



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

# IL FERROVIERE

autonomo e di base



ANNO II N° 3-4  
Marzo - Aprile 2003



## Sommario

4	Un contratto pieno d'insidie <i>Armando Romeo</i>
5	CCNL, cambiare si può <i>documento della S.G.</i>
8	Assetti societari <i>G.U. Omar</i>
10	Infrastrutture del sistema europeo <i>Mauro Giovannini</i>
12	Ferrovie e liberalizzazione <i>Marco Bellicano</i>
13	Paul, Mick...e il contratto Collodi
14	Orario di lavoro e le sue evoluzioni <i>Pierino Bernardini</i>
16	TFR, importante decisione della Corte di Cassazione
17	La clausola sociale
19	Notizie dall'estero
21	Attività & Attualità



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 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.orsafferrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it)  
[www.sindacatoorsa.it](http://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 20 Maggio 2003

IL FERROVIERE AUTONOMO E DI BASE - N° 3-4 -2003



# Un contratto pieno d'insidie

Il ciclo, in continua discesa per i lavoratori, avviato dalla famigerata Direttiva Prodi, sostanzialmente ribadito dalla Direttiva D'Alema, ripreso e concretizzato successivamente con l'altrettanto famoso, proditorio, accordo del 23 novembre 1999, si risolve, come logica conseguenza, nel CCNL che Confindustria ha siglato lo scorso 16 aprile con Fit-Filt-Uilt-Ugl.

Non è difficile evidenziare come questo CCNL, così strutturato, nel contesto in cui si cala e nei contenuti, non garantisca nessuno e nulla (almeno sul versante dei lavoratori), ma anzi apra pericolosi spiragli e vuoti che favoriscono e preludono proprio a quella liberalizzazione selvaggia, che tutti dicono, per lo meno a parole, di voler scongiurare. Così come appare palese che arretra di netto il baricentro dei diritti dei lavoratori, peggiorandone le condizioni personali e di lavoro.

Tutti, o almeno la gran parte, ricorderanno la Direttiva Prodi, agli inizi del 1997, le cui principali finalità risiedevano nella frantumazione di F.S. e del contratto dei ferrovieri, mediante la dislocazione delle attività da essi svolte nell'ambito delle previsioni contrattuali merceologiche affini. Tale scopo era da perseguire principalmente a mezzo di trasferimenti di rami d'azienda e contratti di out-sourcing (appalti). Elemento di pari spicco in quella Direttiva era costituito dalla enfatica proclamazione di riduzione del costo del lavoro, individuale e globale. Come i più attenti ricorderanno, la Direttiva Prodi fu avversata dai ferrovieri con una protesta che resta alla storia degli ultimi anni per la massiccia adesione.

Più in avanti si spingeva, sollecitato dalla intermedia Direttiva D'Alema, l'accordo del 23 novembre 1999, nella sopra menzionata escalation in negativo, confezionato sulla falsariga e secondo le indicazioni dello studio commissionato al Prof. Gronchi dall'allora Ministro del Tesoro Amato. L'accordo del 23 novembre, infatti, oltre a fissare gli interventi in riduzione sul costo del lavoro, gli aumenti di produttività (flessibilità sull'orario di lavoro e ridimensionamento dei livelli d'occupazione), la ridefinizione, in senso peggiorativo, dei diritti dei ferrovieri (ferie, festività), indicava e perseguiva la strada del doppio regime salariale sulle retribuzioni base, mediante il meccanismo dell'E.R.I.

Anche nei confronti dell'accordo del 23 novembre, i ferrovieri hanno avuto modo di esprimere con la protesta la loro ferma e decisa contrarietà, in piena coerenza con il dissenso manifestato avverso la Direttiva Prodi.

Il CCNL siglato il 16 aprile, va ancora oltre rispetto alle negatività della Direttiva Prodi e dell'accordo del 23 novembre citato. Infatti, se da un lato non rappresenta, né potrebbe in assenza di "clausola sociale", uno strumento di garanzia per i lavoratori a fronte di "dum-

ping sociale", dall'altro esplicitamente (art. 11) apre all'applicabilità, ove di convenienza, ai contratti merceologici relativamente agli appalti delle attività che attualmente sono svolte da aziende ferroviarie (F.S. in primo luogo).

Se a questo aggiungiamo che per alcune di queste attività si è reso possibile l'utilizzo del lavoro interinale (la manovra non è esclusa dal ricorso al lavoro interinale dall'art.19, con illogicità ed incoerenza rispetto al presupposto del rischio - va evidenziato che Serfer, pur, oggi, partecipata al 100% da Trenitalia, non ha sottoscritto il CCNL; anche le attività di vendita sono in analoga condizione e nel loro caso il contratto merceologico affine è ben identificabile - la Società Passaggi già applica ai propri dipendenti altro CCNL), possiamo comprendere come la fuga dal contratto, agevolata dall'art. 11, rappresenti un vero e proprio pericolo per l'occupazione di molti nostri colleghi.

Ancora oltre si spinge il CCNL relativamente al doppio regime salariale. Ai ferrovieri nuovi assunti, che non hanno l'E.R.I., si affiancano, per le stesse mansioni svolte, non soltanto i ferrovieri che hanno l'E.R.I. del profilo rivestito, ma anche quelli che a seguito di passaggio al livello superiore (ad esempio per automatismo da D2 a D1) anno l'E.R.I. del livello di provenienza. In altri termini un triplo regime salariale, con disparità retributive, ingiustificate ed ingiustificabili, tra lavoratori che rivestono lo stesso profilo e svolgono le medesime mansioni.

Non intendo entrare nel merito dettagliato di molti altri problemi che il CCNL presenta.

Mi preme tuttavia sottolineare, sommariamente, da un lato il palese arretramento, per i lavoratori e le loro rappresentanze, del CCNL in materia di Relazioni Industriali: non si concordano le esigenze di personale, le flessibilità sull'orario di lavoro.

Dunque il prolungamento dell'orario settimanale a 42 ore non viene preventivamente concordato con le RSU, così che ai lavoratori viene tolto, a discrezione dell'azienda, un periodo di riposo pari a tre Riposi compensativi per due mesi senza il loro consenso - magari compensato da assunzioni di lavoratori interinali o a tempo determinato, con altro contratto merceologico, nei periodi di recupero.

Dall'altro mi preme evidenziare il pesante stravolgimento, in senso peggiorativo, sul versante dei diritti e delle tutele: dai trasferimenti, senza limiti geografici affidati alla discrezionalità datoriale; alla malattia ed infortunio, in cui il superamento del periodo di comportamento determina la risoluzione del lavoro (da notare che in questo caso il ferroviere, ove non avesse maturato diritto a pensione, rimarrebbe, come si suol dire, "con una mano davanti ed

una di dietro", non essendo, in tal caso, applicabile automaticamente il meccanismo di pensione privilegiata per inabilità al lavoro assoluta, di cui, fino a ieri godeva); alla perdita del diritto ad un orario di lavoro per i Quadri, la cui libertà viene in concreto pregiudicata dalla combinazione del "non pagamento" dello straordinario svolto obbligatoriamente e la determinazione della retribuzione da parte del dirigente. Persino le ferie sono, nel CCNL, ridotte.

Un CCNL dunque, come è fin troppo agevole osservare, al "ribasso", in piena linea ed assonanza con la dileggiata (pressoché da tutti i ferrovieri) Direttiva Prodi e con l'accordo del 23 novembre 1999, ben richiamato dalla premessa al contratto aziendale.

Certo un'organizzazione come la nostra, così sensibile alla tutela della dignità del lavoratore, come dimostra la decisa presa di posizione per il "Sì" nel referendum estensivo dell'art. 18 legge 300/70, ritiene che tale contratto non possa essere accettato.

Ma a questo va aggiunto che persino l'incremento definito nel CCNL di 85 Euro è in linea con la riduzione dei salari, in termini reali, dei ferrovieri prospettata dalla "immensa" Direttiva Prodi.

Tale incremento infatti, dopo oltre sei anni di moratorie e staticità retributiva (dal 1999 compreso al 31 dicembre 2004) e con un tasso d'inflazione sempre in crescita, non compensa neanche il biennio economico 2003-2004. Basti ricordare che i metalmeccanici per un solo biennio chiedono, per il recupero inflattivo, 150 (CGIL, Cisl e Uil hanno appena sottoscritto il contratto biennale con un incremento medio di 90 euro) Euro e che il pubblico impiego ha appena rinnovato il contratto per il biennio economico a 108 Euro.

Qual è dunque la logica degli 85 Euro, se non quella della riduzione del costo individuale del lavoro?

In definitiva, obiettivamente, l'assetto contrattuale delineatosi il 16 aprile rappresenta un arretramento nei diritti, nelle tutele, nelle retribuzioni nelle condizioni di vita dei ferrovieri, in un contesto di liberalizzazione che si conferma selvaggia ai loro danni.

Erano queste del resto le premesse e gli orientamenti preannunciati, nonostante le contestazioni ed opposizioni, ed era chiaro il tentativo di voler cancellare le conquiste normative e salariali dai ferrovieri ottenute in decenni di lotte.

Oggi la nostra azione è correttamente e linearmente protesa alla salvaguardia delle conquiste ottenute con sacrificio dai lavoratori.

Per questo, convinti della marcata negatività dell'assetto contrattuale scaturito il 16 aprile, riteniamo che l'ultima, decisiva parola spetti ai ferrovieri tutti, quali destinatari di una pesante riforma in *peius* delle loro condizioni di lavoro e di vita.

Sarà dalla loro volontà, espressa in una consultazione referendaria, che, riteniamo, possano scaturire maggior vigore e determinazione per cambiare un assetto contrattuale che mortifica i ferrovieri, il loro lavoro, la loro dignità. Con il loro consenso siamo convinti di poterlo cambiare: cambiare si può con la determinazione e la volontà dei lavoratori.

**Armando Romeo**

# Il CCNL delle attività ferroviarie e aziendale F.S.: Cambiare si può!!!

*(Documento della Segreteria Generale Or.s.a.-Ferrovie)*

L'Or.S.A.-ferrovie si appresta a chiamare i ferrovieri alla consultazione referendaria sui contratti di lavoro, che non ha sottoscritto, delle attività ferroviarie e aziendale F.S., confermando il giudizio negativo già espresso al tavolo negoziale.

Alla consultazione l'Or.S.A.-ferrovie sostiene le motivazioni per il rigetto delle iniquità contenute nel nuovo assetto contrattuale, intendendo così stabilire un patto di lotta con i lavoratori per cambiare un contratto che costituisce un sostanziale, notevole arretramento nelle tutele, nei diritti, persino nelle retribuzioni.

E pensare che il contratto avrebbe dovuto costituire, come il solenne, quanto inutile, preambolo contrattuale si sforza di affermare, un primo, sia pure insufficiente, passo per arginare i fenomeni di dumping sociale determinati da una liberalizzazione selvaggia. Al contrario è proprio questo contratto collettivo che realizza, di per sé, disparità e dumping sul versante del lavoro, mentre resta, per parte imprenditoriale, soggetto ad una verifica sulla convenienza ed appetibilità.

## Clausola Sociale e Campo di applicazione

Ancora una volta dobbiamo sottolineare la necessità- e la mancanza- di una norma che, obbligando tutte le imprese ad applicare un unico contratto nazionale di lavoro, assicuri i lavoratori del settore dal rischio del cosiddetto dumping contrattuale, configurabile quando le condizioni e le tutele del lavoro sono lasciate al libero arbitrio delle imprese ed alla incontrollata concorrenza del mercato.

L'assenza di tale clausola, ha determinato un pesante squilibrio al tavolo del negoziato, da un lato verso una rincorsa al "ribasso", fino

ad oltrepassare e peggiorare, con il CCNL delle attività ferroviarie e aziendale F.S. i trattamenti minimi attuali, dall'altro, ancorché l'assetto risultante sia straordinariamente riduttivo delle garanzie, dei salari, delle certezze, risulta insufficiente e dunque inefficace per il "mercato" in una sorta di incessante spirale involutiva.

A questo va aggiunto che la previsione del "campo di applicazione" del CCNL è a dir poco evanescente, fino al punto da non comprendere direttamente neppure le società controllate/partecipate dal Gruppo F.S. (vedi Serfer, Passaggi, ecc.).

Ma questo aspetto è aggravato in modo determinante e chiaro dalla previsione dell'art. 11 del CCNL delle attività ferroviarie, il cui rinvio ai "trattamenti previsti nella disciplina contrattuale applicabile nel settore merceologico", in caso di appalto di attività che oggi le aziende ferroviarie svolgono "all'interno del ciclo produttivo" è l'emblema dell'assoluta permeabilità del contratto alla concorrenza con altri contratti, in una logica d'incessante corsa al ribasso.

Siamo dunque in presenza di un contratto che consente ed anzi favorisce la fuga dal contratto stesso attraverso l'esternalizzazione di attività. Appare evidente che maggiormente esposte sotto questo profilo sono molte delle attività c.d. strumentali che oggi vengono svolte all'interno di F.S., la cui tipologia è, in qualche modo, riconducibile ad altri settori merceologici di riferimento.

## Relazioni industriali

Il CCNL prevedendo la sola informativa come istituto di carattere generale, esclude un ruolo di contrattazione per le OO.SS. e le RSU. Le garanzie ed i diritti sindacali sono ridotti ai minimi termini (in particolare a

quelli di base previsti dallo Statuto dei lavoratori). Queste caratteristiche sono soltanto parzialmente recuperate dal contratto aziendale, che tuttavia toglie alla contrattazione decentrata importanti pezzi di trattativa: la definizione delle esigenze di personale, i criteri per i passaggi d'area, la definizione di periodi di flessibilità dell'orario (fatta eccezione per il secondo periodo, v. art. 22, p.1.2), non sono oggetto di contrattazione.

E' questo uno dei tanti aspetti dell'arretramento del mondo del lavoro ferroviario presenti nel CCNL, che sostanzialmente espropria il lavoratore della disponibilità del proprio tempo libero, affidando l'individuazione del periodo di flessibilità (che può essere pari a otto settimane) alla mera discrezionalità aziendale.

### **Costituzione del rapporto di lavoro**

Gli elementi di precarietà e temporaneità del rapporto di lavoro: il contratto di apprendistato, durata da 24 a 48 mesi con retribuzioni al 78-95%, non è sorretto da alcun meccanismo di garanzia di trasformazione a tempo indeterminato al termine del periodo formativo; il contratto di fornitura di lavoro temporaneo, cd contratto di lavoro interinale, regolato dalla legge 196/1997, pur enunciando i casi di esclusione in relazione alla legge 448/1999 e le mansioni comportanti i maggiori rischi (v. art. 19 p. 2 del CCNL) consente, in netta contraddizione, il lavoro interinale per la manovra e per la manutenzione delle linee aeree e dell'armamento; il ricorso al contratto a tempo determinato viene consentito per una casistica più ampia e per una percentuale fino al 13% medio annuo dei lavoratori impiegati nell'unità produttiva (il riferimento al dato medio implica che la percentuale possa raggiungere picchi ben più alti, anche più del doppio). Per i CFL già assunti ed in servizio al 1 agosto 2003 per le mansioni della ex II e IV area, l'inquadramento avviene rispettivamente al parametro retributivo F2 e D2 con riassorbimento delle differenze retributive tra l'ex livello di appartenenza e il parametro corrispondente a G1 o E. In tal modo per loro sarà immediatamente operante la retribuzione del contratto di settore (art. 13, p. 7 e p.13 del contratto aziendale; vedi anche, per l'ex profilo di Ispettore, il p. 15).

### **Orario di lavoro**

L'orario settimanale passa in via generale a 38 ore,

per l'azienda F.S. il contratto di confluenza prevede, per ora, il mantenimento delle 36 ore (34 per la manovra).

Tra i punti di regresso, che coinvolgono direttamente l'orario di lavoro nelle attività ferroviarie, oltre alle specificità esposte in dettaglio relativamente alle varie tipologie di lavoro, va rilevato che ai Quadri viene retribuito lo straordinario prestatore eccedente le sei ore calcolate su base mensile (da osservare che l'art. 23, punto 4, esclude del tutto dal pagamento le prestazioni, ancorché eccedenti che superino le 6 ore computate su base mensile, se effettuate dai quadri che svolgano attività amministrative, i quali hanno comunque l'obbligo contrattuale di fornire prestazioni straordinarie non retribuite fino a 80 ore trimestrali e 250 annuali).

Se a questo aggiungiamo che i trattamenti dei quadri sono rimessi all'assoluta discrezionalità aziendale (in particolare il superminimo), comprendiamo meglio come tale meccanismo sia tale da vanificare ogni certezza di questo personale sulla durata dell'orario di lavoro.

Le flessibilità periodali (art. 22, p.1.2 del CCNL delle attività ferroviarie e art. 14 p. 1.3 del contratto aziendale) possono essere attuate dall'azienda anche in caso di assenza di accordo, e per un periodo di 8 settimane. In tal modo l'azienda può richiedere ai lavoratori una prestazione settimanale di 42 ore settimanali per quasi due mesi, con una semplice informativa preventiva alle strutture sindacali.

Per le parti relative alle specificità si rinvia alle informazioni relative.

**Malattia.** Viene introdotto per la prima volta il meccanismo del comporta mobile, ossia di un periodo mobile di malattia pari a 12 mesi nell'arco di tre anni (elevato in casi eccezionali, per i casi strettamente previsti dall'art. 26, p. 8, a 30 mesi), superato il quale il rapporto di lavoro si risolve. In altri termini il lavoratore, superato il suddetto periodo, si ritrova "licenziato".

E' anche qui evidente l'arretramento sotto il profilo delle tutele, soprattutto ove si consideri che, il comporta anziché colpire l'assenteismo (per la verità molto basso in ferrovia) finirà con il "sanzionare" i malati gravi.

### **Infortunio**

Anche sulla disciplina dell'infortunio va riscontrato un regresso di tutela per i lavoratori, poiché anche in questo caso, per l'infortunio non sul lavoro, si



applica il meccanismo del comporto.

In particolare per tutti quelli dell'esercizio, per le attività che richiedono un coinvolgimento fisico molto elevato, la ricollocazione in servizio in mansioni conformi alla ridotta capacità del lavoratore è subordinata, contrariamente a quanto oggi è previsto dal Decreto ministeriale, alle "esigenze organizzative".

Dunque non c'è più la certezza della ricollocazione, sia pure temporanea, fino ad oggi garantita.

Inoltre, secondo l'art. 16, p. 5, del contratto aziendale, qualora il soggetto inidoneo non consegua le abilitazioni previste per l'eventuale profilo professionale disponibile, potrà vedere, ad ulteriore discrezione dell'azienda, risolto il proprio rapporto di lavoro.

### Trasferimenti individuali

L'azienda, secondo la disciplina dettata dall'art. 40 del CCNL, può disporre il trasferimento, senza limiti territoriali di percorrenza, per "comprovate esigenze tecniche, organizzative e produttive", di tutti i lavoratori, con esclusione di quelli che abbiano compiuto i 50 anni di età. Invece coloro che sono addetti alla progettazione e alla connessa esecuzione dei lavori relativi alla costruzione di linee e impianti potranno essere trasferiti indipendentemente dall'età anagrafica.

In ogni caso il rifiuto di trasferimento costituisce motivo di licenziamento con preavviso (art. 58, lett. G, CCNL delle attività ferroviarie).

Anche su questo versante la discrezionalità delle aziende e la grave sanzione prevista, combinate con l'estensione di F.S. su tutto il territorio nazionale evidenzia come l'assenza di regole e criteri oggettive costituisca un pericoloso arretramento dal punto di vista delle certezze del lavoratore.

### Sanzioni Disciplinari

Anche su questo tema si palesa l'indole peggiorativa del contratto collettivo. Sanzioni più pesanti a parità di mancanza (assenza ingiustificata fino a 10 giorni prima punita con la multa, viene punita da un giorno di sospensione fino al licenziamento).

Inoltre, vengono meno le certezze in ordine alla tassatività delle previsioni sanzionatorie (viene aperta ogni fattispecie sanzionatoria: vedi ad esempio l'art. 55, p. h), art. 58, p. l), e alla durata del procedimento disciplinare considerata la genericità della previsione dell'art. 61, p. 2 del CCNL.

### Retribuzione

Tutt'altro che in linea con le indicazioni di recupero inflattivo e palesemente al di sotto di qualsiasi altro rinnovo contrattuale è l'importo di 85 Euro nell'arco di due anni previsto dal CCNL. Tanto più che per i ferrovieri il periodo di erosione inflattiva da considerare è pari a sette anni di mancato adeguamento dei salari all'inflazione (dal 1999 compreso al 31.12.04).

A questo si deve aggiungere l'istituzione dell'E.R.I., istituto che determina un doppio regime salariale non soltanto tra nuove generazioni e lavoratori, ma tra i lavoratori in servizio, che, in caso di passaggio al livello retributivo superiore (anche per automatismo) si vedranno inquadrati nel nuovo stipendio base previsto dal CCNL, ma, portandosi dietro l'E.R.I. del livello di provenienza, avranno una differenziale retribuzione base (ovviamente inferiore) rispetto a coloro che erano già inquadrati in quel livello retributivo precedentemente al CCNL.

Un doppio regime a pieno titolo (anche sulle ferie, ridotte per tutti a 20/25 giorni - per i turni su cinque giornate settimanali, e a 24/29 per quelli articolati su sei - più 4 permessi non frazionabili per recupero festività soppresse, art. 24, p. 4 CCNL, ma compensate, per gli attuali dipendenti, da "permessi" aggiuntivi, art. 15 contratto aziendale), caratterizzato da una diversa retribuzione base per attività eguali, che implica evidenti ingiuste disparità.

L'Una tantum, che verrà irrogata ai ferrovieri prossimamente, se depurata delle quote di premio di risultato, dovuto per il 2002, è ben lungi dal compensare la tardata decorrenza del CCNL (fissata al 1/1/2003, ma con una quota, da gennaio a agosto, che fa parte dell'una tantum), considerando il considerevole lasso di tempo di vacanza contrattuale trascorso.

I ferrovieri, in quanto destinatari di un assetto contrattuale evidentemente peggiorativo, sono dunque chiamati ad esprimersi in proposito, e riteniamo che la loro opinione possa essere l'inizio di una mobilitazione della categoria tesa a modificare un CCNL che mortifica il lavoro.

L'espressione di voto alla consultazione referendaria promossa dall'Or.S.A.-ferrovie, sarà pertanto il primo scalino per respingere il CCNL, che riteniamo si possa e si debba cambiare con la forza della compattezza e della determinazione.

*(Documento della Segreteria Generale Or.s.a.-Ferrovie)*

# Assetti societari

*Chiesto un incontro al Ministro Lunardi*

Le indiscrezioni apparse sulla stampa circa l'intenzione del Ministro Lunardi di scorporare Rfi dalla Holding FS, hanno suscitato l'immediata reazione dell'Or.s.a-Ferrovie, che, chiaramente contraria a questa ipotesi, ha chiesto immediatamente di essere ascoltata dal Ministro.

Sulla delicata questione, infatti, è arcinota la posizione dell'Or.s.a. che fin dai tempi della prima Divisionalizzazione si è sempre battuta per mantenere l'unicità dell'impresa e l'unitarietà della categoria. Due concetti che hanno costantemente ispirato l'azione del sindacato autonomo e di base e che sono stati ribaditi in ogni documentazione ufficiale.

Anche ora che le tre direttive comunitarie n. 12, 13 e 14/2001 (denominate "primo pacchetto infrastrutture") devono essere recepite negli ordinamenti nazionali degli Stati membri, l'Or.s.a. ricorda che favorire lo sviluppo del mercato ferroviario anche attraverso l'ingresso di nuovi operatori del trasporto su rotaia non significa necessariamente attuare lo smembramento delle imprese esistenti.

In Italia, a riprova che l'attuale assetto societario di FS non costituisce impedimento alcuno all' "apertura del mercato", sono state già concesse una trentina di licenze ferroviarie dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di esse

almeno 5, oltre a Trenitalia, circolano sulla rete ferroviaria italiana.

Nella pratica, quindi, le direttive comunitarie sono già tradotte nelle norme e nella prassi ferroviaria italiana.

Tuttavia dal momento che le direttive contemplano l'affidamento ad un soggetto diverso dal GI (Gestore dell'infrastruttura), laddove quest'ultimo non sia indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle IF (imprese ferroviarie), la competenza di regolare gli accessi alla rete, il recepimento delle direttive potrebbe costituire l'occasione per migliorare la situazione esistente attribuendo responsabilità e ambiti di competenza dei differenti soggetti coinvolti:

- canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria (pedaggio);
- allocazione della capacità;
- sicurezza dell'esercizio.

Oggi, infatti, non è il Gestore a determinare il canone di accesso dell'infrastruttura ma il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che lo definisce con apposito decreto e spetta poi ad RFI applicarlo in maniera trasparente e non discriminatoria a tutte le imprese che richiedano tracce. L'organismo terzo, pertanto, è in questo caso coincidente con il Ministero vigilante.

In tema di ripartizione e allocazione della capacità di infrastruttura è suffi-



ciente distinguere tra:

- la definizione delle regole di tracciatura "ottimale" ai sensi della priorità e della risoluzione dei conflitti, attività in capo ad un ente distinto da RFI;
- la concreta costruzione del programma orario e della sua gestione operativa, attività comunque da mantenere nella responsabilità di RFI.

Tale obiettivo è raggiunto laddove gli standard per la strutturazione delle tracce e priorità nella loro allocazione (in presenza di capacità insufficiente a soddisfare tutte le richieste) siano determinati da un soggetto esterno al Gestore (apposita struttura del Ministero delle infrastrutture e trasporti, in analogia con la determinazione del pedaggio ovvero nuovo organismo da costituire), soggetto in capo al quale risiedono inoltre le funzioni di controllo sulla corretta applicazione delle suddette regole.

Al Gestore resterebbero affidate le attività di formulazione di dettaglio dell'offerta di tracce nonché la loro attribuzione alle diverse imprese ferroviarie.

Quanto al tema della sicurezza dell'esercizio, peraltro oggetto di una direttiva ancora in discussione in sede europea, si può avanzare una soluzione che assegni ad una Authority indipendente le attività di rilascio del Certificato di Sicurezza e di Audit sul mantenimento dei requisiti da parte delle imprese di trasporto, oggi gestite da RFI.

E' chiaro che un tale disegno impone che il nuovo Soggetto possieda competenze qualificate in materia di certificazione sicurezza (sia nei confronti delle imprese ferroviarie che del Gestore) e di omologazione rotabili, nonché di una struttura articolata territorialmente. Quindi, le risorse attualmente impegna-

te nelle attività "traslate" potrebbero essere trasferite all'Authority o, in alternativa, quest'ultima potrebbe avvalersi del supporto specialistico garantito da Italcertifer e/o delle altre strutture tecniche del Gruppo Ferrovie dello Stato.

La soluzione complessiva descritta andrebbe accompagnata da una riconfigurazione del ruolo della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA nell'ambito delle attività che riguardano i rapporti di tipo commerciale tra il Gestore e Trenitalia.

Si tratterebbe, nella pratica, di introdurre anche nel settore ferroviario un sistema di regole che separano il flusso di informazioni fra attività di gestione della rete e attività di gestione dei servizi di trasporto all'interno del Gruppo. Infine la tutela del Lavoro.

A tutt'oggi, il processo di liberalizzazione attuato in Italia, non prevede norme di tutela del lavoro (clausole sociali), il recepimento delle direttive comunitarie, dovrebbe costituire l'occasione per realizzare lo strumento utile per introdurre regole tali da impedire che il mercato liberalizzato del trasporto ferroviario produca fenomeni incontrollati di dumping sociale.

In altri termini, le aziende di trasporto, abilitate ad esercitare sulla rete nazionale, dovrebbero essere obbligate ad applicare ai dipendenti il CCNL di riferimento del settore, stipulato con le O.S. comparativamente maggiormente rappresentative, in analogia a quanto già stabilito per il Tpl (Trasporto pubblico locale) con il DL 422/97, art. 19/L.

**G.U. Omar**

## Siamo in ritardo, anzi siamo il fanalino di coda!

Se il buon giorno si vede al mattino, dalla lettura delle analisi economiche svolte in uno studio del WEF (World Economic Forum) appare in tutta evidenza una realtà tutta italiana: soltanto l'1,4% del Pil (il dato è del 2002) è la spesa per la Ricerca e lo Sviluppo nel nostro paese.

Di per se, il dato potrebbe dire poco, ma secondo i più attenti osservatori economici esso rappresenta la sintesi di un puzzle all'interno del quale si collocano i vari tasselli che lo compongono: la realtà economica, quella produttiva e occupazionale, le potenzialità del paese, le capacità infrastrutturali e commerciali.

Nel caso italiano però l'elemento di preoccupazione principale è rappresentato da quest'ultimo tassello.

Infatti, nel confronto sulle capacità concorrenziali dei sistemi economici degli 80 paesi considerati, l'Italia è al 39° posto ma all'interno della comunità europea è addirittura all'ultimo posto dopo la Grecia e la Francia. In questo raffronto sono i Paesi scandinavi ad occupare le prime posizioni, seguite da Inghilterra, Germania e Paesi Bassi.

Se si fa specifico riferimento al sistema infrastrutturale, che rappresenta uno dei principali fattori della competitività e della capacità attrattiva di investimenti e di risorse, si capisce perché l'econo-

mia italiana stenti a ripartire e resti ancorata ad un misero 0,50 di crescita del Pil: l'Italia è dietro a Gran Bretagna (23 punti) e Germania, insieme a Spagna e Francia, in quanto a dotazione complessiva di infrastrutture economiche (trasporti, energia, comunicazioni, istruzione) e al di sotto (5 punti) della media europea.

I dati sono riportati in un'indagine di Ecoter condotta su base regionale (132 Regioni europee), dalla quale si desume che soltanto la Liguria si colloca nella fascia superiore dell'indicatore di dotazione infrastrutturale, mentre le altre sono per i 2/3 collocate nella fascia intermedia e per 1/3 in quella bassa (Trentino Alto Adige, Molise, Sardegna, Basilicata, Calabria e Umbria).

A questi ritardi infrastrutturali viene attribuita la causa per la quale l'Italia, contrariamente a quanto avviene nelle altre grandi società industrializzate, non riesce tuttora a realizzare quella spinta propulsiva allo sviluppo che apre la strada all'efficienza del sistema ed alla modernizzazione del paese.

La mancata realizzazione di grandi opere ingegneristiche (viadotti, ponti, trafori, reti ferroviarie, porti) ritenute necessarie per accrescere le potenzialità del paese, specialmente nel decennio che va dal 1991 al 2001 (sono dei

primi anni Ottanta i trafori del Gran Sasso, del Frejus e del S. Bernardo), ha depotenziato il suo sistema economico e sono ora al centro di un'azione di Governo che ha dovuto ricorrere ad una "Legge Obiettivo" per indicare le priorità e stanziare ingenti risorse per finanziare un piano di opere la cui realizzazione dovrebbe consentire di recuperare i ritardi accumulati.

La legge prevede l'individuazione sistematica, a cadenza annuale, delle opere d'interesse nazionale e addirittura, per i primi due anni, consente il ricorso al decreto legislativo da parte del Governo per approvare i progetti delle opere più importanti ed urgenti, nel caso in cui non si possa procedere celermente per le vie ordinarie. La mole degli investimenti pubblici, inseriti nel DPEF 2003-2006, per l'attivazione di questi progetti contenuti nella Legge obiettivo, ammonta a 80,796 milioni di euro.

Quelli che interessano le infrastrutture ferroviarie riguardano i valichi del Frejus e del Brennero (pronti per il 2015) e quello del Sempione (pronto nel 2009), gli assi ferroviari Torino-Trieste (corridoio 5 Lione-Kiev) e Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (pronti tra il 2006 e il 2008), l'asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia e l'asse ferroviario Salerno-Reggio C.-Palermo-

Catania (pronti tra il 2008 e il 2009). Infine il Ponte sullo Stretto di Messina (pronto per il 2011).

Un programma certamente ambizioso che però deve fare i conti con i finanziamenti delle opere sia per la esiguità dei fondi pubblici, sia per reperire sul mercato i capitali privati attraverso il *project financing*.

Non è un caso, infatti, che per ragioni di bilancio le risorse destinate alle infrastrutture nel triennio 2001-2003 sono passate dal 2,8 al 2,2 % d'incidenza sul Pil. Come non è un caso che per rispettare i parametri europei il Ministro Tremonti sia dovuto ricorrere al "decreto taglia spese" (194/2002) che riduce da tre ad un anno il periodo utile per attingere ai residui passivi destinati alle opere pubbliche. Quindi, se si considera che i tempi occorrenti per l'apertura di un cantiere sono mediamente stimati in trenta mesi, è chiaro che parte delle risorse stanziare verranno tagliate prima dell'apertura dei cantieri.

Ed è soltanto una consolazione il fatto che alle opere ferroviarie siano destinate oltre il 30% delle risorse inserite nel Dpef, se si pensa che, con la sola eccezione del Mo.Se. (sistema di paratie per la difesa della laguna di Venezia) la cantierizzazione delle stesse presenta difficoltà e tempi più lunghi rispetto alle altre opere.

A queste preoccupazioni non può non aggiungersi quella derivante dalla revisione da parte della Commissione Europea delle reti

di trasporto transeuropee in vista dell'allargamento ad est.

Il rischio è che prevalga la spinta di Francia, Olanda e Germania che premono per la realizzazione di un nuovo corridoio sulla linea Parigi-Stoccolma-Monaco-Vienna-Budapest in contrapposizione a quello che sta a cuore all'Italia noto come "corridoio 5" sull'asse Lione-Torino-Milano-Trieste-Lubiana-Budapest con prosecuzione su Kiev.

E' chiaro che se prevalesse l'interesse franco-tedesco di far passare a nord i collegamenti con l'est europeo, nell'interscambio commerciale sarebbero tagliati fuori tutti i porti italiani, risulterebbero ancor più emarginate le regioni del Mezzogiorno e l'Italia stessa si vedrebbe tagliata fuori dai mercati e dagli scambi internazionali.

A questo punto anche lo stesso progetto per la costruzione del Ponte sullo Stretto rappresenterebbe null'altro che un punto d'orgoglio nazionale per un'opera che non s'inserirebbe più in un disegno complessivo di sviluppo infrastrutturale per la crescita competitiva e la modernizzazione del Paese, ma si limiterebbe ad essere un semplice, seppur importante, sostegno al settore del turismo dell'isola.

Del Ponte sullo Stretto se ne parla da un secolo, anche se è soltanto alla fine degli anni sessanta la decisione di affidare ad una società mista (51% Iri) lo studio di fattibilità e la progettazione.

Ora siamo ad un punto molto più avanzato, dal momento che il

14 gennaio scorso la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha approvato il progetto preliminare della Stretto di Messina spa ed il piano finanziario che prevede il reperimento del 60% delle risorse attraverso il project financing ed il 40% costituito già dai soci della società (Fintecnica, Gruppo FS, Regione Calabria e Regione Sicilia).

La tabella di marcia per la realizzazione dei 3.666 metri di lunghezza del ponte ad unica campata, prevede la gara di aggiudicazione e la concessione entro il secondo semestre del 2003, l'inizio dei lavori entro il 2005 e l'entrata in esercizio entro il 2011.

Insomma, salvo complicazioni e ammesso che il sistema bancario italiano sia in grado di sostenere il project financing di questa grande opera ingegneristica, i prossimi dieci anni potrebbero rappresentare per l'Italia il decennio di un nuovo boom economico, proprio come quello degli anni sessanta sviluppatosi, come si ricorderà, sull'onda delle prime infrastrutture autostradali e sullo sviluppo dell'industria automobilistica.

Chissà se, seppure con ritardo di mezzo secolo, anche le infrastrutture per il trasporto ferroviario sapranno finalmente guadagnarsi il loro momento di gloria, il riconoscimento di quel ruolo strategico per l'economia e la modernizzazione del sistema paese.

**Mauro Giovannini**

L'agonia in cui sembra versare la Divisione Cargo di Trenitalia, e più in generale i problemi che attraversano oggi le ferrovie, con pesanti cadute in termini di sicurezza dell'esercizio e condizioni di lavoro, non sono che un aspetto delle conseguenze generate dalla liberalizzazione selvaggia e senza regole oggi in atto nel settore ferroviario. In un mondo dove il pensiero liberista è diventato il pensiero unico, tutto viene commisurato al profitto ed ogni comparto è visto come un mercato che può e deve produrne. Questa visione mette la forza lavoro, e quindi l'essere umano, in secondo piano rispetto agli interessi del padrone, andando a lederne la dignità di lavoratore all'interno del processo produttivo, e anche di cittadino che vede ridimensionati i servizi sociali, di cui dovrebbe invece avere garanzia, perché sottoposti anch'essi alle regole del mercato. E' tristemente noto come l'applicazione di questa ricetta prescritta dal Fondo Monetario Internazionale abbia portato l'Argentina allo sfascio economico e sociale, nonostante sia un paese ricco di risorse. Dall'esperienza nelle ferrovie inglesi abbiamo un chiaro esempio dei risultati di una tale impostazione economica nel nostro settore specifico: all'apertura del mercato ferroviario, deciso già ai tempi del governo Tatcher ed avviato in pieno da John Major, i privati si sono spartiti le linee per gestirle direttamente, ovviamente con l'obiettivo di fare soldi. Con pochi investimenti per la manutenzione delle linee e tanti tagli di spese sono riusciti a creare grossi margini di profitto, ma con quali conseguenze? La sicurezza del servizio è precipitata insieme alla qualità, gravando questo aspetto sulle spalle degli utenti, i lavoratori sono entrati in competizione diretta tra di loro dovendo ad un certo punto scegliere tra il salario e le tutele (chi ha visto il film-verità "Paul, Mick e gli altri" di Ken Loach sa bene di cosa si tratta) ed il sindacato si è indebolito, e, mentre gli

investitori si spartivano gli ultimi dividendi, tutto il sistema ferroviario è arrivato al collasso. Alla fine è stato necessario un intervento statale con la creazione di una nuova società senza fini di lucro, per intervenire sulla rete ferroviaria e ripristinare un minimo di sicurezza.

In tutta Europa, ed anche in Italia, stiamo attraversando una fase di forte crescita della domanda di trasporto, in particolare per le merci, che potrebbe anche triplicare nell'arco di 20 anni; risulta evidente l'impossibilità di dare risposte in tal senso da parte del trasporto su gomma, ed anche le aerovie risultano ormai intasate: a parte la via mare, dove forse è possibile avere ancora uno sviluppo, è evidente che solo le ferrovie possono soddisfare compiutamente questa sempre maggiore richiesta di mobilità per persone e cose.

Ed ecco come il mercato del trasporto ferroviario diventa appetibile per le grandi imprese private, a patto che possa garantire dei profitti adeguati; e cosa è meglio, a tal fine, di un settore che non abbia lacci e laccioli contrattuali, per poter sfruttare al meglio una manodopera sottoposta al ricatto di un'occupazione senza tutele piuttosto che nessuna occupazione.

Questo è quanto persegue oggi Confindustria per la definizione del contratto di sistema del settore ferroviario, spalleggiata da FS che vede questo come il momento determinante per un sostanzioso abbattimento del costo del lavoro.

Ma le ferrovie sono per natura un servizio che ha insita una profonda socialità, e pensiamo ai lavoratori ed agli studenti pendolari per i quali dovrebbero essere garantite tariffe agevolate, ed è questo il vero diritto alla mobilità delle persone, ricordato solo come contrapposizione al diritto di sciopero. Il trasporto ferroviario inoltre ha un carattere di redditività sociale dato dai costi umani oltre che economici ben diversi rispetto al tra-

sporto su gomma, e pensiamo agli incidenti sulle strade ed autostrade che determinano l'indice di mortalità maggiore nel settore.

Nello scenario attuale il ruolo di un sindacato moderno, in linea con principi di democrazia e legalità ma comunque immerso nella realtà dei meccanismi economici mondiali, deve essere quello della difesa dei diritti e delle tutele dell'uomo sia come lavoratore che come cittadino; opporsi alle privatizzazioni per quei servizi (trasporti, sanità, scuola, ecc.) che devono essere garantiti a tutti è assolutamente doveroso, ma è irrealistico pensare di poter far cambiare rotta in tema di liberalizzazione. La difesa dei lavoratori può scaturire oggi dal limitare le ricadute che la liberalizzazione ha su di essi.

Nel trasporto ferroviario questo si deve perseguire puntando ad avere delle regole uguali per tutti, perché la nuova realtà del trasporto ferroviario che ci possiamo immaginare vedrà pubblico e privato che competono su reti pubbliche; lo Stato deve investire sulla rete ferroviaria, che è un bene della nazione, e i grandi investimenti generano la redditività sociale delle ferrovie; questa deve essere garantita anche dalle imprese di trasporto, sia pubbliche che private, alle quali deve essere imposto uno standard minimo di servizio in termini di puntualità, pulizia e sicurezza per realizzare una competitività con gli altri vettori (gomma e aereo) con criteri di massima economicità ma non di massimo profitto. Una tale situazione sarebbe forse il minore dei mali che potrebbero affliggere il nostro futuro di ferrovieri e cittadini.

Approfondire ed allargare il dibattito su tali temi al nostro interno è fondamentale per portare avanti una lotta che ha nel contratto di settore del ferro un momento fondamentale, ma che non si conclude con esso.

*Marco Bellicano*



# Paul, Mick... e il contratto

13

(Storia di una corda ormai troppo tesa)

Il bravo regista Ken Loach, noto per i profondi contenuti sociali dei suoi film, nell'emblematico "Paul, Mick e gli altri" è riuscito a descrivere piuttosto bene la genesi (e la nemesi) del processo di privatizzazione delle ferrovie inglesi messo in piedi negli anni Novanta dall'allora primo ministro Jhon Major. Che diamine - si disse allora dalle parti de' noiantri - se gli inventori della ferrovia sono giunti alla conclusione che il futuro è quello, che aspettiamo? E tutti dietro. Ma per fortuna, un po' perché culturalmente portati a temporeggiare su tutto, molto di più a causa delle arcinote vicende politiche che hanno contraddistinto la nostra storia recente, in barba alla proverbiale solerzia anglosassone ci siamo arenati abbastanza a lungo da tirare un sospiro di sollievo quando Railtrack è implosa senza che avessimo fatto in tempo a seguirne l'esempio. Questo soprattutto per via del fatto che un processo che non tenga minimamente in conto, per chi è poi chiamato a gestirlo, il ricorso a regole comuni, non può che innescare una deleteria situazione di dumping contrattuale dall'esito persino scontato: riempire le sacocce di pochi per portare alla bancarotta i più. Magari ora è fin troppo facile commentare tanto semplicisticamente un meccanismo che ha stritolato il fior fiore dell'intelligenza manageriale britannica, ma certo col senno di poi possiamo pur permettercelo! Così come, pensavamo, i soloni di

Confindustria e i vertici Fs. Macché, fatto il funerale a Railtrack - con tanto di prefiche e lutto di prammatica - il management all'amatriciana dei Trasporti del Bel Paese, ancorché spiazzato per la *tranfata* inglese, ha però intravisto una sorta di luce brillare in fondo al tunnel. E come Shiddarta insegna, tutto si può tenere a bada fuorché l'anelito senza tempo dell'illuminazione. Cos'abbiano poi visto non è dato sapere ma certo, considerando la *fattiva inerzia* messa in campo finora, il dubbio che non siano ancora riusciti a deciptare interamente tale visione sorge spontaneo. Nel frattempo le comiche. In tutti i sensi poiché se da una parte le *armate confederali* sudano le proverbiali sette camicie per tentare di rigettare l'accordo capestro del 23 novembre '99 - che tra le sue molte chicche prevedeva una liberalizzazione senza regole a tutela dei lavoratori, una quisquilia colta soltanto dall'Or.s.a. che infatti non firmò condannandosi al limbo dei tavoli separati -, il *re di Prussia* (Confindustria) se la ride dettando le condizioni forte del deleterio malloppo sempre a portata di mano. Tanto che, quando le cose si mettono male (si fa per dire), basta allungare una manina verso il cassetto e sbattere il famigerato accordo sul tavolo: "Ma che volete, 'sta roba l'avete firmata voi!" Non bastasse, dopo che l'Or.s.a. ha *spiegato* a tutti che l'unico strumento a tutela dei lavoratori

di settore è rappresentato da una Clausola sociale che subordini tutte le imprese interessate all'affaire ferrovie ad un unico contratto, qualcuno ha messo in moto i suoi ormai arrugginiti neuroni non tanto per prenderne atto ed attivarsi unitariamente in tal senso - hai visto mai che insieme si possa vincere... -, quanto nell'*inventarsi* tutta una serie di tortuosi escamotage volti a camuffare le recenti connivenze politiche che tale grottesca situazione hanno innescato. Considerando però che abbiamo a ché fare con il segreto di pulcinella, lor' signori sanno bene che non riusciranno a bluffare ancora a lungo e che il momento della resa dei conti (deleghe) si avvicina di pari passo ai *progressi* sul ccnl che saranno prima o poi costretti a firmare. Molto meglio tergiversare, allora, alimentando a dismisura disinformazione e caos (stiamo per firmare, ecco che firmiamo, domani firmiamo ecc.), piuttosto che firmare davvero ed iniziare a cantare il de profundis. A meno che non firmi anche l'Or.s.a., magari pressata dalla spada di Damocle che un atteggiamento diverso implicherebbe? Qui sta il dilemma, ma è pur certo che chi ha già avuto il buonsenso di non firmare l'accordo del '99, se non ci saranno sviluppi significativi ben difficilmente baratterà i proprio privilegi a scapito dei lavoratori.

Collodi



# Orario di lavoro, le sue evoluzioni in un secolo di storia

E' trascorso quasi un secolo (Regio decreto 20 agosto 1914, n. 993) da quando le prestazioni lavorative del personale di macchina sono state regolate da normative di legge. Ora siamo alle prese con una nuova regolamentazione a seguito della definizione del CCNL delle attività ferroviarie e si riferisce, come ormai avviene da molti decenni, anche al personale di bordo.

Ci pare interessante proporre una retrospettiva delle normative attuate nel corso degli anni attraverso le disposizioni di legge e più recentemente (con l'applicazione ai ferrovieri della contrattazione collettiva) con accordi contrattuali.

C'è da premettere che prima della nazionalizzazione delle ferrovie, il lavoro (in particolare quello notturno) era regolamentato dal Regio decreto n. 477 del 1902, soltanto dopo l'unificazione delle reti ferroviarie fu emanata la prima normativa di lavoro delle Ferrovie dello Stato.

**Regio Decreto 20 agosto 1914, n. 993**

Il riposo minimo giornaliero in residenza è fissato su 10 ore,

mentre fuori residenza è di 8 ore. I riposi settimanali erano 36 nel corso di un anno e la loro durata minima di 34 ore. Nell'arco del mese possono essere effettuati 20 servizi notturni.

**Decreto Luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 912**

Il lavoro settimanale è distribuito su 6 giornate consecutive e non può superare le 48 ore. La durata del lavoro giornaliero può arrivare fino alle 12 ore consecutive. Il riposo minimo giornaliero in residenza è fissato su 12 ore, quello fuori residenza è confermato su 8 ore. I riposi settimanali sono di 36 ore e sono in numero pari alle settimane dell'anno.

**Regio decreto 22 luglio 1923, n. 1631**

Prima significativa conquista: il riposo minimo giornaliero in residenza è aumentato a 15 ore e la prestazione massima ridotta a 10 ore. Ma è tutto qui e la normativa rimane invariata per tutta la durata del regime fascista.

**D.P.R. 2 aprile 1960, n. 433**

Viene emanato qualche mese

dopo l'entrata in vigore del nuovo Stato Giuridico del personale delle FS (25 marzo 1958, n. 425). La durata del lavoro settimanale è confermata in 48 ore, ma le vere novità riguardano il lavoro notturno con non più di 3 notti tra due riposi settimanali di cui non più di due consecutive, e la durata del riposo settimanale che sale a 40 ore.

**D.P.R. 31 dicembre 1967, n. 1513**

Il riposo minimo giornaliero in residenza è aumentato a 17 ore ed il riposo settimanale di 40 ore deve includere una giornata solare. I servizi notturni non possono essere più di 12 in 28 giorni e la somma dei riposi giornalieri e settimanali deve assicurare il godimento di almeno 14 notti in casa.

**D.P.R. 13 agosto 1969, n. 591**

La durata del lavoro settimanale scende per tutti i ferrovieri a 40 ore settimanale, per il personale addetto alle manovre scende a 38 ore.

**D.P.R. 9 novembre 1971, n. 1372**

Il decreto rappresenta una fase

di svolta. E' diviso in tre capi: Capo 1° disposizioni generali, Capo 2° disposizioni speciali per il personale di macchina e dei treni, Capo 3° disposizioni transitorie. L'orario di lavoro settimanale scende per tutti a 36 ore, ma per effetto della previsione di rimandi a disposizioni del Direttore Generale, per alcuni settori l'applicazione piena della norma arriverà soltanto con il 1° giugno degli anni 1988 e 1989, quando si passerà dalle 38 alle 37 e dalle 37 alle 36 ore settimanali.

La novità più significativa riguarda la diversificazione della prestazione giornaliera in 7, 8, 9 e 11 ore secondo la tipologia del servizio svolto (solo andata o solo ritorno, notturni o giornalieri, andata e ritorno con o senza soste superiori alle 2 ore, treni raccoglitori e omnibus, altri casi). Il Dpr introduce anche la distribuzione del lavoro su 5 giornate lavorative, le 48 ore di riposo settimanale e l'assenza massima di 30 ore dalla residenza.

#### **Legge 2 marzo 1974, n. 77**

Limite di 36 ore per il servizio di manovra svolto ad agente unico. Le notti consecutive scendono a 2 tra due riposi settimanali per un massimo di 15 su 30 giorni e 15 sono le notti da assicurare in casa tra riposi giornalieri e riposi settimanali.

**D.P.R. 23 giugno 1983, n. 374**  
Nuova articolazione della pre-

stazione giornaliera: 7, 8, 8,45 secondo la tipologia del servizio svolto. Sono eliminate le maggiorazioni orarie dovute alle soste di servizio (tutto è lavoro) salvo quella (45 minuti) per la consumazione dei pasti per i treni merci in forte ritardo. E' introdotto il limite delle 7 ore per le prestazioni che intaccano il periodo 0-5 ed il limite sui riposi fuori residenza: non più di 2 tra due riposi settimanali e non più di 7 in un mese. Limiti al servizio di condotta continuativo (350 km in andata e 450 per i servizi senza riposo f.r.). E' introdotto il supero dopo le 200 ore d'impegno mensile. Il riposo giornaliero minimo sale a 18 ore ed a 22 dopo un servizio notturno. L'assenza massima dalla residenza è ridotta da 30 a 24 ore e la durata minima del riposo fuori residenza è ridotta da 8 a 7 ore.

#### **Accordo per il personale di macchina del 12.12.1987**

Orario settimanale a 37 ore dal 1° giugno 1988 e introduzione dell'impegno massimo mensile di 180 ore. Con decorrenza 1° giugno 1989 l'orario settimanale di lavoro scende a 36 ore e l'impegno mensile a 170 ore, mentre la durata media dei riposi settimanali è elevata a 58 ore.

**Accordo contrattuale 6 febbraio 1998 (CCNL 1996-1999)**

Prima dell'accordo contrattuale alcune lievi modifiche sono state apportate con accordi di settore riguardanti il superamento della prestazione giornaliera, le norme per l'abbandono dei treni per superamento dei limiti di orario di lavoro ed accordi di turnificazione dei servizi di macchina.

Il CCNL 1996-1999 innalza la prestazione lavorativa giornaliera diurna a 10 ore (comprendente una sosta di almeno 24 ore) con modalità da concordare in fase di contrattazione per il raggiungimento degli obiettivi di produttività fissati in 32 ore per i turni del 1998 e in 34 ore per i turni del 1999. Il riposo minimo giornaliero scende a 16 ore per i servizi che non intaccano la fascia notturna 0-5 mentre sono confermate le 18 e le 22 ore negli altri casi. Il riposo minimo f.r. può essere ridotto in contrattazione a 6 ore ed è istituito quello di servizio in residenza con una durata minima di 7 ore e massima di 12 ore.

Riposo settimanale minimo di 48 ore e determinazione del monte annuo di 3.538 ore di riposi settimanali da fruire nell'arco dell'anno solare. Limite orario di condotta a 4 ore e 30 minuti nei servizi con riposo f.r. e di 7 ore per quelli in andata e ritorno, al netto delle soste programmate.

*Pierino Bernardini*

# Importante decisione della Cassazione

Invertendo completamente il principio contenuto in una vecchia pronuncia, la Corte di Cassazione ha depositato il 17 marzo ultimo scorso la sentenza numero 3917 che stabilisce l'immediata corresponsione dell'indennità di buonuscita all'atto della cessazione del rapporto di lavoro.

La controversia era sorta immediatamente dopo lo "smantellamento" dell'Opafs, l'ente di gestione previdenziale ed assistenziale che gestiva i trattamenti di buonuscita dei ferrovieri prima dell'avvento della prima legge di riforma delle FS (legge 210/1985).

Infatti, per un lungo periodo, le FS hanno continuato ad applicare la vecchia norma dell'Opafs che prevedeva l'erogazione dell'indennità entro tre mesi dalle dimissioni del dipendente. Uno di questi, appunto, nel 1990 ha ricorso contro questa norma ritenendo che le FS, passate ormai in regime privatistico, dovessero liquidare il trattamento di fine rapporto così come avviene per le imprese private.

Il pretore, all'epoca, aveva dato ragione alle FS ed a seguito di un giudizio di secondo livello nel quale poi il tribunale aveva condannato il datore di lavoro al pagamento degli interessi sulla somma erogata, la Cassazione, chiamata in causa una prima volta, con sentenza numero 14818 del 22 novembre 2001 ritenne di concedere alle FS i tre mesi di tempo per l'erogazione della buonuscita.

Ora, come abbiamo detto, un nuovo pronunciamento della Cassazione ribalta completamente il principio precedentemente espresso, accogliendo in sostanza il giudizio di secondo grado che attribuisce alla buonuscita "la natura retributiva dell'indennità", non ritenendo applicabile l'articolo 7 della legge 75/1980 ai lavoratori delle FS.

Questa è l'ultima pagina scritta di un capitolo lun-

ghissimo di vicende giudiziarie che, a nostro avviso, potrebbero ancora continuare fino ad un giudizio definitivo a sezioni riunite della Cassazione.

A fronte di questa nuova pronuncia sulla tempistica dell'erogazione della buonuscita, c'è però un'altra sentenza della Cassazione, la numero 4781 del 28 marzo 2003, che chiarisce definitivamente il dubbio

sollevato sull'allargamento della base retributiva della buonuscita a seguito della privatizzazione del rapporto di lavoro dei ferrovieri. La questione era stata sollevata per i dipendenti che, usciti prima del 1996, s'aspettavano di veder calcolato ai fini della buonuscita anche il premio di fine esercizio, quale elemento fisso, a carattere continuativo, non rientrante però nelle voci elencate nell'articolo 14 della legge 829/1973 (istitutiva dell'Opafs).

Soltanto a partire dal 1996 - spiega la Cassazione - sono diventate operative le previsioni dell'articolo 2120 del codice civile che disciplinano

il trattamento di fine rapporto (tfr).

Il pronunciamento, tra l'altro espresso a sezioni riunite della Cassazione, chiarisce anche che a favore dei dipendenti ex Opafs potevano essere liquidate, oltre alle voci previste dall'articolo 14, soltanto quelle voci retributive aggiunte con modifiche legislative alla legislazione originaria: Tra queste la tredicesima mensilità ed il 60% dell'integrità integrativa speciale.

I giudici quindi non hanno accolto la tesi dei ricorrenti sul carattere contributivo che nel tempo ha finito di assumere il premio di fine esercizio, ma hanno considerato prevalente la disciplina giuridica applicabile al momento della cessazione del rapporto di lavoro.

(G.M.)



# La clausola sociale

*Sostegno politico espresso nel corso del convegno di AN "L'Europa e il Trasporto"*

Nel corso del convegno del 9 aprile scorso, organizzato da A.N. sul tema "L'Europa e il Trasporto", relatore l'on. Antonio Pezzella, responsabile del Settore Trasporti, tra i temi svolti da numerosi ed autorevoli interventi, quello di rendere obbligatoria l'applicazione di un unico CCNL delle attività ferroviarie a tutti i soggetti esercenti attività di trasporto ferroviario, è stato dalle parti sindacali presenti al convegno il più apprezzato.

Armando Romeo, Segretario Generale dell'Or.s.a.-Ferrovie intervenuto a sostegno della necessità d'introdurre la c.d. "Clausola Sociale" per evitare forme di concorrenza sleale nelle prestazioni d'opera nel processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, ha argomentato dal palco della manifestazione le ragioni dei lavoratori e ricordato alla classe politica e di governo gli obblighi da essa assunti nelle fasi successive al recepimento delle direttive comunitarie in materia di trasporti.

Sulla questione, è stato ricordato che fin dall'accordo del 23 dicembre 1998 (Patto delle regole) i soggetti interessati a governare la liberalizzazione (governo, imprese e sindacati) si sono impegnati a definire una normativa contrattuale di settore, il suo campo di applicazione ed un sistema di regole

nuove relazioni industriali moderne ed efficaci.

Poi, sono intervenuti accordi che hanno prodotto forti contrasti all'interno delle rappresentanze dei lavoratori proprio a causa della mancanza di clausole di garanzia per i lavoratori del settore sottoposto a liberalizzazione. Sono seguiti numerosi scioperi nazionali della categoria e momenti di raffreddamento in cui i rappresentanti dei governi in carica hanno riconosciuto la validità delle rivendicazioni sindacali e la legittimità delle preoccupazioni espresse, al punto che si sono formalmente impegnati con accordi sottoscritti contenenti la previsione di norme volte a garantire quelle tutele occupazionali e retributive minacciate dall'assenza di regole impositive.

Il PGT elaborato nel corso della precedente legislatura ed approvato dalle Camere quale documento d'indirizzo politico nei Trasporti, pur non recependo e non resolvendo molte delle problematiche ricadenti sul fattore lavoro insorgenti con l'avvio del processo di rilascio delle licenze di trasporto ferroviario, è stato tuttavia un importante atto, perché, per la prima volta, ha affrontato la liberalizzazione del mercato del trasporto considerando ineludibile e fondamentale la dotazione del sistema di

clausole sociali a protezione del lavoro.

Il PGT, peraltro licenziato 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 ai fini del rilascio della licenza; quello della protezione dei livelli occupazionali in caso di perdita del servizio.

Sotto il primo aspetto, in particolare, va ricordata la clausola sociale che conferisce, sia pure indirettamente, dignità vincolante al CCNL del settore.



Occorre, in tal senso, 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.

Infatti 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.

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 del medesimo settore.

Ciò presupporrebbe la previsione per legge della rappresentanza delle OO.SS., e, previa registrazione, la loro personalità giuridica.

In sostanza dovrebbe trovare integrale attuazione il dettato dell'articolo 39 della Costituzione.

Non possiamo sottacere come questo meccanismo di salvaguardia, nonostante possa, ai nostri fini, considerarsi più efficace di qualsiasi "clausola sociale", sia tuttavia di difficile attuazione, per lo meno nei tempi brevi, compatibili quindi con l'incipiente, in taluni casi già concretizzato, processo di liberalizzazione.

Un sistema alternativo, nella medesima direzione, compatibile con l'ordinamento e di pronta attuazione, è quello di condizionare il rilascio delle licenze di trasporto all'applicazione del contratto collettivo del settore. Ma oggi siamo già in presenza di certificazioni d'impresa di trasporto ferroviario da parte di Rfi e dunque le licenze sono bell'e concesse. Bisognerebbe dunque individuare un vincolo al momento della concessione delle tracce d'orario ugualmente efficace ai fini dell'obbligo di applicazione del CCNL, giacché -a detta di molti- quell'impegno contenuto nella "Premessa" del CCNL delle attività ferroviarie non appare sufficiente ad evitare che

un'impresa concessionaria possa applicare altri contratti merceologici.

L'altro versante su cui occorre intervenire legislativamente è quello relativo alla continuità occupazionale in caso di perdita del servizio da parte delle Imprese.

Necessita un intervento in tal senso che, in caso di subentro di un'impresa ad un'altra, a seguito di gara o altri analoghi meccanismi, salvaguardi i lavoratori dalla perdita dell'occupazione, mediante l'obbligo della loro riassunzione da parte della subentrante.

Un ulteriore fronte d'intervento normativo, è rappresentato dalla esigenza, prevalentemente imprenditoriale, di prevedere, nelle more di un'e-ludibile armonizzazione a livello di Unione Europea, sgravi ed interventi di natura fiscale, tali da compensare i gaps che, altrimenti, le Imprese operanti in alcuni Stati dell'Unione verrebbero a patirne a causa della loro ubicazione.

Una serie di argomentazioni, quelle contenute nell'intervento di Armando Romeo, sulle quali si è sviluppato un dibattito ampio ed articolato.

In definitiva la liberalizzazione, per poter incidere sulla qualità e sull'efficienza dei servizi, senza ripercussioni negative sulla sicurezza e le condizioni sociali e di vita dei lavoratori, deve fondarsi su un sistema di regole certe, che consentano ai competitori di concorrere partendo da situazioni paritarie e che permettano ai medesimi di rivolgere l'attenzione e gli sforzi alle esigenze della clientela, non realizzando la competizione sui lavoratori, che sono parte del tessuto sociale ed economico cui rivolgono la loro stessa attività.

(M.G.)





### *Francia, retrofront sulla Torino-Lione?*

Secondo il quotidiano "Le Monde" che ha pubblicato i contenuti di uno studio commissionato ad un pool di tecnici, il Governo francese starebbe ripensando l'utilità del collegamento A.V. sulla direttrice Lyon-Turin (Lione-Torino). Un colpo mortale all'accordo italo-francese firmato in pompa magna da Chirac e Berlusconi nel novembre del 2001 nel vertice di Pèreguex.

All'esame del primo ministro francese, Jean-Pierre Raffarin sarebbe arrivata una valutazione affatto positiva del progetto italo-francese per la costruzione dell'asse ferroviario Lione-Torino ad Alta Velocità quale infrastruttura prioritaria così come era nelle aspettative di parte italiana. Secondo le indiscrezioni riportate sul quotidiano francese, oltre a non essere più considerata prioritaria, l'opera sarebbe troppo costosa per le attuali disponibilità finanziarie che, potrebbero essere dirottate su altre direttrici (verso Strasburgo e verso la Spagna). La notizia ha messo in allarme il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti italiano che, invece, sull'opera ha puntato e dirottato gran

parte delle sue energie. Sono preoccupati anche i sindaci delle due città ed i presidenti di Provincia e Regione, per gli effetti che tale ripensamento potrebbero comportare sulle economie locali e sui rispettivi tessuti sociali.

### *Madrid, ridimensiona l'A.V. per ragioni di sicurezza*

Una nota di agenzia (J.Ch/Madrid) ha riportato le spiegazioni fornite dal Ministro dei lavori pubblici spagnolo, Alvarez Cascos, sulla mancata attivazione, sulla tratta Lleida-Madrid, del sistema standard europeo ERTMS che avrebbe consentito la circolazione dell'Ave (l'elettrotreno A.V. spagnolo) a 300 km/h anziché a quella consentita (200 km/h) dal sistema di sicurezza e segnalamento convenzionale ASFA.

Si tratta di difficoltà di funzionamento del software del sistema informatico che presiede alla sicurezza di sistema. Ma ci sono anche problemi derivanti dall'utilizzo del materiale ad A.V. a causa della rumorosità del materiale riscontrata nel corso delle prove sulla linea a 350 km/h e che ora inducono Renfe, la società ferroviaria spagnola iberica a non poter utilizzare il materiale Ave e Talgo e,

probabilmente, a ricorrere temporaneamente all'uso dell'Ice, l'elettrotreno in dotazione alle ferrovie tedesche.

### *Spagna (Renfe), all'Alstom manutenzione e nuove locomotive*

Per circa 500 milioni di euro, la società costruttrice Alstom si è aggiudicata la commessa delle ferrovie spagnole per la manutenzione di 24 treni A.V. e per la fornitura di 18 treni AVE destinati al servizio sulla linea Madrid-Siviglia, di 21 locomotive serie 252 per treni viaggiatori a 200 km/h e 6 treni Euromed per l'esercizio della linea Barcellona-Valencia-Alicante. Continua dunque l'espansione della società costruttrice ferroviaria che già nell'estate scorsa si era aggiudicata la commessa per la fornitura di materiale rotabile destinato alle metropolitane di New York, Washington e Santiago del Cile. Commesse che si aggiungono a quelle già acquisite per le metropolitane di Caracas, Città del Messico, Medellin, Sao Paulo, Rio del Janeiro, Buenos Aires e Fortaleza.

### *Liberalizzazione del trasporto merci*

Dal 16 marzo scorso sulla rete ferroviaria transeuropea è consentita la concorrenza per il trasporto delle merci. Ovviamente le imprese che possono esercitare l'attività di trasporto ferroviario debbono essere in possesso dei requisiti previsti: licenza e certificazione di sicurezza. Per il primo requisito è sufficiente dimostrare la propria onorabilità, la capacità economica e la preparazione professionale per l'esercizio ferroviario. Quanto invece alla certificazione di sicurezza le imprese debbono poter dimostrare il possesso del materiale omologato per la circolazione sulla rete nazionale in cui s'intende svolgere il trasporto e l'impiego di personale idoneo all'esercizio dell'attività ferroviaria.

Queste condizioni, evidentemente, suggeriscono alle singole imprese di associarsi tra di loro oppure di creare nuove società al fine di conquistare



quote di mercato in un settore in cui, nel prossimo decennio, pare assicurato un buon trend di crescita della domanda.

Secondo un'analisi condotta da TP (Tecnica Professionale) il panorama internazionale al momento dell'entrata in regime della direttiva comunitaria presenta un quadro ancora tutto in movimento.

**Italia.** A parte Trenitalia, hanno ottenuto le licenze: Ferrovie Nord Milano che, tramite le locomotive fornite dalla BLS (società svizzera) effettua treni merci sulla linea del Sempione tra Milano e Zeebrugge.

**Svizzera.** E' stata costituita una società nazionale tra CFF-FFS-SBB Cargo per la fornitura di mezzi e agli operatori del gruppo (BLS, RM, Lokoop, Euromodal, Ralpin). Attualmente sono in atto servizi di trasferimento ferroviario per i trasportatori su gomma (autostrade viaggianti) tra l'Italia e la Germania.

**Belgio.** Le ferrovie belghe (SNCB) hanno costituito la B Cargo. E' presente anche la filiale merci delle ferrovie tedesche (DB Cargo) Railion Benelux e da ultimo la Dielsen & Cargo che ha prenotato l'utilizzo della rete per cinque giorni a settimana.

**Germania.** La DB Cargo, dopo la fusione societaria con NS Cargo e DSB Cargo, ha costituito Railion una filiale merci che assicura alla Germania l'80% del trasporto delle merci su ferro.

Poi si sono formati R4Chem, un consorzio creato dal gruppo chimico Basf con i trasportatori Bertschi, Hayer e VTG; HGK su iniziativa della rete ferroviaria del porto di Amburgo con la compartecipazione di Shortline (olandese) esercita il trasporto sulla linea Rotterdam-Basilea; Connex, appartenente alla multinazionale Vivendi Environnement, ha acquisito piccole imprese di trasporto ed ora dispone di una cinquantina di locomotive ponendosi come obiettivo rapporti di compartecipazione con altre imprese di trasporto; RAG, la rete mineraria della Ruhr dispone di un buon parco di mezzi di trazione (più di 100 diesel e oltre 30 locomotori elettrici alcuni recentemente acquistati da Bombardier); infine Upac la nota impresa di spedizioni ora divenuta impresa di trasporto grazie al possesso di trazione con locomotive di tipo Taurus.

**Danimarca.** Due imprese: Privatbanen Sondejyland in collaborazione con la tedesca NVAG e HFHJ.

**Svezia.** Green Cargo ha rilevato le attività merci delle ferrovie svedesi (SJ) presentandosi come operatore nazionale nel settore delle merci; Ikea Rail ha ottenuta la licenza di trasportatore ferroviario limitandosi al momento ad effettuare due treni al giorno sulla relazione Almuhult-Duisburg, per il trasferimento della produzione di mobili della società proprietaria dell'impresa ferroviaria.

**Francia.** SNCF ha costituito Fret SNCF che è l'unico operatore merci francese forte del suo vasto parco macchine che tra diesel ed elettriche raggiunge quota 1728. Dopo un biennio negativo ora il suo bilancio appare in recupero grazie ad una politica di rigore amministrativo e di incremento di produttività. Poi ci sono: VFLL, sempre di proprietà SNCF, e Arcelot che dispone di licenza per la Germania.

**Spagna.** Oltre a Renfe, impresa ferroviaria storica anche nel settore merci, c'è la FGC la rete della Catalogna che ora si propone di svolgere trasporto merci verso la Francia.

**Inghilterra.** Sono presenti: la EWS, filiale europea dell'American Wisconsin, che rilevò tutte le attività merci della British Rail e di Rail Freight Distribution; Freighliner specializzato nel settore dei container marini sta ora organizzandosi per il trasporto delle automobili.

**Olanda.** NS Cargo controlla la ACTS che svolge prevalentemente traffico interno; ERS è un'impresa fondata da armatori che effettua trasporto combinato con treni a composizione bloccata smistati da Rotterdam; Shortlines è in collaborazione con la tedesca HGK per l'organizzazione di trasporti internazionali.

**Norvegia.** Cargo Net è l'emanazione della SNB ma recentemente è passata sotto il controllo della svedese Green Cargo.



# Attività & Attualità

## Attacco Br, la Polfer apprezza la solidarietà dell'Or.s.a.

La Segreteria Generale dell'Or.s.a.-Ferrovie in occasione dei funerali di Stato dell'Agente di P.S. Emanuele Petri ha diramato tramite i diffusori radiofonici delle stazioni ferroviarie il seguente comunicato:

### COMUNICATO PER I VIAGGIATORI DELLE FS.

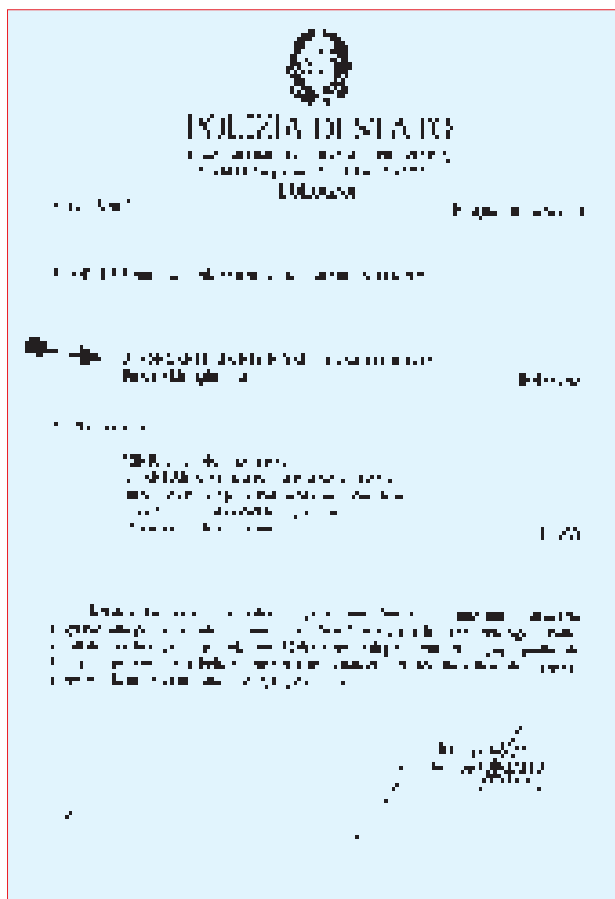
L'Or.s.a.-Ferrovie, Organizzazione dei Sindacati Autonomi e di base, esprime sentimenti di solidarietà nei confronti della famiglia di Emanuele Petri vittima del vile attentato brigatista compiuto a bordo del treno 2304 Roma-Firenze di domenica 2 marzo, e di Bruno Fortunato, l'altro agente di PS ora fuori pericolo.

L'Or.s.a esprime altresì sostegno e gratitudine alle forze dell'ordine, in particolare alla Polfer che opera in stretto contatto con i ferrovieri, e a tutti gli agenti continuamente esposti ai rischi ed alle insidie della loro insostituibile funzione di garanzia dell'ordine democratico e della sicurezza dei cittadini. Condanna decisa, infine, verso ogni forma di terrorismo e di eversione politica con l'invito pressante a tutti i lavoratori di accrescere la vigilanza nei luoghi di lavoro al fine di elevare gli argini in difesa della democrazia e della libertà.

Roma, 5 marzo 2003

LA SEGRETERIA GENERALE

Il Dirigente del Compartimento della Polfer di Bologna, in data 10 marzo u.s., ha inviato alla Segreteria Regionale Or.s.a.-Ferrovie il seguente messaggio di apprezzamento:



### Torna il dilemma delle concessioni di viaggio

Una certa apprensione è stata destata dalla previsione dell'art. 75, comma 6 della legge finanziaria 2003, che introduce una modifica al Testo unico che reca disposizioni in tema di determinazione del reddito da lavoro

dipendente, aggiungendo all'art. 48, comma 4 la lettera c-bis. In sostanza vengono indicati i criteri per la determinazione del valore da attribuire ai titoli di viaggio che le imprese di trasporto ferroviario concedono gratuitamente ai loro dipendenti. E' la stessa situazione che si presentò alcuni anni fa, quando Ministro delle Finanze era Ottaviano del Turco,

e rimasta praticamente irrisolta dal momento che fu riconosciuto che tale il beneficio derivava da uno specifico accordo sindacale ottenuto all'interno di un rinnovo contrattuale. Ora la questione è demandata all'emanazione di un decreto del Ministro dei Trasporti per la determinazione del valore forfettario da attribuire alle concessioni di viaggio. Peraltro nel testo del contratto di confluenza delle FS a margine del ccnl delle attività ferroviarie, è presente

un articolo che prevede entro tre mesi dalla stipula dell'accordo, che le parti definiscano nuove modalità di concessione dei titoli di viaggio.

### Successo al primo sciopero ferroviario a carattere europeo

Il 18 marzo si è svolto dalle 9.01 alle 16.59 lo sciopero dei ferrovie-

ri della circolazione, proclamato dai sindacati Sud Rail (Francia), RMT (Gran Bretagna), Or.s.a.-Ferrovie Cub e Ucs (Italia), CGT (Spagna), SAC (Svezia) e per l'intera giornata lavorativa per il restante personale.

Alla base della protesta, l'obiettivo di contrastare i processi di liberalizzazione selvaggia del trasporto ferroviario, la difesa della funzione pubblica e sociale delle ferrovie e la necessità d'imporre regole per la tutela della sicurezza ferroviaria e per le condizioni di lavoro degli addetti.

### **Ancora un rinvio per gli assetti delle FS**

Con l'avvio del processo di liberalizzazione attivato con il recepimento delle direttive comunitarie in materia di trasporto ferroviario, è sostanzialmente mutato il quadro di riferimenti tradizionalmente concentrati nella organizzazione aziendale delle FS in regime monopolistico. Gli atti legislativi (DPR 8 luglio 1998, n. 277, DPR 16 marzo 1999, n. 146, e i successivi decreti ministeriali) emanati hanno individuato i nuovi soggetti cui sono affidate specifiche competenze sia in termini di missioni, sia in termini di funzioni e di ruoli. Di conseguenza sono mutati anche gli assetti societari delle FS che hanno visto nascere due società: Trenitalia ed RFI all'interno delle quali sono articolate strutture divisionali che oltre ad avere specifiche funzioni e missioni, hanno anche distinte contabilità di bilancio.

Ora, man mano che avanza il processo di liberalizzazione e di apertura al mercato, ognuno di questi nuovi soggetti ha iniziato a svolgere la sua missione e ad assolvere alle sue competenze.

In questo mutato quadro di riferimenti anche il Ministero dell'In-

frastruttura e dei Trasporti esercita una sua funzione che, diversamente da quanto avveniva prima, è assolutamente neutra e distaccata dalle vicissitudini aziendali delle FS.

Se si può esemplificare il quadro normativo attuale, il ruolo del Ministero si limita alla concessione delle Licenze di trasporto ferroviario ed alla fissazione delle norme e degli standard di sicurezza. Ad Rfi sono state invece affidate competenze relative alla certificazione di sicurezza delle Imprese di trasporto, alla definizione degli standard tecnici e delle normative di esercizio, alla fissazione di normative regolamentari relative alla gestione del movimento e dell'infrastruttura.

Rispetto alle più recenti direttive comunitarie, 12,13 e 14 del 2001, resta ora da stabilire in che modo le condizioni di accesso alla rete ferroviaria possano essere garantite a tutte le imprese certificate che lo richiedano senza penalizzazioni rispetto al soggetto FS che, attualmente, gode di una situazione di "vantaggio" essendo nello stesso tempo: il gestore dell'infrastruttura una società (Rfi) del Gruppo FS ed essendo le FS assegnatarie di contratti di servizio (tramite Trenitalia) e di programma per assicurare la mobilità dei cittadini attraverso il vettore ferroviario.

Questa problematica è stata al centro di un dibattito serrato (ne parliamo in un articolo a pag. 8) all'interno del quale si è inserita l'Or.s.a. con una posizione che ora coincide con quella che il Governo sembra intenzionato ad assumere con l'emanazione di un Decreto che stabilisce la costituzione di una autorità terza cui è demandata la competenza di fissare il costo dei pedaggi e l'assegnazione delle fasce orarie. Inizialmente il Ministro Lunardi aveva paventato di affidare ad RFI tale

prerogativa e previsto pertanto il suo scorporo dal Gruppo FS.

### **Che succede in quel di Ragusa?**

In una lunga ed appassionata e-mail Corrado, manutentore presso la Zona IE di Ragusa, ci pone un quesito davvero emblematico circa le modalità tecnico-amministrative attraverso cui il suo Reparto gestisce il personale comandato a coadiuvare (di notte) una ditta che, da marzo 2002, sta operando per i lavori di risanamento del binario. Oltre al modo decisamente opinabile in cui verrebbe interpretato il Ccnl in quel di Ragusa, in proposito ci ha colpiti soprattutto il fatto che, dimostrando Corrado una buona conoscenza dello stesso e 'lamentando' (forse anche a causa della nostra posizione geografica difficile da raggiungere) una certa latitanza delle OO.SS., egli non abbia pensato, avvalendosi del supporto della nostra struttura regionale di competenza che certo non glielo negherebbe, di organizzarsi come tramite attraverso cui interrompere certi arbitrii. In effetti, considerando come imprescindibile la Contrattazione Decentrata (articoli 9, 10, 11 Ccnl) ogni qualvolta ci si appresti ad un ciclo produttivo diverso da quello consueto - uno strumento che oltre ad obbligare Fs ad informare le OO.SS sulle modalità delle procedure operative almeno 30 giorni prima dell'inizio delle stesse, prevede anche la supervisione delle misure inerenti l'Igiene/Sicurezza e la contrattazione delle specifiche esigenze del personale -, il consiglio che diamo a Corrado è di contattare la sede regionale dell'Orsa (Sig. Isidoro Montalto, via Torino 24 - 90133 Palermo, tel. 091/6033323 e/o fs 904/3323). Fallo Corrado, abbiamo bisogno di gente come te.

**La Redazione**

## HDI Assicurazioni

Al tuo fianco, ogni giorno



*2001: nasce  
dall'unione di  
BNC Assicurazioni  
e Società  
HDI Assicurazioni*

*...una giovane, moderna  
Compagnia che fa parte del  
grande Gruppo assicurativo  
tedesco, di rilievo internazionale,  
HDI, e che nasce con la missione  
di proteggere e sviluppare il sogno  
di vita delle persone e la loro*

*qualità di vita in ogni stadio della loro crescita individuale e familiare. Una  
nuova realtà che affonda le sue radici storiche in un lungo percorso evolutivo  
iniziato oltre un secolo fa.*

### **...In esclusiva per i Ferrovieri**

**Multiplo**, un unico sistema assicurativo, che offre fino a 11 Protezioni modulari, dall'auto alla persona;

**I 4 polizzi di assicurazione per inidoneità al servizio**, il primo prodotto esclusivo per il personale di macchina e viaggiante delle Ferrovie;

**Il Partner per la Vita**, il sistema d'investi per la gestione del risparmio, articolato in quattro Proposte: Imprendita, Accumulazione, Reta Domani, Taccuino;

**Itinerari di Sicurezza**, il sistema di soluzione a tutela della qualità della vita, che prevede tre Proposte: Persone, Patrimonio, Attività;

ed inoltre, HDI Assicurazioni, tramite la sua partecipata InLinea, ha costituito insieme alle Istituzioni il **Servizio Nazionale delle Comunità** con le finalità di incrementare il **Lavoro BNC Assistenza e Solidarietà**, un'Associazione senza scopo di lucro, che opera in aiuto dei Ferrovieri e delle loro famiglie.

**HDI Assicurazioni offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri la possibilità di corrispondere i premi assicurativi in comode rate mensili con trattenute sulla stipendio.**

tel. 02.59.99.00.00  
<http://www.inlinea.it>

**HDI**

ASSICURAZIONI



