



La liberalizzazione ferroviaria dà segnali di sé

di Franco Nasso*



Mercato e regole viaggiano a velocità diverse: questo è da tempo, a parere del Sindacato, il principale aspetto critico dei diversi processi di liberalizzazione in Europa di diversi settori, tra i quali il trasporto ferroviario.

Il mercato, anche nel trasporto ferroviario, avanza sotto la spinta di potenti interessi economici. Le regole, invece, si evolvono con maggiore fatica e, nella loro evoluzione, è forte la spinta a renderle più deboli, in quanto considerate sostanzialmente degli "ostacoli" al mercato.

Il caso del trasporto ferroviario è, in tal senso emblematico, e i primi elementi che sembrano scaturire dalle indagini in corso a Viareggio ne darebbero conferma.

L'inchiesta della Procura della Repubblica di Lucca dovrà accertare le responsabilità penali del disastro. Non sarà un'inchiesta semplice, né, per quanto si può intuire, breve.

Intanto, andranno ricostruite esattamente causa e dinamica del deragliamento. Le prime ipotesi rese note in questi giorni appaiono credibili e stanno orientando decisamente le indagini. Poi, in relazione a ciò, occorrerà che l'inchiesta risalga la complessa catena delle responsabilità dei diversi soggetti che, a vario titolo, sono già parte della scena.

La ricostruzione di questa catena non sarà facile e ci si dovrà addentrare nei meandri del possibile conflitto normativo tra diritto nazionale e diritto comunitario e delle conseguenti posizioni giuridiche dei diversi soggetti rispetto alle legislazioni di riferimento. Un'inchiesta assolutamente doverosa che dovrà severamente punire le responsabilità che saranno accertate.

Per chi porta responsabilità politiche, invece, il compito si presenta più impegnativo. La sciagura ha evidenziato il fatto che le regole che sovrintendono alla nuova condizione competitiva del settore ferroviario sono in ritardo.

In meno di soli 15 anni, la transizione europea del settore dal monopolio al mercato è risultata ben



TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E FERROVIARIO

PARTE LA TRATTATIVA PER IL CONTRATTO DELLA MOBILITÀ

PRODUZIONE E LAVORO LE PRIORITÀ DELL'ACCORDO CON IL GRUPPO FS

SOMMARIO

- >>>> **Contratto della Mobilità**
LENTISSIMA PARTENZA
 Di Alessandro Rocchi* pag. 2

- >>>> **Gruppo FS**
NON DISPERDERE L'ACCORDO DEL 15 MAGGIO
pag. 4

- >>>> **Le voci dei lavoratori**
UN CAMBIAMENTO EPOCALE
 di Maurizio Maliere pag. 6



(segue in ultima)



Per le ditte appaltatrici dei servizi di supporto ferroviario è esplicito l'obbligo di applicazione del contratto nazionale. La violazione di tale obbligo è motivo di impedimento per l'affidamento o la prosecuzione dell'appalto

euro mensili (rispettivamente riferito al parametro E delle Attività Ferroviarie e al parametro 175 del TPL), con riparametrazione calcolata sulla base degli attuali sistemi di inquadramento rispettivamente vigenti;

■ per il periodo pregresso che va dall'1 gennaio al 31 dicembre 2008 e dall'1 gennaio al 30 aprile 2009, erogazione "una tantum", in unica soluzione nel mese di giugno, della somma data dai due importi medi lordi quantificati, rispettivamente, in 840 euro e in 240 euro, riferiti ai parametri medi sopra descritti e con analoga modalità di riparametrazione riferita ai sistemi di inquadramento rispettivamente vigenti nell'area Attività Ferroviarie e nell'area TPL.

È utile evidenziare che la quantificazione in 60 € dell'aumento riferito all'anno 2008 è stata effettuata assumendo il tasso di inflazione reale calcolato dall'Istat per l'anno scorso (3,3%) ed applicando tale valore sulle retribuzioni convenzionali di riferimento, sostanzialmente analoghe tra TPL ed Attività Ferroviarie, le cui modalità di computo sono state da tempo definite ed utilizzate in occasione dei rinnovi contrattuali dell'ultimo quindicennio.

Le argomentazioni assolutamente strumentali ed opportunistiche sostenute da Fise-Assofer nel corso dell'ultimo mese di confronto al Ministero non hanno impedito la sigla del Protocollo in una forma che dà diritto all'applicazione dell'intesa anche per i lavoratori addetti ai servizi di supporto ferroviario.

L'ultimo punto di accordo del Protocollo contiene infatti una precisa dichiarazione del Gruppo FS che, in qualità di committente, ribadisce l'obbligatorietà per le ditte appaltatrici del servizio, sia in caso di cambio appalto che nel caso di continuità di appalto, di applicazione del CCNL Attività Ferroviarie e delle integrazioni di carattere economico che derivano dal Protocollo stesso.

In sostanza, la dichiarazione di FS afferma che la violazione di tale obbligo, esplicitamente contenuto nelle gare di appalto in corso, nei contratti di affidamento che, in esito alle stesse, saranno prossimamente sottoscritti,



HDI riserva a tutti gli iscritti FILT - CGIL i propri prodotti:

Globale Casa: per proteggere la casa.
Conto Bancom: per accrescere i risparmi.
Valore Auto: un unico sistema assicurativo che offre 15 protezioni modulari dall'auto alla persona.

HDI offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri la possibilità di corrispondere i premi in comode rate mensili con trattenuta a ruolo sullo stipendio.

Per informazioni visita il sito www.inlinea-hdi.it oppure chiama il numero verde **800.082.082**

HDI ASSICURAZIONI
 Al tuo fianco, ogni giorno

HDI Assicurazioni, nata nel 2001, è parte di una grande realtà assicurativa tedesca operante in 150 paesi nel mondo: il Gruppo Talanx di Hannover.

nonché previsto negli stessi contratti di affidamento attualmente vigenti, rappresenta per il committente violazione degli stessi contratti di affidamento, passati o futuri, e, pertanto, motivo di impedimento dell'affidamento o di prosecuzione dell'appalto.

Si tratta, con tutta evidenza, di una clausola alla cui applicazione diverse imprese appaltatrici opporranno resistenza e sulla quale, già nei giorni successivi alla sigla del Protocollo, hanno artatamente costruito ulteriori elementi di strumentalizzazione e di tensione nei rapporti con i lavoratori.

Il Protocollo siglato il 30 aprile e definitivamente sottoscritto il 14 maggio ha sbloccato una prolungata situazione di stallo. Lo sblocco va nella direzione del nuovo CCNL della Mobilità e, intanto, ha dato una prima rispo-

Questo protocollo ha il merito di aver sbloccato una prolungata situazione di stallo e di dare una prima risposta economica. È un primo passo: resta ancora complesso e difficoltoso il negoziato

sta sul vestante economico, seppure limitata al solo anno 2008.

Il faticoso avvio della trattativa contrattuale, partita nella sua "sede naturale" soltanto il 15 giugno, e le difficoltà di merito immediatamente presentatesi nelle posizioni datoriali, confermano la straordinaria complessità di una vicenda contrattuale che si colloca in un contesto di evoluzione legislativa e normativa confusa e contraddittoria dei due principali settori coinvolti (trasporto locale e ferroviario) e che ha ricevuto dal Protocollo ministeriale uno sbocco figlio di questo contesto, quindi, a sua volta, ben poco lineare.

D'altra parte, per la Filt-Cgil il Protocollo ministeriale è stato considerato fin dal primo momento una "prima pietra" verso il nuovo CCNL della Mobilità e, come noto, la posa della prima pietra non dà affatto certezza, di per sé, della costruzione dell'opera.

Il negoziato avviato il 15 giugno è ovviamente condizionato da tutte le ambiguità e i problemi non risolti dal Protocollo Ministeriale, ai quali è inevitabile aggiungere quanto provocato dall'accordo separato sugli assetti contrattuali del 22 gennaio, come noto non condiviso dalla Cgil. (A. R.) ■

*Segretario nazionale Filt Cgil



L'accordo sottoscritto con FS il 15 maggio scorso sta registrando difficoltà di attuazione che non devono assolutamente minarne importanza, significato e contenuti.

Raggiunto dopo un prolungato negoziato, l'accordo ha finalmente sbloccato un lungo periodo di paralisi delle relazioni industriali, nel corso del quale l'iniziativa gestionale aziendale si è caratterizzata con numerose e diffuse azioni unilaterali.

L'accordo, invece, delinea un percorso di confronto nazionale e territoriale sui processi riorganizzativi dell'impresa, determinati dalle evoluzioni tumultuose e assai scarsamente regolate del mercato e dalla notevole innovazione tecnologica che stanno profondamente modificando il sistema ferroviario italiano.

L'intesa prevede il superamento dell'attuale organizzazione di RFI e l'adozione di un modello organizzativo integrato.

L'accordo ha portato faticosamente a sintesi un confronto protrattosi per quasi tre anni, nel corso dei quali RFI ha più volte modificato, talora addirittura in maniera repentina, la sua posizione.

D'altra parte, qualsiasi intervento riorganizzativo su una struttura consolidata ed ampiamente collaudata co-



L'accordo individua un meccanismo che dà al percorso contrattuale un carattere di esigibilità reciproca tra le parti senza precedenti. Si tratta di una sfida impegnativa, ma ineludibile se si intende dare alle attività manutentive di Trenitalia una prospettiva di sviluppo produttivo e di qualificazione

me quella che sostanzialmente da ormai più di un decennio caratterizza RFI, rappresenta un'operazione delicata e complessa che richiede una prospettiva chiara e tappe di progressiva implementazione organizzativa certe e coerenti, tra l'altro sincronizzate con l'attivazione di importanti tecnologie di comando e di controllo della circolazione.

Pur scontando, anche in questo caso, incertezze e contraddizioni nella posizione tenuta da RFI nel corso del negoziato che ha portato all'accordo del 15 maggio, la parte dell'intesa su manutenzione infrastrutture rappresenta, per la Filtr-Cgil, uno dei capitoli maggiormente qualificanti.

Nell'accordo, infatti, le parti hanno convenuto di determinare le condizioni per l'incremento della capa-

>>> GRUPPO FS <<<

Non disperdere l'accordo del 15 maggio



cià produttiva interna di RFI, attraverso la internalizzazione di quote consistenti di attività, in particolare per quanto riguarda rinnovo deviatoi, sostituzione rotaie, livellamento sede e sostituzione linea di contatto.

A tale scopo, l'accordo prevede che il processo di internalizzazione produttiva sarà accompagnato da un incremento degli investimenti necessari al potenziamento del parco macchine operatrici destinate ai cantieri meccanizzati di RFI.

Nelle more dell'ulteriore fase negoziale nazionale e territoriale, RFI si è impegnata con l'accordo del 15 maggio a realizzare comunque, intanto, 350 assunzioni nella manutenzione infrastrutture.

L'accordo del 15 maggio ha definito le modifiche organizzative, normative e retributive di carattere aziendale relative all'equipaggio treno, al Pdm (personale di macchina) e al PdB (perso-



L'affidare le sorti future del trasporto merci ferroviario alle nuove imprese installatesi per effetto della liberalizzazione è rischioso, in Italia più che nel resto d'Europa. Il sistema delle nuove imprese ferroviarie risulta estremamente fragile dal punto di vista finanziario e inconsistente dal punto di vista industriale



nale di bordo) della Divisione Passeggeri Regionale e della Divisione Passeggeri NI (nazionali e internazionali) che hanno avuto attuazione dal 14 giugno, in occasione dell'attivazione dell'orario estivo 2009 dei treni e dei relativi turni di servizio.

Nel periodo intercorso tra l'accordo e la sua attuazione sono state predisposte dal Gruppo FS, alcune specifiche precisazioni, per effetto delle quali le due Divisioni hanno dovuto rielaborare alcune loro proposte di allacciamenti di servizi e di turnazione degli stessi.

L'aspetto però più sorprendente è come Trenitalia sia arrivata così "sfilacciata" al 14 giugno, dopo un lungo periodo di gestione ostinatamente unilaterale del lavoro, con soluzioni tecniche assolutamente "ottuse" nella compilazione dei nuovi turni di servizio e nel bel mezzo di un riassetto organizzativo della Divisione Passeggeri NI che alimenta, anziché ridurre, la confusione.

Gli obiettivi di internalizzazione dell'attività di manutenzione rotabili convenuti nell'accordo del 15 maggio sono tali da determinare, se realizzati, il riattestamento delle attività esternalizzate al di sotto del 25%.



Un regolamento "leggera" di mercati come quello ferroviario orienta la competizione sui costi, alimenta il "dumping" sociale, sposta traffico tra imprese ma non determina l'espansione orientata, cioè, la competizione verso il basso. Se Trenitalia rincorre le nuove imprese sui costi, è destinata a perdere

tores per effetto della liberalizzazione è assai incerto e rischioso, in Italia più che nel resto d'Europa.

Nel nostro Paese, infatti, il sistema delle nuove imprese ferroviarie risulta tuttora estremamente fragile e precario dal punto di vista finanziario e sostanzialmente inconsistente dal punto di vista industriale.

L'arrivo delle grandi compagnie pubbliche estere (la svizzera SBB, la francese SNCF, l'austriaca ÖBB e, soprattutto, la tedesca DB), opportunamente insediatesi in Italia a presidio dei valichi alpini, non ha prodotto significative novità nelle quote di traffico su ferro, né ha finora portato investimenti tali da determinare sensibili miglioramenti nella qualità dell'offerta.

Il mercato risponde agli interessi di chi vi opera, non agli interessi generali e, men che meno, agli interessi di una sana e sostenibile politica dei trasporti. Un regolamento "leggera" di mercati come quello ferroviario orienta la competizione esclusivamente sui costi, alimenta di "dumping" sociale, sposta traffico tra imprese ma non determina l'espansione della modalità ferroviaria: orien-

dello svolgimento della specifica procedura negoziale a livello territoriale/regionale, disciplinata dallo stesso accordo del 15 maggio

Nel frattempo, con DM 510 del 23 giugno scorso, il Ministro di Infrastrutture e Trasporti ha recepito i contenuti dell'intesa del 15 maggio e nominato i componenti del Comitato Amministratore del Fondo indicati da Fs e dalle Organizzazioni Sindacali.

A seguire, sono ora in corso le ulteriori procedure presso l'Inps e con il successivo insediamento della Commissione il Fondo risulterà concretamente attivato.

L'accordo del 15 maggio può ridare impulso ad un nuovo tentativo di aprire al Gruppo FS e alle Società che lo compongono una prospettiva positiva e con-

divisa. Condividere tra impresa e lavoro le condizioni di una prospettiva positiva non è affatto semplice e, quindi, non è scontato.

Ad oltre un mese dall'accordo, d'altra parte, nulla sembra ancora concretamente cambiato negli atteggiamenti aziendali e questo non depone a favore dello sforzo di confronto e di contrattazione che quell'accordo richiede ed in assenza del quale il tentativo può fallire.

L'importanza e la straordinaria complessità dei processi che quell'accordo delinea non possono peraltro già determinare un giudizio negativo sugli effetti di quell'intesa, ma ci dicono, intanto, che il tempo stringe e che il tempo per dare efficacia ai cambiamenti necessari non è una variabile indipendente. (A. R.) ■

NUOVO SEGRETARIO GENERALE DELLA FILT UMBRIA

Cristiano Tardioli è stato eletto il 15 giugno segretario Generale della Filt Umbria. Al neo segretario un augurio di buon lavoro.



L'accordo prevede inoltre che il processo di internalizzazione dovrà in primo luogo riguardare equipaggiamenti ad elevata tecnologia determinando, così, una diffusa qualificazione professionale del settore.

L'accordo individua poi un meccanismo negoziale che dà al percorso contrattuale che dovrà svilupparsi nei prossimi mesi un carattere di esigibilità reciproca tra le parti forse senza precedenti.

Si tratta, cioè, di una sfida particolarmente impegnativa, ma ormai ineludibile se si intende davvero dare alle attività manutentive di Trenitalia una prospettiva di sviluppo produttivo e di decisa qualificazione.

Il confronto attivato dopo l'accordo del 15 maggio sta tentando di costruire, in primo luogo, un disegno strategico condiviso, per individuare le coerenti azioni riorganizzative necessarie della divisione cargo

I problemi, per la Filt-Cgil, sono sostanzialmente due, tra loro connessi.

Il primo, riguarda gli atti finora messi in campo dall'azienda che, in un mercato che si va contraendo e sotto la pressione di un'aggressiva competizione sui prezzi adottata dalle nuove imprese ferroviarie, sta dichiaratamente rinunciando al traffico e sta chiudendo posti operativi, sedi commerciali, scali.

Il secondo, riguarda gli effetti che questa "disordinata ritirata" determinerà quando il mercato inizierà a riprendersi, auspicabilmente, nella migliore delle ipotesi, non prima di metà 2010. In quel momento, infatti, importanti segmenti di traffico saranno stati occupati da altre imprese, mentre i fondamentali "reticoli" operativi della Divisione Cargo (manovra e terminalizzazione, commerciale, manutenzione e condotta) potrebbero aver subito una dismissione organizzativa tale da non potere più rispondere efficacemente alla ripresa della domanda di trasporto.

D'altra parte, affidare le sorti future del trasporto merci ferroviario alle nuove imprese installatesi nel set-

Con il "Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale FS", la contrattazione in FS si dota di un fondamentale strumento di tutela del lavoro

ta, cioè, la competizione verso il basso.

Se Trenitalia rincorre le nuove imprese nella competizione sui costi, è destinata a perdere. Ma se l'alternativa a Trenitalia, in Italia, sono queste imprese, in questo mercato, a perdere sarà la modalità ferroviaria, con buona pace delle tante chiacchiere sull'intermodalità e sul riequilibrio modale del traffico.

Con l'introduzione, prevista dall'accordo del 15 maggio, delle modifiche e delle integrazioni all'accordo del 21 maggio 1998 con il quale fu istituito il "Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale FS", la contrattazione in FS si dota di un fondamentale strumento di tutela del lavoro.

Le prestazioni ordinarie e straordinarie erogate dal Fondo coprono un'ampia gamma di esigenze e saranno attivate a seguito

Ci sono momenti nella VITA che devono essere garantiti e tutelati.



NUOVA POLIZZA CONVENZIONE INFORTUNI			
DIPENDENTE		FAMILIARE	
€ 30,00	Indennità per ogni giorno di infermità	€ 100.000,00	Indennità per invalidità permanente
€ 100.000,00	Indennità per invalidità permanente	€ 100.000,00	Capitale per morte
€ 100.000,00	Capitale per morte	€ 30,00	Indennità per ogni giorno di assenza a seguito di infermità
€ 20.000,00	Massimale per invalidità permanente (250%) a seguito di infarto a ktms	€ 18,00	Indennità per ogni giorno di applicazione di quanto di coesistenza per fratture a seguito di infermità
€ 7.000,00	Massimale per rimborso spese ospedali sostenute a seguito di infermità	€ 22,00	Premio assicurativo mensile
€ 36,00	Premio assicurativo mensile		

GARANZIE AGGIUNTIVE COMPRESSE PER DIPENDENTI E FAMILIARI: Salvaguardia piani di investimento IFA • Rendita vitalizia da € 6.500,00 (€ 4.500,00 dopo 2 anni senza sinistri) e € 12.500,00 dopo 4 anni senza sinistri • Cassa: € 150.000,00 (almeno 90 ore) Maggiorazioni capitale: Invalidità Permanente: 50%-100% - 100%-200% • Morte: 1/3 il capitale se risulta corrisposta/a o convivente (tracce morte), 2 volte se ha figli/a sinistri a permanentemente inutili al lavoro

POLIZZA CONVENZIONE RICOVERI	
DIPENDENTE	
€ 100,00	Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infermità o parto non comportanti intervento chirurgico
€ 120,00	Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infermità o parto comportanti intervento chirurgico
€ 50,00	Indennità per convalescenza post ricovero
€ 50,00	Indennità per radioterapie - chemioterapie - dialisi ambulatoriali
€ 800,00	Massimale annuo di rimborso spese mediche per ricoveri da malattia, infermità o parto comportanti intervento chirurgico
€ 800,00	Indennità forfettaria "una tantum" per il parto
€ 25,00	Premio mensile

ESTENSIONE AI FAMILIARI
La stessa polizza può essere estesa ai componenti del nucleo familiare conviventi del dipendente e con uno sconto del 10% sul premio di ciascun familiare assicurato (€ 23,50)

POLIZZE CONVENZIONE: INIDONEITÀ TEMPORANEA • SOSPENSIONE DELLA PATENTE • VITA • PENSIONATI INFORTUNI E RICOVERI

Per quanto riguarda le "Condizioni particolari delle polizze" e le "Forme di applicazione", si rivolga alle condizioni di assicurazione (che regolano ogni singola polizza)



ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI
Sede centrale: Largo Salaria, 16 - 00142 Roma
tel. 06/515241 - FS TRASPORTI - FS TRASPORTI
www.inat.it



verifica, l'U.M.R.R., la manovra e le lavorazioni traslano sistematicamente al personale di bordo, senza che adeguati percorsi formativi, regole e tempi tecnici necessari vengano valutati per lo svolgimento delle nuove funzioni."

Per **Andrea Gambacciani**, responsabile ferroviari per la Filt Toscana, "l'accordo del 15 maggio, per quanto riguarda il settore della manutenzione rotabili e dell'infrastruttura, è una vittoria della nostra organizzazione, che da anni si è battuta per il rientro delle lavorazioni esternalizzate. È anche una grande opportunità per noi che operiamo sul territorio perché avremo l'occasione di fare trattative vere, visto che saremo noi a dover fare accordi, insieme ai delegati, per reinternalizzare le lavorazioni. Questa è un'occasione per responsabilizzare le strutture regionali, le Rsu e tutti i lavoratori. Certo l'attività della manutenzione rotabili propone sempre l'eterno dilemma: deve stare dentro o fuori da FS? Noi siamo certi che la manutenzione sia un processo industriale fondamentale per l'azienda e che non può essere ceduto all'esterno. Sicuramente dovremmo tener presente il fatto che le scelte del sistema ferroviario vanno nella direzione di comprare i treni con contratti di leasing che hanno all'interno anche la manutenzione, e questo potrebbe essere un ostacolo. In Toscana la nostra preoccupazione è



L'accordo sulla manutenzione rotabili e dell'infrastruttura è una vittoria della nostra organizzazione che da anni si è battuta per il rientro delle lavorazioni esternalizzate



che i treni nuovi per il trasporto regionale legati al contratto di servizio vengano proprio acquistati con la modalità del leasing. Per scongiurare questa ipotesi dobbiamo diventare più competitivi e rendere più efficiente il processo manutentivo, in modo da poter riportare all'interno di Trenitalia le lavorazioni esternalizzate e poter fare, grazie a questo, anche nuove assunzioni. Questo accordo - prosegue Andrea Gambacciani - deve essere per noi un valore e dobbiamo incalzare l'azienda per farlo applicare. Ritengo poi che, nel quadro della grande innovazione tecnologica che sta investendo il nostro paese, sia necessario che questa proceda di pari passo con il ricambio generazionale del personale Fs. Infatti entro pochi anni un






VALORI CONDIVISI

CONVENZIONE CGIL - UNIPOL GRUPPO FINANZIARIO



Tutela.

Protezione in buone mani.

Nuove tutele assicurative e soluzioni finanziarie per gli iscritti e i loro familiari.
Per informazioni rivolgetevi presso le Sedi CGIL, le Agenzie Unipol e le Filiali UGF Banca.






gran numero di ferrovieri raggiungeranno il traguardo della pensione e forze nuove possono meglio interpretare le innovazioni tecnologiche.

Contemporaneamente c'è bisogno che l'azienda FS si faccia carico di una grande campagna di formazione per il personale proprio sulle nuove tecnologie, non solo nel mondo della manutenzione rotabili e delle infrastrutture ma soprattutto per quanto riguarda gli equipaggi treno.

L'accordo del 15 maggio ha dimostrato la scarsa capacità



Ci vorrà un po' di tempo per metabolizzare un accordo che rappresenta un cambiamento epocale



dell'azienda di programmare la propria attività, che infatti per due anni ha dichiarato che l'agente solo in Italia si poteva fare mentre oggi è evidente che probabilmente le condizioni non c'erano, sia da un punto di vista formativo che da un punto di vista di adeguatezza dei rotabili che, progettati per il doppio agente, consentono l'effettuazione del servizio con l'agente solo ma con disagi per i macchinisti."

Sandro Talmelli, Rsu, macchinista del TMR di Bologna sostiene che "Ritengo che l'accordo fosse necessario. C'è un settore che si sta liberalizzando e quindi era necessario per affrontarlo in maniera paritaria. Il personale non se ne rende sempre ben conto, e specialmente per l'agente solo i mugugni sono molteplici, perché non percependo il contesto è difficile comprendere lo scambio.

È un fatto storico passare da due agenti ad uno solo e le organizzazioni sindacali che osteggiano l'accordo sostengono che ci sono dei buchi nella sicurezza.

Questo messaggio finisce per passare, nonostante non sia così, anche se la perfezione assoluta non esiste.

Nonostante i recenti accadimenti, in Italia nel trasporto ferroviario abbiamo un buon livello di sicurezza. D'altra parte se si leggono i volantini che hanno accompagnato lo sciopero, invitavano a "scioperare contro l'accordo" ma non contro l'agente solo, perché sanno anche loro che è inevitabile e che in realtà volevano una contropartita economica più sostanziosa.

Ci vorrà un po' di tempo per metabolizzare quello che comunque resta un cambiamento epocale." ■



(segue dalla prima)

Il processo di liberalizzazione di questo settore, cioè, non riguarda più soltanto l'organizzazione contabile delle aziende ferroviarie o la regolazione del diritto di accesso all'infrastruttura delle diverse imprese ferroviarie in competizione tra loro.

A questo punto, se la Commissione vuole, come dovrebbe, superare il ruolo di semplice fonte di produzione di norme, il riassetto delle normative deve definire organicamente le rispettive responsabilità dei vari soggetti coinvolti nelle filiere commerciali e in quelle industriali del sistema ferroviario e, tra quelle industriali, vincere contrasti ed interessi anche di costruttori, manutentori e proprietari del materiale rotabile e procedere rapidamente all'armonizzazione delle competenze e delle prerogative degli organismi di controllo a partire dalle agenzie nazionali per la sicurezza ferroviaria. ■

* Segretario generale Filt Cgil



IL LAVORO NEI TRASPORTI mensile della Filt-Cgil

Direzione e Amministrazione:
EDITRICE EDITRASPORTI
Via Morgagni, 27 00161 Roma

Direttore Editoriale:
Aleramo Ceva

Direttore Responsabile:
Marilisa Monaco

Coordinamento Redazionale:
Guido Barucci

Redazione:
Maurizio Maliore

Redazione di Milano:
Vittoria Scordo
Via S. Gregorio, 48
20124 Milano - tel. 02/6715826

Ufficio abbonati:
Piera Antonuzzi

Abbonamento:
10 copie euro10
Versamento sul c/c n. 46813002

intestato a:
EDITRASPORTI Srl
Via Morgagni, 27 - 00161 Roma

**TARIFFA
Regime Libero:**
"Poste Italiane S.p.A. Spedizione
in Abbonamento Postale 70%
DCB Roma"

**Progetto grafico
e impaginazione:**
Antonella Rotellini

Stampa: MEDIAGRAF SpA stab.
di ROMA SO. GRA.RO.
Via Ignazio Pettinengo, 39
00159 ROMA

Chiuso in tipografia il 20/07/2009

Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico. UniSalute offre

coperture sanitarie vantaggiose per il settore trasporti su gomma, ferro, mare, aria e per i lavoratori dei porti. Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

www.unisalute.it

Numero Verde 800-114444



GRUPPO UNIPOL

UNISALUTE
Specialisti nell'assicurazione salute