



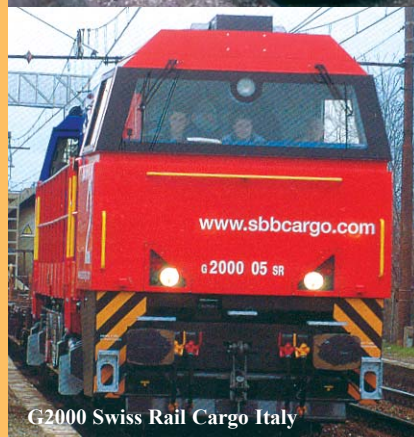
Periodico Mensile
dell'O.R.S.A. - FERROVIE

IL FERROVIERE

autonomo e di base



BB 36000 SNCF



G2000 Swiss Rail Cargo Italy



Pendolino delle Ferrovie Slovene



DE 520 Ferrovie Nord Cargo

Liberalizzazione?



E 656 Trenitalia



G2000 Strade Ferrate del Mediterraneo

Mercato?



RE 474 Siemens Dispolok SRCI

Colonizzazione?

ANNO III N° 1
Febbraio - Marzo 2004



50 anni di servizio e assistenza dai ferrovieri ai lavoratori dei trasporti

Quando una persona, un'organizzazione sociale, politica o economica compie 50 anni di vita e di attività, si riconosce all'avvenimento una importante rilevanza.

E' per questo consolidato motivo che riteniamo dover sottolineare per i lavoratori del settore trasporti di oggi, la grande intuizione che il sindacato ebbe fin dal 1954.

Da una ricerca documentale da noi effettuata, possiamo tornare alla riunione del Consiglio Generale del SAUFI, il sindacato dei ferrovieri della CISL del 5 settembre 1954, che all'ordine del giorno, tra i vari argomenti affronta per la prima volta la esigenza di costituire una "CASSA di assicurazione per il personale delle Ferrovie dello Stato".

Sotto la Presidenza di Fiorini, Segretario Generale del SAUFI, Bruno Carella, componente la segreteria, relaziona al Consiglio Generale affrontando l'argomento che sarà poi dibattuto.

L'obiettivo è quello di dare ai ferrovieri una copertura di tipo assicurativo, che li copra da eventuali eventi negativi, conseguenti allo svolgimento del lavoro nell'ambito delle Ferrovie dello Stato.

Ci piace riassumere alcune domande che venivano avanzate:

La cassa assistenza, che doveva chiamarsi CASAUI, quale ruolo doveva svolgere nella categoria?

Quale prodotto assicurativo poteva coprire e tutelare la specificità della categoria?

La cassa doveva avere la caratteristica di Cooperativa, secondo quanto previsto dalla legislazione dell'epoca e nel rispetto del Codice Civile?

La cassa doveva essere gestita direttamente dal sindacato attraverso un comitato di gestione?

Dal dibattito venivano anche delle risposte.

La CASAUI Cooperativa, doveva rivolgersi a tutti i ferrovieri in attività di servizio e non solo a quelli iscritti al SAUFI - CISL, doveva offrire loro delle coperture economiche a seguito di infortuni sul lavoro e doveva provvedere a riassicurare i lavoratori con l'INA la più grande compagnia assicuratrice pubblica italiana controllata dal Ministero del Tesoro con la quale stipulava un'apposita convenzione.

La proposta teneva conto delle diverse attività di lavoro e dei rischi diversi da queste derivanti, tanto da individuare tre diversi raggruppamenti professionali, con premi e prestazioni diversificati.

Il Consiglio Generale approvava un ordine del giorno con il quale dava mandato al SAUFI CISL di costituire la CASAUI, Cooperativa gestita dal sindacato dei ferrovieri.

Questo nuovo Istituto, sottoscrive una convenzione con INA - ASSITALIA, per il tramite dell'Agenzia Speciale Fortunato Lucarelli di Roma, che arriverà fino ai nostri giorni con professionalità, con caparbietà, spirito di servizio migliorando le polizze assicurative, passando ad unifica-

re i rischi dei Ferrovieri in un unico premio con identiche coperture assicurative e specializzandosi nel servizio di assistenza gratuita ai propri iscritti con ineguagliabili vantaggi.

Và evidenziata la scelta significativa che nel 1972 porta all'interno dell'Istituto prima lo SFI - CGIL e il SIUF - UIL con un patto politico a firma dei tre segretari dei ferrovieri, Iannone (CISL), Degli Esposti (CGIL), Rispoli (UIL) e successivamente la FISAFS oggi OR.SA..

Presidenti	Periodo	
Carella Bruno	06/12/1954	07/04/1965
Cima Rinaldo	07/04/1965	27/04/1972
Fragolino Vincenzo	27/04/1972	14/12/1981
Miniaci Mario	14/12/1981	23/01/1989
Saturno Silvio	23/01/1989	26/09/1991
Calcagnini Umberto	26/09/1991	03/10/2001
Gradassi Cesare	03/10/2001	

Intanto la polizza infortuni estende la copertura assicurativa all'intera giornata, quindi anche alle attività extra lavorative, annulla le franchigie assolute, riconosce l'invalidità permanente dal primo punto accertato, si specializza nella gestione con sussidi informatici e diventa un punto di riferimento per tutti i ferrovieri i quali sempre più numerosi aderiscono alle polizze che non si limitano più solo agli infortuni, ma anche ai ricoveri ospedalieri e case di cura e che coprono anche i familiari e i pensionati.

La gestione unitaria dell'INAF culminerà con la decisione di modificare la ragione sociale ed estendere l'offerta di assistenza assicurativa ai lavoratori del settore trasporti.

L'INAT forte dell'esperienza maturata nelle FS, estende anche al nuovo scenario dei trasporti tutta la sua professionalità e la sua capacità nel proporre prodotti e servizi assicurativi che coprissero le nuove specificità lavorative, garantendo al massimo la vita da eventi imprevisi, di questi nuovi iscritti.

In tale contesto, inizia una fase di paziente lavoro, di contatti e di informazioni tecniche finalizzate alla firma di convenzioni per la trattenuta dei premi assicurativi mensili, sulle buste paga dei dipendenti delle Aziende ferroviarie in concessione e recentemente per quelli di Aziende Tranviarie e degli ausiliari del traffico di Aziende Multiservizi.

Si apre una platea enorme, diversa da quella ferroviaria per noi congeniale dove abbiamo maturato l'intera nostra esperienza. Siamo consapevoli delle difficoltà che incontreremo, ma sappiamo anche che la nostra proposta è sempre più valida e nel tempo raggiungerà i risultati che ci prefiggiamo.

La Presidenza INAT



IL FERROVIERE

autonomo e di base



Divulgazione
Editoriale
Informazione
Promozione
Sindacati
Autonomi

Autorizzazione del Tribunale Civile di Roma
N. 534/2002 del 18/09/2002

Spedizione in abbonamento postale 45%
Art. 2 comma 20/B - Legge 23.12.96 n. 662
Filiale di Roma

Abbonamento Annuo € 5,68

Direttore Editoriale
ARMANDO ROMEO

Direttore
GIULIO MORETTI

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
Ardelio Loppi
Ezio Ordigoni
Alessandro Trevisan
Carmelo Pugliese
Valentino Mandalari

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 contatta:

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

Sommario

4

Cargo Spa. No grazie

6

Sunto atti del Convegno

15

Premio Culturale Or.SA

18

Messina, c'era una volta "u ferry bottu"

20

Servizi ad agente unico



Chiuso in tipografia il 30 marzo 2004

IL FERROVIERE AUTONOMO E DI BASE - N° 1 -2004





Cargo Spa? No, grazie

La situazione critica della divisione Cargo è stata pienamente avvertita dai ferrovieri molto prima che venisse evidenziata dalle anticipazioni dei risultati del conto economico 2003.

La profonda disorganizzazione della produzione e lo spreco di risorse produttive sono un fatto che gli addetti ai lavori constatavano quotidianamente, ancor prima che l'inadeguato ccnl delle attività ferroviarie entrasse in funzione completando il disastro. Treni programmati costantemente soppressi e spesso all'ultimo momento, mancanza di mezzi di trazione e di personale sono stati in quest'ultimo anno una nota costante, se c'erano i treni mancava il personale, se c'era il personale erano i treni ad essere soppressi. Questa condizione, fino all'entrata in vigore del CCNL delle attività ferroviarie, è stata sopportata dalla disponibilità volontaria del personale, agevolata dagli incentivi economici previsti dal precedente CCNL.

L'applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie, con le vistose penalizzazioni che tutti conosciamo ha

incrinato pesantemente il rapporto tra azienda e personale, facendo venir meno quella disponibilità extra contrattuale che fino ad allora aveva surrogato le vistose carenze dell'organizzazione aziendale.

Un CCNL, quello delle Attività Ferroviarie, che pur prevedendo meno salario e meno diritti non si impone come regolatore del mercato del lavoro ed è quindi sbagliato sul piano sindacale, ma è anche estremamente carente sul piano industriale non avendo previsto soluzioni in materia di organizzazione del lavoro e di orario di lavoro necessarie alla nuova e rigida organizzazione divisionale (che comunque continuiamo a ritenere sbagliata).

Arriviamo così al consuntivo economico 2003 in cui la divisione Cargo su 991 mil. di euro di valore della produzione, pare registri una perdita di 250 mil. di euro e le previsioni per l'anno 2004 non sembrano affatto migliori.

In questo quadro la dirigenza di FS Spa, tenendo più in considerazione l'effetto mediatico che un clima

costruttivo di relazioni industriali, annuncia a mezzo stampa (il solito Sole 24 ore) la soluzione taumaturgica della societizzazione della divisione Cargo.

Francamente ci sembra che questa ipotesi non abbia nulla a che vedere con la soluzione dei problemi della divisione Cargo di Trenitalia e del trasporto ferroviario merci.

A cosa può servire Cargo Spa?

A surrogare l'assenza di scelte strategiche nella politica del trasporto merci del nostro paese?

A far funzionare una programmazione produttiva oltremodo scombinata? A compensare le carenze di mezzi e di personale?

A dare funzionalità ad un CCNL sbagliato?

Evidentemente le risposte possono essere solo negative e l'ipotesi di Cargo Spa solo un diversivo per sfuggire alle proprie responsabilità.

Riteniamo invece che il problema vada affrontato alla radice, scomodando il Governo ad una scelta chiara con azioni concrete a favore di un riequilibrio verso la modalità ferro-

viaria del trasporto merci e della regolazione contrattuale del comparto ormai liberalizzato.

Anche la semplificazione che tutti i problemi risiedono nelle ore di condotta del personale di macchina è irricevibile.

Non porterà lontano raccontare bugie sulla concorrenza. Ferrovie Nord Cargo le 20 ore di condotta a settimana non le vede neppure in cartolina (media turno 11 ore e 27 minuti). Rail Traction Company arriva a risultati migliori, ma lavorando su una sola linea (Verona-Brennero) con turni che prevedono condotta sia all'andata che al ritorno, senza viaggi in vettura. Dal Fungo lavora su una sola tratta (Livorno-Alessandria) con locomotori prestati da Trenitalia che spinge la sua lungimirante strategia aziendale fino a fornirgli la terminizzazione dei convogli.

Sembra quasi di assistere ad una replica della strategia delle compagnie low cost di Alitalia (vi ricordate Alitalia Team?) che evidentemente, visti i fatti di questi giorni, non ha portato molto lontano.

Per l'Or.S.A. - Ferrovie è giunto il momento di affrontare il problema alla radice ed evitare le semplificazioni che possono solo danneggiare l'impresa e i lavoratori.

I dati in nostro possesso ci dicono senza tema di smentite che i conti economici del trasporto ferroviario merci sono assolutamente negativi in tutte le grandi compagnie ferroviarie europee con valori del tutto simili a Trenitalia, in alcuni anche peggiori (SNCF- Fret 458 mil. di perdite nel 2003 e 421 previste nel budget 2004).

Se teniamo conto che parliamo di paesi in cui l'innovazione tecnologica e infrastrutturale è molto più avanzata che in Italia, è evidente che il problema non risiede nel costo del lavoro ma in uno svantaggio competitivo che il trasporto ferroviario, pur essendo socialmente molto più vantaggioso, sconta nei confronti del trasporto stradale sul piano dei costi.

L'opinione che il trasporto ferroviario delle merci avrebbe ripreso competitività con la sua completa liberalizzazione, lasciando mano libera al mercato, è stata abbandonata persino

dalle ferrovie inglesi che, pur privatizzate, chiedono oggi alla comunità europea di legittimare gli incentivi economici al trasporto ferroviario.

È invece ormai largamente diffusa l'opinione che il riequilibrio modale debba entrare concretamente fra gli obiettivi politici della Comunità Europea e quindi dei paesi membri, che devono adottare politiche attive a sostegno del trasporto ferroviario. Politiche attive, che non sono regalie ma la compensazione di una politica dei trasporti troppo sbilanciata a favore dell'autotrasporto.

I pedaggi autostradali e le tasse non coprono (come dimostrato da autorevoli studi) che il 62% dei costi esterni generati dal trasporto stradale.

Il riequilibrio modale e la competitività del trasporto merci ferroviario non passano attraverso l'ipersfruttamento dei ferrovieri ma attraverso politiche attive a sostegno della modalità ferroviaria.

Si rende quindi necessario un sistema di prezzi delle tracce che sia strumento di politica attiva a favore del riequilibrio modale. Parimenti va sviluppato un sistema di incentivi fiscali alle imprese che utilizzano il trasporto ferroviario.

A questa assenza di scelte strategiche nella politica dei trasporti fa da contro altare una altrettanto vistosa mancanza di strategie aziendali nel Gruppo FS.

Ad una scelta di divisionalizzazione (sbagliata) si è sommata una struttura divisionale appesantita da attività che avrebbero dovuto rimanere in RFI.

Da tempo sosteniamo che le attività di manovra e verifica dovevano rimanere allocate in RFI, oggi il D.L. 188 impone la riallocazione di queste attività, vogliamo qui ribadire che queste attività devono essere gestite direttamente da RFI.

Inoltre la stessa struttura divisionale è stata gestita in modo così rigido da apparire persino ideologico. Trenitalia subisce così tutti gli handicap del soggetto generalista (costi fissi elevati e maggiore rigidità organizzativa senza poterne sfruttare i vantaggi che vengono sprecati nella rigida organizzazione divisionale (economie di scala, maggiori possibilità di saturazione

della prestazione lavorativa e ampiezza di soluzioni nella gestione del rapporto di lavoro).

Molte delle difficoltà attuali se gestite in una logica di Trenitalia anziché di divisione, anche attraverso lo strumento del service, sarebbero semplificate sia in termini di efficienza che di costi, ci riferiamo ad esempio alla formazione e all'aggiornamento professionale, alla manutenzione e formazione treni, agli stessi servizi di condotta e scorta, alla ricollocazione e sviluppo professionale del personale.

Condizioni che permetterebbero politiche del personale più attente ed adeguate, migliorando il rapporto tra personale e impresa in una logica di maggiore coesione tra le aspettative e i problemi del personale con gli obiettivi dell'impresa.

Nello stesso tempo vediamo un'impresa sprovvista di qualunque strategia di alleanza industriale con i grandi operatori del combinato (Evergreen, Contship, ecc.) che è la più concreta opzione di sviluppo del trasporto ferroviario, anche in riferimento ai margini di redditività.

Anche l'opportunità di incrementare la produttività tecnica dei convogli viene trascurata (lunghezza e peso rimorchiato), pur essendo un'opportunità in fase di avanzata sperimentazione presso tutte le altre grandi imprese ferroviarie.

Ravvisiamo infine la necessità di una svolta nei rapporti con il personale, che sono ormai estremamente degradati. La società appare completamente indifferente nei confronti dell'ambiente di lavoro, degli aspetti logistici, dell'aggiornamento professionale, delle aspettative di mobilità interdivisionale, problemi che potrebbero trovare agevoli soluzioni nell'ambito di Trenitalia e che invece ristagnano senza sbocchi all'interno delle divisioni, in particolare alla Cargo. Questa situazione è insostenibile per un'impresa che, in particolare nel settore Cargo, ha assoluto bisogno di un rapporto sereno con il personale per poter puntare ad obiettivi come qualità e flessibilità che non si raggiungono in assenza di un rapporto di collaborazione in cui i propri dipendenti trovino motivazioni e soddisfazione.



Pubblichiamo un sunto degli atti del Convegno organizzato dall'Or.S.A. - Ferrovie il 2 dicembre 2003 su "Il trasporto ferroviario - regole e mercato. La regolazione del mercato del trasporto ferroviario, nel procedere della liberalizzazione, assume di giorno in giorno, in particolare per la tutela del lavoro, il carattere dell'emergenza.

Il governo deve assolvere il suo ruolo

Armando Romeo

Segretario Generale ORSA

Oggi ci troviamo a dover affrontare una crisi durissima, non solo per i problemi strategici, ma anche, a nostro parere, a causa di una impostazione profondamente errata delle relazioni industriali.

Oltre che per la caduta di credibilità sul versante merci, su Trenitalia, sulle FS spa, recuperabile con grande difficoltà, è mancata fino ad oggi la volontà di lavorare insieme da parte del vertice aziendale e si tiene in disparte il sindacato degli operatori degli impianti, delle stazioni, delle condotte, dei manovratori e dei macchinisti, dei tecnici, relegandolo a ruoli marginali o tentando addirittura di ghettizzarlo.

Questo mancato coinvolgimento, oltre ad aver dato origine alla fallimentare esperienza della Cargo Si, ha determinato l'unilaterale attuazione delle divisionalizzazioni, con i correlativi aumenti di costi e riduzione dell'efficienza, assieme ad altre scelte organizzative non corrette (la holding cosiddetta leggera, la Cargo come soggetto logistico, la necessità di assegnare i servizi di manovra e di verifica al gestore dell'infrastruttura sono solo alcune delle inascoltate indicazioni formulate dalla nostra organizzazione).

Oggi, a riprova della validità di quelle osservazioni, alcuni degli interventi correttivi del Governo sembrerebbero muoversi nella direzione da



noi suggerita. Ma alcuni danni purtroppo sono pesanti, e, in alcuni casi, difficilmente reversibili. Sempre al mancato coinvolgimento di tutte le componenti sindacali è poi da imputare la realizzazione di un assetto contrattuale, da noi non condiviso, che non risponde né alle esigenze della produzione né a quelle del lavoro. Ne sono la riprova i tentativi di modifica, più o meno ambiziosi, di rendere operativo un contratto di lavoro difficilmente gestibile, attuati attraverso accordi immediatamente successivi al 16 aprile 2003 - data della sottoscrizione del CCNL - anche in questo caso arbitrariamente, senza il consenso dell'intera rappresentanza sindacale.

In particolare, la mancata vocazione industriale del CCNL del 16 aprile va imputata principalmente al fatto che non tutto il sindacato ha concretamente avuto modo di interloquire e confrontarsi direttamente con le aziende preposte alla produzione (Trenitalia e

RFI). Il risultato è stato quello di porre sullo stesso piano attività lavorative che avrebbero dovuto invece ricevere un trattamento differenziato, così da poter offrire strumenti specializzati più idonei e mirati.

La conseguenza è sotto gli occhi di tutti, è che il trasporto ferroviario a livello regionale ha dovuto quotidianamente abdicare, in favore di corse automobilistiche, per circa 200 treni, con conseguenti disagi per i viaggiatori, soprattutto pendolari, e proteste da parte delle Regioni; e che circa 100 treni merci sono stati soppressi, mentre la circolazione di altrettanti si è rivelata oltremodo perturbata. E queste sono solo alcune delle criticità evidenziatesi finora, cui se ne potrebbero aggiungere altre.

Inoltre, sul versante lavoro, il CCNL non ha assunto affatto il necessario ruolo di strumento di regolazione del settore. L'assenza di una idonea clausola sociale non impedisce che la concorrenza si incentri esclusiva-

mente sul fattore lavoro, anche a discapito della sicurezza e della qualità del servizio ferroviario, e quindi della produzione. Il Piano Generale Trasporti elaborato nel corso della precedente legislatura è ancora un documento di indirizzo politico nei trasporti.

Quello stesso PGT, pur non recependo e non risolvendo molte 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 suggerito di porre rimedio a ciò che veniva a profilarsi con la liberalizzazione del mercato del trasporto, considerando ineludibile e fondamentale la dotazione del sistema di clausole sociali a protezione del lavoro, anticipando quanto successivamente sarebbe stato previsto dall'art. 7 della direttiva CE 13/2001.

Il PGT, peraltro licenziato alla fine della passata legislatura, configurava 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.

Sul primo versante, in particolare, si colloca la clausola sociale che conferisce, sia pure indirettamente, dignità vincolante al CCNL del settore, ossia un sistema di regole che scongiura il pericolo di un massiccio dumping sociale e dunque impedisce che la liberalizzazione si traduca in una competizione incentrata esclusivamente sulle retribuzioni e sulle riduzioni delle tutele dei lavoratori. Un sistema che riteniamo a tal fine compatibile con l'ordinamento e di pronta attuazione, è quello di condizionare il rilascio delle licenze di trasporto all'applicazione del contratto collettivo nazionale del settore, in un sistema contrattuale che mantiene i necessari margini di flessibilità e di adeguamento attraverso i dovuti rimandi alla contrattazione di secondo livello (aziendale).

Questo in un quadro corredato dall'ormai improcrastinabile e indispensabile disciplina normativa sulla rappresentatività sindacale, strumento indispensabile per rendere effettiva la



libertà sindacale e l'esercizio dei diritti che essa comporta. L'altro aspetto, sui cui sarebbe auspicabile un intervento legislativo, è quello relativo alla continuità occupazionale in caso di perdita del servizio da parte delle imprese.

In tal senso, l'intervento dovrebbe disciplinare l'ipotesi di salvaguardia dei lavoratori dalla perdita dell'occupazione in caso di subentro di un'impresa ad un'altra a seguito di gara o altri analoghi meccanismi e potrebbe, ad esempio, incentrarsi sull'obbligo della loro riassunzione da parte dell'impresa subentrante, sussidiato da meccanismi di incentivazione. Altro fronte d'intervento normativo ci sembra possa rispondere all'esigenza prevalentemente imprenditoriale, di prevedere, nelle more dell'ineludibile armonizzazione a livello di Unione Europea, sgravi e interventi di natura fiscale tali da compensare i gap che, altrimenti, le imprese operanti in alcuni stati dell'Unione verrebbero a patire a causa della loro ubicazione. Dunque 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, dovrebbe fondarsi su un sistema di regole certe, tali da consentire ai competitori di concorrere partendo da situazioni paritarie, 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.

Ci attendiamo un intervento da parte del Governo che affidi ad FS la missione di una vera ed efficiente struttura logistica, di cui il paese avverte così forte il bisogno, con il coinvol-

gimento delle Regioni, dei clienti e dei lavoratori, attraverso le loro rappresentanze. Perseverare nell'errore di escludere o comunque non coinvolgere il lavoro nelle scelte strategiche sarebbe la conferma di una condotta sbagliata. Infine, ma non di minore rilevanza, va segnalato che non si può prescindere da un'effettiva funzionalità dei meccanismi di regolazione del mercato.

Le funzioni che assolvono al compito di realizzare la non discriminazione e l'apertura corretta del mercato ferroviario, rientrano in una logica di terzietà che può rivestire soltanto un Soggetto diverso dal Gestore dell'Infrastruttura, laddove questo non sia indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle Imprese Ferroviarie.

In tale ottica riteniamo auspicabile da un lato l'istituzione di un'Authority (ed in tale direzione si muovono molti dei disegni di legge già presentati in Parlamento), dall'altro la riconfigurazione del ruolo della capogruppo Ferrovie dello Stato SpA, che dovrebbe svolgere un ruolo di raccordo e di governo sulle questioni finanziarie che hanno effetti generali, senza interferire sui fatti gestionali delle Imprese di Trasporto e del Gestore dell'Infrastruttura.

E' necessaria una svolta di 180 gradi tale da misurarsi seriamente su obiettivi e strategie d'interesse nazionale, operabili in Europa, insieme - nello stesso ordine di priorità assoluta - alla difesa del lavoro, della sicurezza, della professionalità, e dell'ambiente. Riteniamo importante che l'Azienda FS, principale operatore nel campo ferroviario, sia sensibile ai problemi del Paese.

Il centro del nostro ragionamento e della nostra proposta è proprio questo.

L'interesse congiunto del Paese, dell'Azienda FS, del lavoro, delle dei cittadini, dell'ambiente.

La convocazione e l'invito a partecipare a questa assemblea è tutto in questo appello che vogliamo anche però documentare con alcuni elementi propri dei nostri rapporti "critici" e "difficili" con l'Azienda, con il Gruppo FS e le sue quotidiane decisioni.



Giochi di potere sulle FS

Sen. Paolo Brutti

Capogruppo DS VIII Commissione Senato

Dai bilanci del gruppo FS, appare che i conti dell'azienda sono in equilibrio. Questa impressione si conferma anche analizzando i conti di RFI spa e di Trenitalia spa. Diminuisce il costo del lavoro globale. Da un rapporto di una lira di ricavi da traffico per ogni due lire di costo del lavoro, come accadeva nella seconda metà degli anni novanta, oggi si osserva che questo rapporto si avvicina ad uno ad uno. Per contro gli incassi stazionano, FS perde quote di mercato sia nelle merci sia nei passeggeri.

Quest'ultimo fatto è molto preoccupante perché avviene in un contesto di crescita dei passeggeri per tutte le modalità di trasporto, ad eccezione, appunto, del trasporto ferroviario. I treni prodotti ogni giorno non sono aumentati, calano i passeggeri km, non si è messo in esercizio nemmeno un metro d'AV di nuova costruzione, i passeggeri trasportati sono diminuiti, le merci hanno un andamento discendente molto pericoloso, i treni locali sono peggiorati sensibilmente in qualità, la puntualità si è fortemente degradata.

A me pare che la spiegazione di questo apparente paradosso stia nei fondi straordinari d'esercizio, per ristrutturazioni ed esodi, ai quali ancora oggi le FS possono attingere, ma soprattutto nella fortissima diminuzione degli addetti, che ha più che

compensato, in termini di riduzione dei costi, la caduta e il peggioramento dei servizi offerti e quindi degli introiti, al netto degli aumenti delle tariffe.

Oppure, dicendolo in altro modo, il miglioramento dei conti è da ascrivere completamente alla riduzione degli addetti.

In effetti, come risulta dall'ultimo bilancio disponibile, quello del 2002, il miglioramento del margine operativo lordo di 230 milioni d'euro è tutto da imputare alla riduzione del costo del lavoro, che è proprio di 238 milioni d'euro. Questa riduzione è frutto, per intero, della diminuzione occupazionale.

Solo nell'ultimo anno, come risulta dai dati ufficiali, la consistenza media del personale è diminuita di oltre settemila e cinquecento unità, con un risparmio pari ad oltre trecento milioni d'euro. La riduzione degli addetti si è spinta così avanti da mettere in discussione il rispetto stesso degli obblighi di pubblico servizio e quindi il motivo principale dell'esistenza delle ferrovie dello stato.

La situazione di Trenitalia è quella che desta le maggiori preoccupazioni. Trenitalia perde circa il 4% dei passeggeri km l'anno e questa perdita si concentra sulle medie e lunghe percorrenze (-4,8%). Nel traffico merci la perdita è ancora più consistente e supera il 5% in termini di tonnellate km. Se si scorporano dal valore della produzione i fondi per la ristrutturazione e quelli connessi con

il costo del lavoro del personale degli esodi incentivati, il margine operativo diventa negativo. I ricavi da traffico coprono appena il costo del lavoro, nonostante la riduzione della consistenza media degli occupati e la fuoriuscita della manovra. L'equilibrio del bilancio di Trenitalia è dunque fittizio, frutto del ricorso a sovvenzioni incrociate da parte di RFI e soprattutto di una forte riduzione degli addetti, come testimonia la contrazione della consistenza media. La capacità di spesa di FS si è, invece, accresciuta ed è quasi raddoppiata nell'ultimo quinquennio. Di conseguenza sono aumentati gli investimenti. Ma tale incremento è da attribuirsi totalmente agli investimenti infrastrutturali, che sono passati, nel quinquennio, da 2,5 miliardi d'euro a 5,7 miliardi d'euro.

Vale però la pena di osservare che con due miliardi d'euro spesi sulla rete convenzionale sono stati realizzati appena 31 km di raddoppi di linee esistenti, nove (sì, proprio nove) km di nuove linee e 43 km di varianti a binario semplice. Una quantità irrisoria. Ancora minori sono i risultati quantitativi complessivi delle linee ad alta velocità. Gli investimenti in materiale rotabile sono rimasti gli stessi in tutto il quinquennio, quindi sono fortemente diminuiti in valore reale.

Oggi lo stato del materiale rotabile e la scarsa disponibilità di mezzi di trazione è il principale blocco allo sviluppo di FS. La holding capogruppo non ha saputo garantire un sufficiente effetto di sinergia tra le varie società che la costituiscono, né ha impedito la pratica delle sovvenzioni incrociate, vietate dalle Direttive europee.

Si deve, infatti, alla pratica, esplicita o mascherata, delle sovvenzioni incrociate se i bilanci di Trenitalia sono finiti in attivo. Se, infatti, non si fossero scaricati su RFI costi impropri pertinenti, ad esempio il personale della manovra o il pagamento di discutibili debiti progressi verso Trenitalia, la condizione di quest'ultima sarebbe oggi allarmante.

La holding di gruppo si è rivelata, dunque, più un fattore di opacità dei bilanci delle consociate che uno strumento di promozione e d'indirizzo

strategico. I risultati conseguibili attraverso la societizzazione di FS sono stati inferiori alle attese, e molto rallentati, principalmente per questo ruolo non positivo della capogruppo. E' del tutto lecito, in queste condizioni, chiedersi se sia utile per il futuro sviluppo di FS, mantenere una struttura di capogruppo con le attuali caratteristiche e con gli attuali poteri. Non c'è dubbio che i poteri operativi della holding sono esorbitanti e che i principali dirigenti di questa, con le loro collocazioni, si forniscono reciproca tutela e copertura e possono dar luogo a rilevanti conflitti d'interesse.

D'altra parte questa situazione è stata voluta e perseguita proprio dall'attuale Amministratore delegato di FS. Questo intreccio contiene elementi pericolosi per la trasparenza del funzionamento delle consociate del gruppo ed andrebbe sciolto, per rilanciare il ruolo di FS anche in termini di nuove capacità imprenditoriali.

Temo che l'attuale governo non si stia preoccupando di questo ed abbia scelto la strada di utilizzare a suo vantaggio la situazione, per procedere ad una progressiva occupazione delle posizioni di potere in FS. La pressione su Cimoli, con lo strumento ricattatorio della sua riconferma, ha cominciato a dare i suoi effetti, come è evidente dalla situazione dei vertici di Italferr. Ben altro si sta preparando con la prossima scadenza dato del consiglio d'amministrazione di FS.

Il presidente del Consiglio e il Ministro Lunardi vogliono mettere le mani sul controllo degli investimenti ferroviari. I giochi di potere sono appena cominciati ma non porteranno più passeggeri e più merci sui treni, né maggiore sicurezza.

Sta per cominciare in FS una fase nella quale i nuovi padroni non dovranno faticare molto per ottenere atti di fedeltà dai vecchi boiardi. Il buon giorno si è già visto con il licenziamento dei due macchinisti. rei d'aver raccontato la verità all'opinione pubblica sulle condizioni di sicurezza delle FS. Forse non c'era bisogno d'abbassarsi a tanto per ingraziarsi nuovi governanti.



Logiche contrattuali

Francesco Forlenza

Direttore Generale Risorse Umane Gruppo Fs

Le vicende sindacali di questo periodo ci hanno intrappolato dentro un ruolo di contrapposizione. Questo non nasce da un pregiudizio o dalla volontà di non riconoscere il ruolo di rappresentatività reale che l'ORS A ha all'interno del nostro sistema. Ma si deve essere attenti al confronto e ricercare soluzioni per l'impasse nel quale siamo tutti caduti. Per superare l'impasse si deve fare uno sforzo per mutare la prospettiva con la quale i problemi si sono fino ad oggi affrontati. Penso che lavorare solo sulla negatività non aiuta a risolvere le difficoltà. Bisogna lavorare di più sugli elementi comuni.

Credo che un contratto collettivo sia qualcosa che contiene al proprio interno una serie di elementi. Il contratto è norma con valenze di tipo giuridico, un contratto è un sistema di garanzia delle parti, aiuta a definire i sistemi di gestione, un contratto definisce quelli che sono gli elementi di tutela che le parti hanno all'interno del sistema. Il contratto tratta i problemi della professionalità, del merito, quindi della qualità del sistema produttivo.

Quindi non è solo una norma per definire orari di lavoro. La maggior parte delle aziende vive le modifiche del contratto all'interno di un sistema già costruito dove ogni contratto serve a migliorare o a peggiorare o ad aggiungere qualcosa. Abbiamo fatto un'operazione diversa. Il contratto per noi è tutto questo ma è totalmente nuovo, nel suo complesso e nelle singole norme. Impensabile conti-

nuare ad avere un sistema normativo che aveva le sue basi profonde nelle normative statali e parlare contemporaneamente di mercato e di elementi di scenario diversi.

Stiamo facendo un'operazione di industrializzazione delle aziende del sistema FS ed è un processo necessario ed adeguato rispetto all'evoluzione del mercato. Ma è ovvio che questo non riguarda le singole norme. All'interno della visione del contratto credo che l'azienda fosse consapevole che questo contratto si portava dietro delle difficoltà che abbiamo considerato fisiologiche e temporanee. Il contratto non è immobile nel tempo. Questa strategia non è nuova nel sistema industriale perché tutte le public utilities che venivano dal monopolio sono state interessate da un mutamento dei contratti per passare da contratti aziendali a contratti di tipo collettivo che avessero quindi al proprio interno valenza tale da poter attirare tutti i soggetti che erano già costituiti e lavoravano all'interno del settore. Abbiamo fatto un'operazione logica: un accordo di settore facendovi confluire il vecchio contratto delle ferrovie.

E' un contratto che non controlla solo un costo eliminando automatismi ma cerca di impostare un discorso sulla qualità delle prestazioni e dovrà garantire il miglioramento delle prestazioni che interessano il cliente. Stiamo cercando di impostare un sistema contrattuale che abbia al centro anche le esigenze della clientela. Aver previsto modifiche possibili al contratto parte del presupposto che ci siano possibilità di miglioramento. Il sistema dei trasporti è un sistema in profonda evoluzione perché stanno cambiando le esigenze della clientela. Pensare ad un contratto immodificabile è un errore che non ci possiamo consentire.

Se veramente le parti sociali vogliono essere strumento per il miglioramento dei sistemi industriali di questo paese ed essere coerenti con le esigenze che questo paese ha devono avere anche capacità di adeguare le normative anche contrattuali per raggiungere l'obiettivo. Quanto alle clausole sociali, si tratta di un discorso complesso. Tutti siamo abbastanza d'accordo sul fatto che la concorren-

za in un settore venga fatta attraverso un costo del lavoro molto più basso perché ci sono contratti e sistemi di gestione scollegati da quelli che sono trattamenti e costi medi del settore principale.

Credo che questa sia una preoccupazione comune. Stiamo lavorando in Europa per cercare di fissare regole di interoperabilità frutto di un equilibrio tra la tutela degli interessi dei lavoratori e la tutela della concorrenza.

Da uno scorretto dumping sociale non può derivare un vantaggio nel gioco del mercato. Ci sono modelli che possono consentire questo. Se il contratto è una parte del sistema industriale che serve a realizzare obiettivi e strategie dell'impresa e le strategie dell'impresa sono legate al mercato è corretto che esista un collegamento.

Non so se la strada è quella che al tavolo contrattuale si siedano anche le rappresentanze dei clienti e delle associazioni dei consumatori: sono assemblee dalle quali non si esce.

Ma il concetto che le problematiche del cliente siano al centro del sistema del confronto tra le parti sociali è fondamentale. Senza di questo non si fanno passi avanti e consentiamo a tutti coloro che entrano nel mercato di scartare per principio il nostro contratto. Il contratto base deve poter attirare nuovi clienti all'interno del sistema. Per fare questo c'è bisogno di flessibilità applicativa.

Al cliente interessa capire se la criticità è stabile o superabile. Rappresentiamo la fine della sua catena produttiva. Non possiamo essere autoreferenziali. La strada non è quella della clausola sociale e quindi di un'interpretazione solo garantista del contratto e pensare di legare tutta la criticità del trasporto merci FS al contratto è una semplificazione del problema.

Occorre l'Authority

Mario Baldassarri

Vice ministro Economia e Finanze

Negli anni 90, dati i vent'anni precedenti, si è fatta prevalere in tutte le aziende di pubblico servizio una logica di rigore finanziario, di risanamento dei bilanci, di equilibrio eco-



nomico-finanziario dell'azienda.

Ma nel fare si è persa la visione strategica. I bilanci si possono sistemare riducendo i costi, anche laddove si riducano i ricavi. Ma non entra nei bilanci la riduzione dei servizi e la perdita di strategicità del settore. In questo comparto occorre avere anche un occhio sul bilancio sostenibile: quale è il ruolo di questo settore nello sviluppo futuro del paese? Se dobbiamo riflettere sulla logica strategica di sistema, occorre chiarire i problemi relativi alla privatizzazione e alla liberalizzazione.

Esistono i beni pubblici e sono quelli che il mercato non può offrire. Poi esistono i monopoli naturali. Sono bene pubblico la sicurezza e il basso costo dell'energia, così come l'approvvigionamento energetico. Questo obiettivo può essere raggiunto con lo strumento del monopolio di Stato (vedasi Enel) oppure con un mercato aperto e competitivo ma rimane un pezzo irrinunciabile di bene pubblico. Nel caso delle ferrovie va fatta chiarezza fra rete ferroviaria e treni. Rete ferroviaria è monopolio naturale.

Se si parla di eventuali liberalizzazioni ovviamente si fa riferimento a che cosa corre lungo la rete. Sono strategie che hanno un'ottica diversa fra di loro anche se devono essere coordinate. Occorre una authority che regolamenti il perseguimento del bene pubblico. All'interno del sistema ci sono tre mercati totalmente diversi che fanno riferimento a problematiche e logiche e processi diversi.

Ci sono il trasporto locale, quello merci e quello pax che si sovrappon-

gono ma hanno logiche diverse. E' necessario coordinare questi tre mercati ma avere chiara la distinzione strategica di questi tre modi di organizzare il mercato del settore. Sul locale il problema è chi lo fa.

Spesso ci si trova davanti allo stallo perché un piano di razionalizzazione nazionale trova il blocco regionale senza che ad esso corrisponda una responsabilità locale di gestione. Per le merci non si parte dal piano degli investimenti tirando fuori i numeri della tombola sui progetti e spalmandoli sul territorio. Si parte da una logica di tecnologia, di regole, di punti strategici e da questo a imbuto arriva il piano di investimenti che è la parte concreta e operativa che deve essere derivante e coerente con quella logica.

Qualche volta questo processo è stato capovolto. Nel settore merci non è possibile immaginare una strategia e un piano dell'azienda ferroviaria, sia intesa come rete che come treni, senza tenere conto di due punti. Il primo: assoluta necessità di integrazione ferro - gomma - acqua-aria - e non che uno porta i pezzi vuoti dell'altro.

Certo, occorre un piano nazionale che abbia coerenza complessiva. Si parte dalla situazione attuale, si fa un progetto a 5/10 anni e si fa leva sui punti di forza che ci sono già in coerenza con questo piano a lungo termine. Se guardiamo alla rete integrata e logistica, è assurdo non immaginare da subito qualunque iniziativa e integrazione di strutture esistenti che non abbia l'ultimo miglio, perché significa bloccare lo sviluppo del settore per i prossimi 30 anni. Le neces-

sità di risorse in questi comparti è enorme ma l'orizzonte è lungo e strategico - dobbiamo stare attenti a non buttare via i soldi e nel passato qualche volta si è fatto - ci vuole la responsabilità politica di definire i piani di investimento, trovare i soldi, verificare i tempi e i metodi e rispettare i tempi.

Non possiamo escludere ritardi tecnologici ma professionalmente e politicamente tutte le parti in causa debbono, garantire, monitorare e assicurare tempi e costi certi nella realizzazione delle opere.

Gradi di libertà

Mauro Moretti

Amministratore delegato RFI

Ritengo che questo sia un momento critico i cui sviluppi possono portare allo sviluppo ma anche all'implosione. La liberalizzazione apre due problemi. Il primo è che vuoi dire competizione. Vuol dire che i vari sistemi ferroviari europei si misurano perché devono competere fra di loro.

Si misurano sistema su sistema non solo impresa su impresa. Nella competizione per poter vincere bisogna avere maggiore qualità e minori costi. Anche questo è un elemento imprescindibile. Se gli altri avranno prodotti migliori e costi relativamente più bassi vinceranno.

Ecco che il problema delle regole nella liberalizzazione e i tempi di

avanzamento dei processi di liberalizzazione sono fondamentali.

Devono essere possibilmente omogenei sul territorio europeo, non devono avere scostamenti perché ad ogni scostamento viene fuori un problema di competitività relativa, negativa o positiva a vantaggio o a svantaggio di qualcuno.

Il problema della liberalizzazione del sistema dopo le direttive europee di prima e seconda generazione è che mostrano ancora dei fortissimi scostamenti nel come viene ad essere concepita la liberalizzazione da ogni stato europeo.

In particolare noi siamo andati molto avanti. Altri si presentano ancora come sistema ferroviario identificato con il sistema paese, come la Francia e in parte la Germania.

Non parliamo della Svizzera che fa finte liberalizzazioni ma si presenta poi ai confini cercando di acquisire anche aziende italiane. Il problema è di poter armonizzare le regole e i tempi di attuazione. Se si apre la liberalizzazione sul mercato ferroviario vuol dire che il mercato dei trasporti, che prima non vedeva la parte ferroviaria come componente dello stesso, deve essere riconfigurato.

Non può più esistere lo stesso tipo di regole che valgono sul mercato dell'autotrasporto con l'inserimento dell'apertura del mercato ferroviario. Le regole devono essere ricostruite, perché determinano la competitività relativa fra modi. Altrimenti l'ultimo arrivato soccombe. Essendo sempre

meno protetti, soccomberemo sempre di più. La ricostruzione delle regole del mercato dei trasporti nel suo insieme e le regole fra i vari modi è essenziale ed è anche un modo diverso che prescinde dai problemi relativi all'accorpamento delle aziende, che devono intravedere i livelli dei servizi.

Ci sono servizi propri dell'infrastruttura che devono essere tessuti orizzontalmente. Di questo ne ha bisogno soprattutto la ferrovia perché è vero che per poter andare per strada basta comprare un camion da un concessionario e avere una patente con poche regole, ma per entrare in ferrovia ci sono grandi barriere a partire da quella della sicurezza che rappresentano ostacoli competitivi insormontabili e che non possono non essere considerati.

Così come le regole di competizione tra imprese di trasporto: raggio operativo ottimale, verifica delle opportunità all'interno del mercato. Il sistema ferroviario ha un altro grande difetto, quello di avere impianti tecnologici e materiale rotabile che non hanno mercato vero: sono customizzati nell'ambito di tradizionali filosofie e sviluppate da ogni singolo paese. Il problema dell'interoperabilità è scarsamente affrontato.

Non vuol dire semplicemente che un treno italiano può andare in Germania e viceversa ma ci deve essere una forte standardizzazione degli impianti ferroviari e dei materiali rotabili. I treni hanno un solo grado di libertà: vanno avanti e indietro, non possono andare né a destra né a sinistra, né sotto, né sopra. E' anche un'opportunità perché si possono guidare in maniera automatica.

E' un problema che va affrontato se la ferrovia vuole essere concorrenziale con altri modi. Si tratta di vedere come, quando e in quali condizioni, ma la tecnologia rappresenta per un sistema fortemente regolato e strutturato dal quale si richiede sicurezza ed è l'unica possibilità concreta per poter dare una risposta competitiva. Abbiamo proceduto sulle regole per far sì che questa liberalizzazione fosse un fatto vero. Non abbiamo avuto dalla prima direttiva un solo claim dai nostri clienti e da nessuna impresa ferroviaria che oggi ha un



certificato di sicurezza dopo aver ottenuto la licenza ferroviaria.

Le licenze sono 30 e 30 i certificati di sicurezza. La liberalizzazione c'è e infatti le imprese non FS stanno crescendo con dei ritmi del 40-50% annuo e lo fanno non tanto perché diventeranno futuri monopolistici ma perché sfruttano vantaggi marginali per assenza di regole. Ma per ricostruire le regole bisogna che riusciamo a fare una verifica di quale sarà il nostro futuro.

Stiamo disegnando qualcosa di nuovo nel quale anche il lavoro deve trovare una forma diversa di sviluppo. Ecco allora che la risoluzione dei nostri problemi, guardando in avanti, non la si pone semplicemente dicendo che bisogna fare sviluppo e modernizzazione.

Bisogna discutere e partecipare all'innovazione e si tenta su questa partita di far fare un salto di qualità al valore professionale di ogni lavoratore perché alla fine il capitale che ogni persona porta con sé è il suo saper fare, il suo valore professionale. E c'è tanto più capitale quanto più riesce a star dietro alle innovazioni. Altrimenti non riesce a stare al passo e rischia di perdersi. In questo nuovo scenario si possono tranquillamente rivedere i concetti di flessibilità, di saturazione di orario senza perdere particolare diritti.

Da una parte, dall'altra

Sen. Angelo Maria Cicolani
Forza Italia

Il problema del risanamento e dello sviluppo delle Ferrovie dello Stato è ben lungi dall'essere risolto, malgrado le disinvolve quanto fantasiose assicurazioni dell'attuale gruppo dirigente delle FS. Un gruppo dirigente che sembra vivere in un altro mondo, che si caratterizza per la cattiva gestione della normale amministrazione, senza una strategia, senza curarsi delle linee che i Governi hanno via via indicato attraverso le varie direttive dei Presidenti del Consiglio.

Si registra così, ad oggi, una situazione paradossale, che vede, da una parte, il Governo Berlusconi che: pone come punto qualificante del



programma di Governo la realizzazione delle infrastrutture che l'Italia attende da anni.

E lo fa approvando una legge, la legge obiettivo, che semplifica le procedure.

E lo fa trovando le risorse necessarie anche attraverso nuovi strumenti di finanziamento.

Prende l'iniziativa, anche come presidenza di turno del Consiglio d'Europa, di formalizzare a livello europeo un Master Plan delle infrastrutture che tenga conto dei nuovi paesi entrati in Europa e della centralità logistica del nostro Paese. Non solo ottiene consenso, ma riesce ad inserire nelle opere prioritarie, quelle che ottengono un contributo consistente, le opere fondamentali per sviluppare adeguatamente le potenzialità che il nostro Paese ha nel commercio mondiale.

Basti pensare il ruolo che svolgono i nostri porti per l'espansione delle economie del Far East per rendersi conto del perché il sistema a rete del trasporto è una priorità assoluta per l'Italia.

Ritiene l'intermodalità l'elemento in grado di sostenere il tasso d'incremento del trasporto delle merci, alleggerendo il traffico stradale, e di sviluppare così le opportunità derivante dall'essere il nostro Paese una piastra logistica naturale per l'intera Europa.

Promuove con la legge 166 del 2002,

che reca incentivi alle aziende, il trasferimento del trasporto delle merci dalla strada al settore marittimo con le autostrade del mare e al sistema ferroviario.

Dall'altra parte, le Ferrovie dello Stato, che sono l'azienda di trasporto più importante d'Italia, sembrano non accorgersi del grande impulso che il Governo Berlusconi intende dare al settore. E mentre le aziende ferroviarie di Stato tedesche, francesi e perfino belghe e svizzere si muovono senza sosta nell'attività di logistica per catturare flussi di traffico nei nostri porti il management della holding FS è intento a servirsi delle migliori società di servizio per far quadrare i bilanci con operazioni di maquillage finanziario e vendendo i "gioielli di famiglia".

E mentre l'azienda ripiega su se stessa, i manager, con una vasta azione mediatica autoreferenziale tentano vanamente di proiettare l'immagine di un'azienda sana ed efficiente.

E così gli amministratori delle FS: Non si preoccupano di fare logistica, anzi vendono le quote di Contship (acquistate poi dalle ferrovie tedesche, che ovviamente le utilizzano per fare trasporto in Italia) che avrebbero consentito alle FS una presenza significativa in molti porti italiani.

Si schierano in modo aperto contro le scelte del Governo sulla legge obiettivo e sui "general contractor" per la

realizzazione del piano delle infrastrutture.

Assistono increduli ed impotenti al crollo di traffico passeggeri e merci senza opporre una qualsiasi strategia, fatta magari sulla base di un miglioramento della qualità dei servizi offerti. Firmano, senza ricercare il consenso più ampio fra i lavoratori, un contratto collettivo nazionale per il settore ferroviario del quale non sanno neanche calcolare le ricadute sulla quantità del personale di macchina necessaria per far camminare i treni.

Il fallimento degli attuali responsabili delle ferrovie è dimostrato da la soppressione e dall'abbandono di numerosi treni passeggeri e merci che si sono registrati in questi ultimi mesi.

Il problema che bisogna risolvere subito dunque è quello di cambiare gli amministratori delle Ferrovie dello Stato, se non si vuole perdere definitivamente terreno rispetto alla grande sfida europea e mettere in sintonia con le scelte politiche del Governo la più grande azienda italiana di trasporto.

Ma oggi sono state messe in luce anche altre questioni ed io non voglio far mancare alla discussione l'apporto delle idee e delle posizioni di Forza Italia. Prima questione: la liberalizzazione del settore ferroviario.

Parlo della liberalizzazione, non della privatizzazione. Nessuno, in Forza Italia ha parlato della privatizzazione nel settore delle ferrovie. Non c'era bisogno dunque che si ricordasse l'esempio fallimentare della privatizzazione in Inghilterra, per evitare una cosa che nessuno vuole e che nessuno pensa.

In Italia l'unico che ha parlato di privatizzazione di Trenitalia è stato l'ing. Cimoli, che, drogato dalle esercitazioni di ingegneria finanziaria e da operazioni di vendita del patrimonio immobiliare, ha sbandierato un pareggio dei conti che avrebbe consentito - a detta di Cimoli - la collocazione in Borsa dell'azienda e quindi l'inizio della sua privatizzazione. Ma nessuno glielo ha chiesto.

Per l'ing. Cimoli il risanamento delle FS non passa attraverso lo sviluppo del trasporto, merci e passeggeri, ma attraverso la riduzione delle risorse e non solo quelle del personale. Forza Italia non ha mai parlato di privatiz-

zazione. Diverso è il discorso della liberalizzazione e, quindi, dell'attivazione di una sana concorrenza che riteniamo, in sintonia con l'Europa, uno strumento fondamentale per sviluppare il trasporto ferroviario e indurre anche l'azienda delle Ferrovie dello Stato a comportamenti virtuosi, ad una sana amministrazione delle risorse e dei beni strumentali in generale. E qui si pone la questione centrale del ruolo di RFI quale gestore della rete e quindi dell'organismo che sarà chiamato ad assegnare le tracce a tutti gli operatori che ne facciano richiesta, siano aziende pubbliche che private. E se chi assegna le tracce per tutti deve dipendere da un'azienda che sta sul mercato come le altre, anche se con le dimensioni e il rapporto di forza che tutti conosciamo.

Mi pare che sull'esigenza di terzietà concordi il Vice Ministro Baldassarre e questo mi conforta perché affermare come egli ha fatto, che l'attuale situazione non può durare e che bisogna provvedere a rimuovere l'anomalia, è un punto di partenza che sicuramente ci farà giungere a risultati non solo apprezzabili ma anche concreti. La questione è: come e con quale formula? Le ipotesi sono diverse. Certo quella più semplice e in qualche modo più coerente al disegno logico dell'apertura del mercato alla concorrenza e in linea con le direttive europee, nella forma e nella sostanza, sarebbe quella di una separazione netta, di una fuoriuscita totale di RH dalla Holding FS.

Ma mi rendo conto che si possono trovare anche altri modi per raggiungere un buon risultato. Sulla esigenza della costituzione di un'Authority per le ferrovie, bisogna metterci d'accordo su come vogliamo disegnare il quadro generale entro il quale far scorrere le norme che consentano lo sviluppo di un mercato sano in cui i diritti dei lavoratori, degli utenti e delle imprese siano tutti insieme garantiti. E il quadro non può essere in distonia con la logica in sé e con le normative europee che sempre più, e in questo settore in particolare, incidono.

Ormai tutti concordano che il trasporto e la logistica sono gli elementi portanti del grande mercato europeo, oggi ancora più largo, e che l'ap-

proccio ai problemi non può non essere che quello comunitario. E tutti i Paesi europei sono tenuti a organizzarsi in sintonia.

E allora va detto che le direttive europee emanate, quelle in via di emanazione, i decreti di recepimento delle stesse preparano un quadro logico e ben strutturato entro il quale si deve organizzare il mercato e cioè:

Costituzione dell'Agenzia Ferroviaria Europea con il compito di contribuire sul piano tecnico all'attuazione della normativa comunitaria finalizzata al miglioramento del livello di interoperabilità e allo sviluppo di un approccio comune in materia di sicurezza del sistema ferroviario europeo; Costituzione in ogni Stato membro di un'Autorità preposta alla Sicurezza, con il fine di controllo e della regolamentazione della sicurezza, ma anche di un suo coordinamento a livello europeo. Questo Ente rilascerà il certificato di sicurezza, attualmente rilasciato dal gestore dell'infrastruttura, RFI;

Costituzione dell'Organismo Investigativo per gli incidenti ferroviari. Un organismo permanente e indipendente da tutti i soggetti che gravitano all'interno del settore ferroviario, compresa l'Autorità preposta alla sicurezza;

Costituzione dell'Organismo di Regolazione, indipendente dai gestori della infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione delle tracce e dai richiedenti, con il compito di dirimere controversie e accogliere reclami di carni subiti in relazione a decisioni che ledano diritti degli operatori ferroviari.

Questo è il quadro di riferimento che viene dall'Europa e non senza ragioni logiche in questo quadro mi domando se per l'assegnazione delle tracce debba essere creata un'Authority specifica in aggiunta a quella della sicurezza.

Perché è ovvio che non può essere l'Authority preposta alla Sicurezza quella deputata all'assegnazione delle tracce: ha altri compiti distinti e che devono rimanere distanti, il suo compito non è quello di rendere massima l'utilizzazione della rete: se deve controllare la sicurezza, non può portare

la responsabilità della gestione e del livello di utilizzazione della rete. Sono questi i motivi che mi fanno ritenere che la soluzione si debba trovare attraverso una forma meno drastica di autonomia di RFI dalla Holding. Se invece ci si chiede di mettere l'accento sulla necessità di costruire da subito l'Autorità per la Sicurezza, siamo in perfetta sintonia: siamo consapevoli che per la salvaguardia dei diritti dei lavoratori soprattutto in termini di sicurezza e di condizioni di lavoro l'Autorità può e deve rappresentare un interlocutore forte anche del sindacato.

Soprattutto nella fase di avvio del percorso che ci deve portare dal monopolio al mercato. Immaginare, di costituire due Authority non credo si possa ritenere fattibile, anche in ragione dei costi oltre che per l'appesantimento inutile del sistema. A parte la considerazione, certo non secondaria a che solo chi ha la gestione in sicurezza della rete, cioè nel caso italiano RFI, può con cognizione di causa assegnare le tracce e tenere conto dello situazione della rete in tempo reale per ogni imprevisto.

Forza Italia, dunque, è per il mercato, non per il mercato selvaggio. Vuole stanare le rendite di posizione che non portano da nessuna parte e danneggiano il sistema Paese. Ma non vuole che l'abbassamento del costo del trasporto, che è essenziale per la competitività dei prodotti italiani, passi attraverso la riduzione della remunerazione dei lavoratori e la limitazione dei loro diritti.

Il miglioramento della qualità del servizio e quindi la razionalizzazione dei costi del trasporto devono passare, invece, attraverso la capacità delle imprese di saper innovare, di saper cogliere le opportunità che via via si presentano.

Interlocutori propositivi

Gianfranco Legittimo

Presidente Trenitalia

Ritengo che un sindacato oggi sia credibile e svolga meglio la sua funzione tanto più colloca il suo compito precipuo che è quello della tutela del lavoratore in un quadro più ampio di problematiche in cui non

c'è soltanto la rivendicazione ma anche la propositività, cioè la capacità di proporre soluzioni e alternative. Lo stesso vale per le aziende, tanto più quando sono grandi. L'autoreferenzialità non ha mai pagato e men che meno oggi. Con l'autoreferenzialità si applica solo l'economia aziendale. Non si guarda oltre il libro dei conti, non si riescono a collocare i conti nel contesto dei problemi con i quali una grande azienda deve misurarsi. Vale per tutte le aziende e a maggior ragione per chi opera nel campo dei trasporti. Il trasporto è una tipica realtà operativa che si colloca all'interno e sotto l'influenza costante di fattori che partono dall'economia, dalla società, dalla tecnologia. Il progresso tecnologico dobbiamo abituarci a pensarlo come una linea costante che procede per una serie di accumulazioni successive perché ogni acquisizione scientifica precedente serve ad andare avanti e far compiere di volta in volta passi avanti quasi senza più soluzioni di continuità. E quindi è un dato dal quale non si può prescindere: la ricerca va avanti e va avanti la tecnologia e non possiamo fare finta che ciò non accada e quindi tutti dobbiamo fare i conti con questa realtà.

Chi la disattende perde il rapporto con la realtà. Si è parlato molto di contratto collettivo, ma senza la partecipazione dell'ORSA il contratto manca di qualcosa di essenziale. Va integrato. Il monopolio credo che nessuno lo debba rivendicare come valore e come principio, neanche in campo sindacale. Non facciamo finta di niente: la ferrovia è oggi la cenerentola del trasporto italiano. Le stesse cose di cui discutiamo oggi le abbiamo scritte vent'anni fa nel PGT. E' stato disatteso. Si è voluto impedire che il sistema dei trasporti evolvesse in una certa direzione e si è voluta radicare quella che ancora oggi è la caratteristica patologica del sistema dei trasporti italiano che è la dominanza dell'autotrasporto sia per le persone che per le merci. Il nemico delle ferrovie non è l'autotrasporto. Il nemico delle ferrovie è il tutto strada, cioè il trasporto vissuto e praticato in maniera abnorme, contrario alla fisiologia di un corretto sistema integrato in cui la logistica e l'inter-



modalità siano gli assi portanti. Chi può negare l'insostituibilità dell'autotrasporto? Ma non si può accettare quello che è accaduto e cioè che le altre modalità di trasporto, ferrovie in primo luogo ma anche il cabotaggio marittimo fossero relegate in secondo e in terzo piano. L'abnorme predominio della gomma è dovuto al fatto che per decenni si sono tollerati comportamenti sistematici che hanno creato una situazione di insostenibilità della realtà competitiva da parte di sistemi per loro natura e necessità più rigidi come quello ferroviario, legato a delle regole e da criteri e costi che non potevano essere sopportati. Non si tratta di fare la guerra all'autotrasporto ma di vivere tutti in un sistema competitivo dove tutti dobbiamo rispettare delle regole. La ferrovia è condizionata. Non ci illudiamo, non si può risolvere tutto dal di dentro, sarebbe pretendere miracoli. Bisogna cominciare a cambiare le condizioni. Va stimolata la capacità di essere come azienda propositivi interlocutori quotidiani del sistema istituzionale, politico, delle forze sociali ed economiche perché passi il concetto che il trasporto ferroviario è elemento indispensabile e irrinunciabile a breve tempo della capacità del paese di tornare ad essere funzionante e competitivo all'esterno. Senza questo passaggio cruciale la crisi continuerà.

Dal Convegno

"Il trasporto ferroviario: regole e mercato", Roma dicembre 2003

Attraverso l'arte ricordato il diritto ad un'equa distribuzione della vita tra lavoro, riposo e socialità

a cura di
Alessandro Trevisan



Quando il Segretario Regionale dell'Or.S.A. Trasporti lo propose, tra i componenti del Direttivo aleggiò un misto di scetticismo e di perplessità.

Istituire un premio culturale per le sezioni pittura, poesia e fotografia aperto a tutti i lavoratori ed in particolar modo ai colleghi dei trasporti rappresentava un'idea certamente originale ma che - alla prova dei fatti - poteva non essere capita o, ancor peggio, ignorata.

Insomma, c'era il serio rischio che al 1° Premio Or.S.A. Venezia non ne sarebbero seguiti altri.

Ma Ezio Ordigoni non è tipo da

arrendersi facilmente e le motivazioni che con grande passione ci espose non poterono che trovarci - alla fine - in piena sintonia.

Perché quando si parla di diritto al riposo, di difesa del lavoro inteso come una attività che serve per vivere e non come unico fine della vita, quando si ricorda che ogni lavoratore è prima di tutto una persona con le sue passioni, con la voglia di creare e non solo di produrre, con delle sensibilità che vuole esternare e non con sole aspirazioni materiali, non si può non riflettere sul fatto che il Sindacato - lottando per migliori condizioni di lavoro e di vita - in fondo vuole dare ai lavoratori gli strumenti per coltivare anche queste aspirazioni. Non solo, il Sindacato inteso come libera associazione di uomini e di idee deve trovare il modo per dare visibilità a questi sentimenti ed alla loro creatività.

Argomenti forti - dunque - che ci diedero la forza di partire, di coinvolgere le istituzioni e di ambire ad un Premio non solo Veneto, ma con un respiro addirittura nazionale(!) e la risposta è stata - a dir poco - stupefacente:

la Regione Veneto ha abbracciato la nostra idea patrocinando la manifestazione ed i premi; u oltre 300 lavori (tra quadri, poesie e fotografie) sono arrivati da tutt'Italia ed il 16 gennaio scorso la sede OrSA-Macchina di

Piazzale Favretti - a Mestre (Ve) - è stata invasa da colleghi, da giornalisti e da autorità.

Insomma una cornice adeguata alla quale ha dato lustro una Commissione di primissimo piano che ha valutato le opere, tutte esposte (ed anche un po' stipate...) all'interno della sede. Dal Filosofo Massimo Donà (che ha gradevolmente intrattenuto i presenti raccontando le ragioni della nascita del suo ultimo libro: "La Filosofia del vino" Ed. Bompiani), all'Onorevole Settimo Gotardo, all'Artista Luigi Gardenal, all'Avvocato Gianni Lanzinger ed all'Artista Ernesto Leone, tutti hanno espresso il loro compiacimento ed il loro apprezzamento per la qualità delle opere e per le potenzialità espressive degli artisti. Gli interventi, poi, del Segretario Generale Aggiunto dell'OrSA - Giu-

L'assessore regionale De Poli





"Riomaggiore".

Giorgio Semenzato (Marghera - Ve) vincitore nella sezione fotografia con la foto "Scogliere".



Alessandro Ragazzo (Mestre - Ve) vincitore nella sezione pittura con il quadro "Strupro"

UOMINI

Uomini
Corpi distratti
Grovigli di muscoli tesi
In cerca di porte da spingere

Uomini
Occhi protesi a succhiare
Sguardi furtivi
Dietro occhiali
Con l'istinto al pudore.

Uomini dentro
Uomini fuori
Uomini intorno
Viaggiatori passanti.

Uomini
Mani che sfiorano
Senza toccare
Mani di fango
Che diventa sudore.

Uomini muti
Incapaci di dire
Cercano l'ancora
Di un parola.

Uomini solidi
Come dune di sabbia
Vengono e vanno
Trascinati dal vento.

"Uomini": Norma Giuca (Catania) vincitrice nella sezione poesia con l'opera "Uomini"



*Il momento clou del 1° premio
Or.S.A. Venezia*

lio Moretti - e dell'Assessore Regionale Antonio De Poli hanno evidenziato l'importanza del Premio per le sue motivazioni di fondo e per la promozione del tempo libero che ciascuno ha il dovere, non solo il diritto, di tutelare e di utilizzare per dare valore aggiunto al vivere civile e sociale del nostro Paese.

Ezio Ordigoni ha ricordato, giustamente, come troppi colleghi -

soprattutto in ferrovia - abbiano perso il concetto di diritto al riposo per consumarsi in una vita fatta di straordinario sistematico e di produttività esasperata da scambiare con dei fittizi e vacui aumenti economici. Questo, non solo inaridisce l'uomo, ma è l'anticamera di una progressiva perdita dei diritti e delle tutele che il Sindacato ha ottenuto in anni di lotte e sacrifici.

In chiusura, proprio dall'Assessore Regionale De Poli è giunto l'auspicio che questa manifestazione diventi un appuntamento culturale fisso e si caratterizzi per la sua capacità di aggregare i lavoratori non solo dinanzi alle problematiche economiche, produttive ed occupazionali, a dimostrazione di come il lavoro (non l'iperlavoro!) possa rappresentare uno stimolo ed un contributo allo sviluppo dell'uomo in senso compiuto.

Alla fine, premiati i vincitori e ricordati i molti lavori segnalati dalla Commissione, mai brindisi fu più propizio ed augurale.

Il Premio Culturale OrSA - Venezia non si fermerà alla prima edizione.

Messina: c'era una volta "u ferry bottu"



* Ferry bottu = Espressione tipicamente messinese per descrivere il traghetto ferroviario.

Dalla notte dei tempi l'uomo ha intuito l'importanza commerciale dello stretto di Messina, si narra che in tempi preistorici, gente proveniente dall'Epiro sia giunta sui verdi declivi dello stretto, Zanclo, secondo la leggenda era il capo di questi nomadi che, attirati dai benefici naturali che il luogo sembrava assicurare, ben presto s'insediarono fondando la città di Zancle.

La naturale predisposizione al commercio marittimo, rese l'odierna Messina oggetto di contesa fra popoli conquistatori che, con ogni mezzo cercarono di appropriarsi del tratto di mare fra Scilla e Cariddi, passaggio obbligato per gli scambi commerciali fra le comunità insediate sulle due sponde.

Per la sua importanza mercantile e militare nei rapporti fra il nord e il sud del Mediterraneo, lo stretto di Messina, unica via verso il Tirreno, fu dunque uno dei punti più cono-

sciuti dell'antichità. Si deve al sovrano Ferdinando II l'introduzione delle ferrovie in Italia e ben presto nacque l'esigenza di un collegamento fra il continente e la Sicilia per i mezzi su rotaia, il Regio Decreto del 23 dicembre 1893 ufficializzò l'istituzione di un servizio di navigazione a vapore fra Messina e Reggio Calabria, fu il primo storico passo verso i moderni ferry boats, diventati col trascorrere del tempo parte integrante del paesaggio e della storia messinese, tramandata dalla letteratura e dalla cinematografia.

Una fetta di storia di cui RFI vuole liberarsi ad ogni costo, il culto pragmatico del bilancio suggerisce che i ferrovieri naviganti e le navi costano troppo, è un fardello da cedere subito al miglior offerente, svalutare l'impianto per renderlo appetibile è l'obiettivo perseguito nell'ultimo decennio, siamo dunque

pronti a sbaraccare, ignorando la funzione sociale ed il conseguente finanziamento pubblico.

Eppure dall'antico Zanclo ad oggi assistiamo alla ressa degli armatori che sgomitano per garantirsi un posto nello specchio di mare calabro siculo, le compagnie di navigazione spuntano come i funghi per sfruttare le potenzialità dello stretto, mentre RFI Bluvia sopprime i servizi di collegamento con i mezzi veloci, costati fior di miliardi, e annualmente chiude con bilanci inspiegabilmente negativi, non imputabili al costo del lavoro dopo i congrui tagli sulle tabelle d'armamento che, a discapito della sicurezza si sono allineate a quelle della concorrenza. Evidentemente qualcosa non quadra, le cose sono due, o questi armatori in preda a crisi d'autolesionismo amano sperperare denaro con investimenti improduttivi, o lo stretto di Messina è un

ricco mare dove solo la dirigenza di RFI Bluvia non riesce a pescare i giusti proventi; passatemi la malignità, ma quando si pranza in un tavolo dove tutti riescono a saziarsi, chi resta digiuno o è a dieta o ha già mangiato.....

Intanto da un articolo del quotidiano "La Repubblica" del 4 marzo 2004 apprendiamo che la compagnia di navigazione Moby lines vuole acquistare le navi delle ferrovie, le F.S., continua la Repubblica, si accingono a privatizzare una flotta che serve passeggeri sullo stretto di Messina e sulla linea Civitavecchia Olbia. Rfi Bluvia come Cargo dunque, tutto in mano ai privati, e i "costosi" lavoratori? Nessun problema!

Un CCNL senza clausola sociale consente ai subentranti di applicare il contratto merceologico di riferimento, generando ferrovieri che, in una viziosa metamorfosi perderanno ogni diritto per tramutarsi in puri naviganti con relativo contratto marittimo. Non finiremo mai di ringraziare chi ha consentito tutto questo, gli stessi che oggi si rivolgono ai lavoratori infuriati con il linguaggio della politica per celare le scelte infelici, piuttosto che svelare il fallimento e recitare un onesto mea culpa.

E' stato difficile per la neonata "Or.S.A. Navigazione" comunicare

la pericolosità di un contratto modellato sulla politica aziendale della dismissione, ci siamo scontrati contro la potenza simbolica delle sigle storiche, abilmente sfruttata dai grandi parolieri che, sventolando la bandiera confederale sponsorizzavano un contratto orientato verso il liberismo osceno, con l'unico obiettivo d'insignirsi del titolo d'unici aventi diritto ad un posto nei tavoli di trattativa, ma a quale prezzo? L'applicazione degli accordi contrattuali ha causato la reazione dei lavoratori, i ferrovieri marittimi sono stati fra i primi a subirne le ricadute, ed hanno realizzato a loro spese di essere sottoposti al ricatto di un'occupazione senza tutele piuttosto che nessun'occupazione e aggrappandosi all'ultimo scoglio d'onestà nel mare dell'interesse sindacale, hanno riempito di disdette le segreterie confederali, rendendo con le loro adesioni l'Or.S.A. navigazione, in meno di un anno di vita, il sindacato più rappresentativo dell'impianto.

E' particolarmente oneroso per noi rappresentare un impianto descritto come isola infelice in un mare in tempesta, nel profondo sud la politica omertosa della non denuncia è tragicamente attuale, le scorribande dirigenziali per la caccia "all'OR-SO" ribelle si consumano nell'asso-

luto silenzio, e nessuna reazione solidale si può sperare dalla falange confederale che non riesce neanche a fare applicare i pochi articoli positivi del tragico compromesso che hanno siglato il 16/04/2003, sono infatti troppo impegnati a camuffare l'imbarazzo quando, ad ogni richiesta di convocazione si vedono sbattere in faccia dalla dirigenza il principio della semplice informativa, da loro stessi voluto e sottoscritto.

Stiamo attraversando il periodo più buio della storia della navigazione ferroviaria, reagire con un semplice "l'avevamo detto" sarebbe per l'Or.S.A. una soddisfazione effimera, noi siamo gente abituata alla lotta che non fa sindacato per sbarcare il lunario, fortunatamente il nostro sostentamento deriva da altro tipo di professionalità, e l'aver previsto tutto non ci appaga per niente. L'Or.S.A. navigazione di Messina ha dimostrato di avere i grandi numeri con scioperi che hanno fatto registrare punte del 98% d'adesioni e non esiteremo ad usare tutto il potenziale a disposizione per ostacolare, con ogni mezzo, coloro che vorrebbero raccontare ai posteric'era una volta u ferry bottu.

Massaro Mariano





Servizi ad Agente Unico

Per il Personale di Scorta obblighi e responsabilità, senza alcuna tutela

Nei servizi ad agente unico, le incombenze del Personale di Scorta sono state regolate da disposizioni che, nel tempo, invece di chiarirne compiti e responsabilità ne hanno aumentato l'ambiguità.

La sperimentazione dell'agente unico è nata con la disposizione del 16 maggio del 1988 che chiariva i compiti del Capo Treno ed evidenziava in modo inequivocabile che il Capo Treno non sarebbe stato ritenuto responsabile delle anomalie che si sarebbero verificate sugli elementi successivi l'automotrice di testa.

La Disposizione n° 6 del 2000 emessa dalla Divisione Infrastruttura inerente alle incombenze del Personale di Scorta nei mezzi condotti ad Agente Unico richiamando la circolare della R/9904689/P della stessa D.I. ha stabilito che i

treni composti da mezzi leggeri possono essere condotti da un solo agente di macchina a condizione che il Capo Treno prenda permanentemente posto in cabina di guida con gli obblighi di cui agli articolo 3/2 IPCL e 8/5 ISPST.

QUESTA DISPOSIZIONE, CONTRARIAMENTE A QUELLA DEL 16.05.1988 NON ESONERA PIU' IL CAPO TRENO DALLE ANORMALITA' CHE POTREBBERO VERIFICARSI SUGLI ELEMENTI SUCCESSIVI AL LOCOMOTORE DI TESTA.

La disposizione n° 35/2002 di RFI nell'abrogare le precedenti disposizioni in materia di Agente Unico stabilisce le incombenze del Capo Treno che mutano in base all'attivazione del dispositivo vigilante.

Quest'ultimo se non funzionante ed

in particolari condizioni d'esercizio obbliga il Capo Treno a prendere posto permanentemente in cabina di guida.

Il responsabile del Personale di Scorta della Divisione Trasporto Regionale è intervenuto sulla materia chiarendo che il Capo Treno non può essere ritenuto responsabile di anomalie di esercizio quando non si trova in cabina di guida e/o impegnato a svolgere altre mansioni.

Ciò premesso, occorre conoscere che in base al recente D.L. 188 del luglio 2003 tutte le imprese ferroviarie sono obbligate a rispettare le norme di sicurezza, nonché le istruzioni emanate dal gestore dell'infrastruttura (R.F.I.).

Questo è indispensabile per garantire la sicurezza del servizio ferroviario, poiché in caso contrario, qualsiasi impresa di trasporto (ad

oggi oltre 30 hanno ottenuto la licenza) potrebbe emanare normative sulle incombenze del Personale di Scorta che sicuramente sarebbero a scapito della sicurezza favorendone la diminuzione dei costi.

Occorre evidenziare che norme emanate dalle imprese di trasporto relative alle responsabilità del Capo Treno, in materia di sicurezza ed incolumità della clientela, non possono modificare o sostituire le disposizioni di RFI.

Quotidianamente, il Capo Treno nello svolgere le proprie incombenze nei servizi ad Agente Unico, si trova ad operare con estrema difficoltà in quanto Trenitalia richiede al personale di svolgere con scrupolo le mansioni commerciali ed in particolare quelle afferenti le esazioni.

In Lombardia, questa situazione è arrivata all'eccesso, in quanto esistono disposizioni aziendali che obbligano il Capo Treno a richiedere al macchinista ordine scritto (m.40) nel caso in cui quest'ultimo pretenda la presenza permanente del Capo Treno in cabina di guida.

Occorre evidenziare che oltre alle incombenze esplicitate esistono condizioni che pongono il Capo Treno ad assumersi responsabilità

che non trovano una risposta nelle disposizioni aziendali e che a volte contrastano tra loro.

Ad esempio, prendiamo le norme contenute nell'Istruzione Personale Scorta Treno che prescrivono al Capo Treno di garantire l'assistenza a tutti i viaggiatori.

Come può essere svolta quest'incombenza quando il Capo Treno, per particolari condizioni d'esercizio, deve prendere permanentemente in cabina di guida.

Con l'introduzione della Disposizione 35 di RFI, che annulla tutte le norme precedenti compresa quella del 16.5.1988 (l'unica che sollevava il Capo Treno dalle anomalie che si sarebbero verificate oltre la motrice di testa), il Capo Treno in caso di infortunio - malore di un viaggiatore potrebbe incorrere in conseguenze anche di carattere penale.

Nello stesso tempo, in caso di mancato rispetto da parte del macchinista delle norme di circolazione, il Capo Treno impegnato a fornire assistenza alla clientela, potrebbe incorrere in sanzioni / provvedimenti giudiziari.

In ogni caso il Capo Treno si troverebbe, come si suol dire, "tra l'incudine ed il martello" ovvero l'unico soggetto a pagare responsabilità

non sue, che invece dovrebbero essere ricercate in disposizioni emanate sia del Gestore dell'Infrastruttura sia delle Imprese ferroviarie che lasciano troppe lacune.

L'unica tutela contenuta nella disposizione 35/2002 è la possibilità di arrestare il treno nel momento in cui il Capo Treno, che deve essere permanentemente in cabina di guida, è chiamato a fornire l'assistenza alla clientela.

Questa situazione di ambiguità ed incertezza è accentuata dall'attivazione dallo scorso settembre per i treni effettuati con Loc. E 464 dell'equipaggio ad Agente Unico.

In questo caso assistiamo anche ad un'interpretazione singolare della Divisione Trasporto Regionale che obbliga il Capo Treno a mantenere in servizio 6 vetture quando sia il vigente CCNL e sia Disposizione 35 prevedono il limite massimo di quattro vetture.

Ancora più grave è la rappresaglia che alcune Direzioni Regionali stanno intraprendendo (dieci giorni di sospensione) nei confronti del personale che rispettando le norme del Gestore dell'Infrastruttura e del CCNL chiude le porte di salita della 5^a e 6^a vettura.

La Segreteria Generale dell'Or.S.A. ha presentato in alcune Procure un esposto denuncia sulle condizioni di sicurezza dei treni effettuati ad Agente Unico ed in particolare di quelli effettuati con Loc. E 464 con 6 vetture, a cui è seguito in alcuni casi (Procura della Repubblica di Milano e Foligno) l'avvio di un'inchiesta da parte del Pubblico Ministero.

Nell'attesa delle conclusioni della Magistratura occorre cautelarsi utilizzando in modo scrupoloso le limitate condizioni di salvaguardia (vedi arresto del convoglio) previste dalle disposizioni aziendali.

Capo Treno Antonino Costa
RSU - RLS Milano Porta Garibaldi



II SIN.F.A.T. e il CCNL

Lettera aperta agli associati

L'OrSA Ferrovie, ha ritenuto doveroso non sottoscrivere Il CCNL delle Attività Ferroviarie e il relativo accordo di Confluenza FS. Non li abbiamo sottoscritti in quanto li riteniamo fortemente peggiorativi rispetto ai diritti acquisiti.

In estrema sintesi è utile riassumere i principali elementi negativi dei suddetti contratti di lavoro limitandoci alla realtà degli Uffici amministrativi e tecnici:

- L'orario di lavoro (forti disparità tra quadri e tutti gli altri)
- I trasferimenti coatti di sede (accertati due casi Roma-Milano per 6 mesi)
- Il comporta retroattivo sulla malattia (v. circolare FS Holding e lettere di avviso di licenziamento emanate dalla Direzione FS del Piemonte)
- La normativa sugli appalti ferroviari (forte genericità sulle attività ferroviarie soggette a cessioni)
- Il ridimensionamento del ruolo del sindacato e delle RSU
- Ferie e permessi (erosione reale dei tre giorni di permessi ex-ferie e perdita dei recuperi giornalieri sulle festività coincidenti con il sabato)
- Trasferte (anticipi personali con rimborsi oltre i due mesi)
- Straordinari (iniquità di trattamento tra quadri rispetto ai carichi di lavoro)
- Aumento stipendiale derivante dal nuovo CCNL praticamente inesistente (basta vedere l'ultimo cedolino dello stipendio)

La sommatoria di quanto sopra indicato, fa di questo contratto una inaccettabile imposizione. Noi dell'OrSA stiamo contrastando, come è a voi ben noto, dallo sciopero alle denunce, con tutti i mezzi l'applicazione di questo iniquo contratto. Peraltro la grande adesione all'ultimo nostro sciopero contro il CCNL (con un incremento anche degli Uffici che notoriamente non raggiungono alte percentuali di scioperanti) ha dimostrato che gli stessi iscritti agli altri sindacati, scioperando con noi, mal sopportano questo CCNL.

Il nostro fine è il miglioramento, con la riapertura della contrattazione, dei punti sopraelencati, del contratto irresponsabilmente firmato da CGIL, CISL, UIL, UGL e SMA.

E' un obiettivo difficile ma possibile se il massimo del consenso potrà venirci dalla ferrovia reale, quella fatta di uomini e donne, lavoratrici e lavoratori di un settore strategico per il Paese che Confindustria e l'alto management del gruppo FS, con la complicità di sindacati sempre più distanti dagli interessi reali dei lavoratori, vorrebbero polverizzare.

Ora Cari Amici, dopo i noti episodi, il nostro storico Sindacato Sin.F.A.T. sarà oggetto di una fase di rinnovamento che porterà certamente ad una sua crescita e ad una sempre più marcata affermazione dell'Or.S.A.

Alcune voci danno per avvenuto lo scioglimento del Sin.F.A.T., a tal proposito voglio precisare che il nostro Sindacato, storicamente autonomo, apolitico ed indipendente, è come sempre presente nell'Or.S.A.-Ferrovie con la missione di tutelare e sostenere i diritti dei propri associati facenti parte del personale Uffici che opera in Società del Gruppo FS ed in quelle ad esse collegate.

Ci risulta che alcuni soggetti hanno contattato nei mesi passati gli iscritti chiedendo loro di disdettare la delega a suo tempo rilasciata alla nostra Organizzazione, per iscriversi ad un non ben identi-

ficato sindacato. Oggi, non avendo trovato seguito da parte dei lavoratori alla loro scellerata iniziativa, con missive indirizzate ai singoli lavoratori, tentano di demotivare le adesioni al nostro sindacato, adducendo falsi motivi esistenziali ed ideologici.

S'invitano, pertanto, tutti i lavoratori a non prestare attenzione a certi personaggi che per pura demagogia ed interessi personali invitano i lavoratori del Settore Uffici a conceder Loro fiducia, firmando una delega ad un sindacato iniquo e frutto di plagio.

Per quanto sopra, nell'interesse comune, si invitano tutti i colleghi degli Uffici a serrare e rafforzare le fila affinché tali tentativi di affossare un glorioso Sindacato qual è il Sin.F.A.T. (Sindacato Funzionari Amministrativi e Tecnici Ferrovie Stato), non abbiano buon fine. Da ora, si riparte tutti insieme con la consapevolezza di andare lontano.

Un capitolo a parte merita la problematica di FERSERVIZI, la società che eroga servizi logistici ed amministrativo-contabili del gruppo ferroviario.

Una Società per Azioni controllata dalla Holding FS che era stata pensata e realizzata, andando ben oltre le direttive Comunitarie, con grandi ambizioni ed obiettivi nel rivolgersi anche al mercato esterno oltre che quello precipuamente ferroviario. Ambizioni, a quanto pare, che si stanno miseramente infrangendo in questi giorni sugli scogli di un Piano d'Impresa che mira soltanto a tagliare il costo del lavoro di circa il 30%, esternalizzando le attività e prevedendo l'accorpamento coatto di sedi amministrative storiche ed altamente produttive da sempre, quali Bologna, Pisa, Venezia e Trieste, (a questo proposito va encomiata ed incoraggiata l'iniziativa dei colleghi di Pisa e Bologna che si sono rifiutati, picchettando le Sedi, di acconsentire alle operazioni di trasloco) con il conseguente grave disagio logistico dei dipendenti che si trovano costretti a trasferimenti su lunghe distanze.

Questo, almeno alla luce di una prima analisi, appare come un Piano d'impresa che punta principalmente ad una sopravvivenza del Proprio alto Management entrando brutalmente a gamba tesa sulla organizzazione del lavoro e sulla forza lavoro.

E' proprio per questi motivi che la nostra Organizzazione Sindacale si sta apprestando a mettere in campo ogni iniziativa atta a bloccare e respingere un Progetto siffatto, a cominciare dallo sciopero del 5 aprile prossimo indetto dall'OrSA Ferrovie nell'intera giornata lavorativa per i colleghi degli uffici e degli impianti fissi (che impegnerà anche la circolazione ferroviaria dalle 21.00 di sabato 3 alle 21.00 di domenica 4 Aprile) e che certamente vedrà attuata una grande risposta della categoria contro, in particolare, un Piano d'Impresa Ferservizi estremamente negativo e, più in generale, un CCNL delle attività ferroviarie e relativo accordo di confluenza che si sta rilevando sempre più sbagliato e di difficile gestione.

Sappiamo che la vertenza Ferservizi sarà lunga e difficile e consideriamo lo sciopero del 5 aprile solo un inizio di una serie di iniziative che con ogni mezzo disponibile l'OrSA metterà in campo per contrastare un Piano che nulla pianifica se non esuberi ed esternalizzazione di attività.

Responsabile Nazionale Sin.F.A.T.
Antonio Cacciaglia



HDI Assicurazioni

Al tuo fianco, ogni giorno



*in esclusiva
per i Dipendenti e Pensionati
delle Ferrovie...*

... HDI Assicurazioni offre nuove, **comode modalità di pagamento** delle polizze assicurative

Dedicato ai Dipendenti delle Ferrovie

RAPIDO

un servizio che consente di versare i premi assicurativi in comode rate mensili **tramite lo stipendio**

Dedicato ai Pensionati delle Ferrovie

VELOCE

un servizio che consente di versare i premi assicurativi in comode rate mensili **tramite il conto corrente bancario.**

Entrambi i servizi sono disponibili presso gli oltre 130 Uffici di Rappresentanza di **InLinea**, dislocati su tutto il territorio nazionale.

Per aderire è sufficiente esibire il documento di identità e il cedolino dello stipendio o della pensione

www.hdia.it
www.inlinea-hdi.it

HDI

ASSICURAZIONI

