potrà ad una pericolosa involuzione.

Sergio Di Nardo

