

**Sciopero e servizi minimi. Trasporto ferroviario: da quasi dieci anni gli stessi problemi**

E' in corso in queste settimane, attraverso riunioni territoriali, la definizione di alcuni aspetti attuativi previsti fin dal 1999 e mai concordati.

In uno dei pochi settori dei trasporti in cui, fin da allora, l'esercizio dello sciopero è disciplinato da un accordo sindacale,

da quasi dieci anni le norme restano incomplete a causa di FS.

Vediamo di cosa si tratta e come sarebbe possibile stabilizzare finalmente la situazione, alla vigilia di un nuovo appuntamento:

la definizione di norme omogenee per TPL, trasporto ferroviario e servizi.

A seguito di una nuova sollecitazione della Commissione di Garanzia, il 7 maggio scorso, su convocazione del Gruppo FS, si è svolto un incontro con le Segreterie Nazionali sulle prestazioni indispensabili da garantire in caso di sciopero in attività strumentali alla circolazione dei treni.

Come previsto dall'accordo vigente nel trasporto ferroviario (23 novembre 1999 e successive integrazioni del 18 aprile e del 29 ottobre 2001), al termine dell'incontro del 7 maggio si è convenuto che fosse rinviata alla contrattazione territoriale la definizione dei quantitativi di personale da "comandare" per assicurare le attività strumentali alla circolazione dei treni e che, a seguire, si sarebbe svolto un ulteriore passaggio di verifica nazionale sulle criticità evidenziate.

La fase di confronto territoriale che ne è seguita nelle settimane ha prodotto alcuni accordi, ma il quadro resta tuttora ampiamente indefinito, per cui, quando si svolgerà, la verifica nazionale registrerà diversi punti critici che, di seguito, proviamo a descrivere.

#### DEFINIZIONI E RIFERIMENTI NORMATIVI

L'accordo del 23 novembre 1999 disciplina al capitolo 4 le prestazioni indispensabili in caso di sciopero.

Più in particolare:

il punto 4.2 disciplina le prestazioni indispensabili relative agli addetti alla circolazione treni, definendo: le fasce di massima utenza pendolari (dalle ore 6 alle ore 9 e dalle ore 18 alle ore 21, paragrafo 1); le caratteristiche dei servizi di trasporto passeggeri sulla lunga/media percorrenza da garantire comunque negli scioperi effettuati nei giorni feriali (paragrafo 2); la periodicità di verifica e di aggiornamento dei servizi da garantire (paragrafo 3), assegnando al livello relazionale nazionale la competenza sui servizi di trasporto passeggeri di lunga/media percorrenza e la conseguente programmazione degli equipaggi e, al livello relazionale regionale, la competenza sui servizi di trasporto passeggeri di carattere locale/regionale, la conseguente programmazione degli equipaggi, nonché la definizione del piano di presenziamento di linee ed impianti interessate al passaggio dei treni garantiti (all'epoca dell'accordo, comprensivo anche di manovra e attività di attestamento del materiale rotabile).

ancora il punto 4.2 disciplina, inoltre, le condizioni di effettuazione dello sciopero nazionale di 24 ore

collocato in giorni festivi (paragrafo 4), per il quale non si prevedono sostanzialmente servizi minimi, mentre demanda alle parti (nazionali o territoriali, a seconda del livello di sciopero in questione) la preventiva definizione, caso per caso, di eventuali necessità connesse a particolari e straordinarie esigenze del trasporto non passeggeri (paragrafo 5, per effetto del quale, pertanto, l'accordo del 23 novembre 1999 non definisce alcun obbligo di carattere generale per il trasporto merci) ;

il punto 4.3, invece, precisa che (paragrafo 2): il personale della manutenzione "comandato" in caso di sciopero deve assicurare la sicurezza, la funzionalità ed il ripristino, in caso di guasti, delle linee, degli impianti e dei rotabili interessati alla regolare circolazione dei treni garantiti; la funzionalità dei posti pilota di telecomando TE va assicurato da personale con compiti di pronto intervento individuato tra quello inserito nei normali turni di servizio, ma nel numero strettamente necessario all'esercizio in sicurezza dell'impianto; il pronto intervento per il ripristino e la funzionalità di linee ed impianti (eccetto, come appena descritto, il telecomando TE) va assicurato con personale programmato nei turni di reperibilità, senza necessità di ulteriori specifici comandi e, anche in questo caso, nel numero strettamente necessario all'esercizio in sicurezza dell'eventuale intervento di ripristino urgente; il pronto intervento ed il presenziamento minimo degli impianti di manutenzione rotabili è volto a garantire la funzionalità dei mezzi di trazione e dei veicoli impiegati ai treni da garantire;

sempre il punto 4.3, ancora al paragrafo 2, precisa anche che la disciplina operativa di detti servizi è demandata alla definizione concordata tra le parti, a livello regionale, del piano di presenziamento massimo degli impianti interessati;

infine, ancora al punto 4.3 (ma, stavolta, al paragrafo 3), l'accordo disciplina le attività di informazione e assistenza alla clientela, prevedendo che, in caso di sciopero: va garantita l'informazione necessaria per consentire ai viaggiatori la fruizione dei treni garantiti; assistenza ed accoglienza clienti vanno predisposte con particolare attenzione ai viaggiatori disabili; per le biglietterie non sono previsti obblighi relativi alla vendita, bensì la predisposizione di un minimo di servizio informazioni esclusivamente in località prive di specifico servizio informazioni ordinario; l'insieme di tali attività è sottoposto ad accordo periodico tra le parti a livello regionale.

Su tutti gli aspetti descritti ed affidati ad accordi nazionali o regionali, in caso di dissenso tra le parti tale da impedire la definizione di specifici accordi, l'accordo del 23 novembre 1999 prevede il ricorso alla Commissione di Garanzia.

Successivamente, le modifiche introdotte alla L. 146/90 dalla legge 11 aprile 2000, n. 83, ampliò i poteri della Commissione su questi e su altri aspetti della normativa sullo sciopero, per cui, da allora, anche su quanto finora descritto la Commissione avrebbe facoltà di iniziativa propria.

## UN PO' DI STORIA

L'accordo del 23 novembre 1999 fu valutato idoneo dalla Commissione di Garanzia con delibera n. 45 del 3 febbraio 2000.

In quegli stessi mesi, fino all'estate di quell'anno, il confronto con FS portò alla definizione concordata a livello nazionale dell'elenco dei treni passeggeri da garantire sulla media/lunga percorrenza e, a livello regionale, dei treni passeggeri locali e regionali. In entrambi i casi, gli accordi si riferivano agli orari in

vigore da giugno 2000, in quanto, allora, in quel mese aveva luogo il cambio orario annuale dei treni.

Inoltre, avvalendosi della specifica clausola transitoria prevista al punto 4.2.3 dell'accordo, fu intavolato a livello nazionale il confronto con FS per la definizione del piano di presenziamento delle linee e degli impianti di circolazione interessati al passaggio dei treni garantiti. Tale confronto – che l'accordo del 23 novembre 1999 affidava al livello nazionale per la sola "prima applicazione", ma successivamente, a regime, al livello relazionale regionale per il periodico aggiornamento ad ogni cambio orario – non approdò mai ad alcun accordo.

Analogamente, nel progressivo deteriorarsi delle relazioni industriali aziendali nel corso del 2000, furono sottoscritti a livello regionale pochissimi accordi sulle prestazioni indispensabili da garantire da parte degli addetti ai cosiddetti servizi strumentali alla circolazione dei treni (come già visto, ricompresi al punto 4.3 dell'accordo del 23 novembre 1999).

Addirittura, per diversi mesi tra il 2000 e il 2001, l'azienda tentò di sostenere l'inclusione dell'attività di vendita tra quelle da garantire, fino a che, dopo ripetute sollecitazioni sindacali, fu la Commissione a dichiarare insussistente la richiesta aziendale.

Più in generale, nel corso degli anni, la fase di riorganizzazione divisionale delle attività di trasporto di FS (confluite in Trenitalia, ma perennemente in evoluzione in questi anni), il riassetto organizzativo delle attività di esercizio e di manutenzione dell'infrastruttura (confluite in RFI, ma anch'esse soggette a continue modifiche) e le vicende organizzative che hanno interessato le attività di manovra e di terminalizzazione (oggi recentemente transitate, in buona parte, in RFI e qui riunificate, ma tuttora presenti, in alcuni casi, in Trenitalia, dove invece risultano articolare per struttura divisionale), hanno ulteriormente complicato la situazione.

In Trenitalia, poi, la situazione è stata resa particolarmente confusa nel corso dell'ultimo quinquennio da una serie di interventi riorganizzativi quasi mai condivisi, o condivisi assai parzialmente, con il Sindacato.

Emblematiche, da questo punto di vista, risultano in Trenitalia le vicende organizzative che hanno interessato le attività di vendita e di assistenza delle Divisioni Passeggeri Regionale e Passeggeri N/I, la nascita e le evoluzioni organizzative delle sale operative delle due divisioni, il continuo riassetto della rete di distribuzione dei servizi di condotta e scorta, oppure, in RFI, le continue modifiche di giurisdizione territoriale ed operativa di reparti ed altre strutture aziendali centrali e periferiche.

Insomma, per farla breve, le norme sull'esercizio dello sciopero nel trasporto ferroviario – pur essendo da ormai quasi dieci anni uno dei pochi settori dei trasporti dove la regolamentazione è frutto di accordo sindacale – continuano ad avere degli aspetti la cui attuazione risulta tuttora incompleta perché incomplete, per responsabilità aziendale, risultano tuttora le intese attuative, nazionali o regionali, che l'accordo del 23 novembre 1999 aveva demandato a successivi momenti negoziali.

## LA FASE ATTUALE

In precedenti occasioni, anche su questa agenzia on-line (n. 2 del 26 marzo e n. 3 dell'11 aprile scorsi) abbiamo svolto articolate considerazioni sullo stato di attuazione della L. 146/1990, sulle distorsioni prodotte dalla Commissione di Garanzia, sulle linee di intervento di riforma proposte dalla Cgil e dalla Filt-Cgil, sulle questioni che, anche su questo tema, si aprono nella prospettiva del CCNL unico della

Mobilità.

In questo momento, però, con l'accordo nazionale con FS siglato il 7 maggio scorso si è aperto un piccolo spiraglio per provare a dare finalmente attuazione concordata ad alcuni degli aspetti attuativi dell'accordo del 23 novembre 1999 tuttora incompleti e, conseguentemente, spesso controversi.

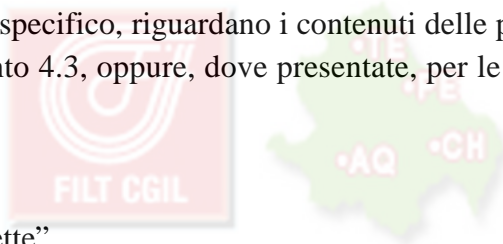
La fase di confronti territoriali in corso in queste settimane sta registrando, ci pare, qualche avanzamento, ma anche atteggiamenti aziendali che rendono ancora impossibili gli accordi: per dirla in breve, da qualche parte ci provano ed esagerano...

E' probabile che entro giugno si tenga una riunione nazionale con FS per verificare le criticità scaturite nel corso degli incontri territoriali in corso di svolgimento.

Al momento registriamo nelle proposte aziendali diversi elementi di contraddizione.

Il primo, di carattere generale, derivante dal fatto che in alcune realtà territoriali i rappresentanti aziendali chiedono al Sindacato di discutere esclusivamente delle prestazioni indispensabili ricomprese nel punto 4.3 (addetti ai servizi strumentali alla circolazione dei treni) dell'accordo del 23 novembre 1999, come peraltro previsto nell'intesa del 7 maggio scorso, mentre in altre realtà viene proposto di discutere anche di attività rientranti nel punto 4.2 dello stesso accordo.

Gli altri, invece, di carattere più specifico, riguardano i contenuti delle proposte avanzate, rispettivamente, per le attività ricomprese nel punto 4.3, oppure, dove presentate, per le attività disciplinate dal punto 4.2, dell'accordo del 1999.



Prestazioni indispensabili "indirette"

In particolare, fra le attività riferite al punto 4.3, le "anomalie" finora riscontrate si riferiscono ai seguenti aspetti.

Vendita e assistenza. Trenitalia torna a tentare forzature sulla vendita e, a tale scopo, "mimetizza" questo tentativo gonfiando artatamente le richieste per l'attività di assistenza nei casi in cui, come previsto dall'accordo del 23 novembre 1999, ciò si renda necessario attraverso personale di biglietteria da utilizzare esclusivamente, invece, in occasione di sciopero, per informazioni al pubblico.

Su questo aspetto, peraltro, risulta quantomeno "originale" il fatto che, nella gran parte delle realtà territoriali, l'azienda avanzi richiesta di attività di assistenza in caso di sciopero con personale normalmente addetto alla vendita anche nelle località in cui il piano di riorganizzazione a suo tempo presentato dalla Divisione Passeggeri N/I (al quale abbiamo dedicato un apposito articolo pubblicato nel n. 4 del 7 maggio scorso di questa stessa agenzia) prevede la chiusura della biglietteria, palesando così una evidente contraddizione: si chiede, cioè, l'assistenza alla clientela in caso di sciopero comandando appositamente personale normalmente addetto alla vendita in una località che si pensa di impresenziare continuativamente perfino dal servizio di vendita...

Dove invece esiste, infine, una specifica struttura di assistenza distinta da quella di vendita, la proposta aziendale avanzata per diverse delle località interessate prevede il presenziamento a "pieno organico", come in una giornata lavorativa normale, ignorando completamente il fatto che, inevitabilmente, in una giornata di sciopero il traffico passeggeri è comunque significativamente ridotto.

Manutenzione infrastrutture. Anche per quanto riguarda la manutenzione delle infrastrutture, in diverse realtà RFI sta chiedendo livelli di presenza nel corso dello sciopero evidentemente sovradimensionati.

Come descritto in precedenza, l'accordo del 23 novembre 1999 prevede, per queste attività, prestazioni indispensabili limitate al pronto intervento negli impianti di telecomando TE (individuando i "comandi" tra il personale programmato nel normale turno di servizio, ma nel numero strettamente necessario per l'esercizio in sicurezza dell'impianto e, comunque, per i soli impianti operanti sulle linee effettivamente attraversate dai treni garantiti), mentre per il restante personale di manutenzione (sia Lavori che IE) è previsto esclusivamente il ripristino e la funzionalità di linee ed impianti, da realizzare, se reso necessario da guasti accidentali, con il personale inserito nei normali turni di reperibilità in vigore il giorno dello sciopero.

In pratica, cioè, con la parziale e comunque circoscritta eccezione dei posti di telecomando TE, per queste attività l'accordo del 23 novembre 1999 prevede che alcun lavoratore debba erogare prestazioni indispensabili (per cui, ne consegue, alcun lavoratore può essere "comandato" in occasione di sciopero e, quindi, essere presente nell'impianto anche se scioperante), mentre rimangono attivi, anche durante lo sciopero, i normali turni di reperibilità, in base ai quali si effettua la chiamata per il pronto intervento nel caso in cui sia necessario riparare un guasto accidentale che provochi un significativo disservizio alla circolazione dei treni garantiti.

Solo in tale evenienza, pertanto, il personale di manutenzione diverso da quello addetto all'esercizio di impianti di telecomando TE è tenuto a presentarsi sul luogo di intervento nel rispetto delle norme che disciplinano la chiamata in reperibilità e, da quel momento, è assimilabile a tutti gli effetti ad un "comandato" per l'erogazione di prestazione indispensabile, i cui obblighi cessano, però, al termine della riparazione, in concomitanza del quale, pertanto, cessa anche l'obbligo di presenza in servizio, ma non quello di reperibilità, come previsto dal turno.

Per il coordinamento degli eventuali interventi in reperibilità, l'evoluzione delle telecomunicazioni intervenuta tra il 1999 ed oggi in FS può rendere sufficiente la presenza in servizio di un solo operatore per ognuna delle tre specializzazioni principali (Lavori, TE e IS) allocato presso ogni DCI di RFI, con giurisdizione territoriale che, durante lo sciopero, può temporaneamente estendersi all'intero Compartimento di competenza.

Più in generale, il notevole sviluppo registrato in questi anni dei sistemi di telecomando della circolazione individua nelle corrispondenti Sale Operative altrettanti "punti nevralgici" sui quali vanno considerate le relative esigenze di pronto intervento e, in alcuni casi, di presenziamento con personale "comandato" della manutenzione infrastrutture. In questi casi possono valere le considerazioni appena svolte per gli impianti di telecomando TE.

Manutenzione rotabili. Le prestazioni indispensabili che vanno assicurate in questo settore sono limitate, come già descritto, al pronto intervento, in caso di necessità accidentale, e al presenziamento minimo degli impianti allo scopo di garantire la funzionalità dei rotabili in servizio ai treni garantiti.

Durante lo sciopero, pertanto, non deve essere garantita alcuna ulteriore attività di manutenzione e, in ogni caso, gli impianti interessati da presenziamento minimo devono essere soltanto quelli direttamente interessati da rotabili programmati ai treni garantiti.

D'altra parte, l'entità del personale "comandato" nel presenziamento minimo (al quale, intanto, può concorrere la presenza in servizio di personale programmato nel turno di reperibilità in vigore ai carri soccorso) deve essere rigorosamente commisurato, caso per caso, alle effettive necessità di ogni singolo impianto, in relazione all'entità dei treni da garantire e alle caratteristiche del materiale rotabile utilizzato per l'effettuazione di detti treni.

## Prestazioni indispensabili “dirette”

Per quanto riguarda , invece, le attività riferibili al punto 4.2 dell'accordo del 23 novembre 1999, indipendentemente dal fatto che a livello regionale l'azienda stia o meno presentando proprie proposte in questa fase, risulta necessario svolgere con FS una verifica nazionale e preliminare per concordare alcuni delicati aspetti interpretativi applicativi dell'accordo e solo successivamente procedere ad un'ulteriore fase di confronto territoriale.

In generale, per la gran parte dei casi, si tratta, come vediamo di seguito, di problemi determinati dalle evoluzioni organizzative di Trenitalia intervenute dopo il 1999 e tali da richiedere un'attualizzazione interpretativa prima di definire territorialmente le modalità operative.

Manovra, verifiche e prescrizioni tecniche ai treni. Nel 1999, l'attività di manovra era appena transitata nelle Divisioni di Trenitalia ed era in corso una transizione organizzativa che, almeno per quella prima fase, si stabilizzò nel 2001, dopo la nascita di RFI e la definitiva collocazione in quella Società della parte di attività di manovra configurate come concorrenti alla cosiddetta “continuità territoriale” (allora, Stretto di Messina, Civitavecchia e Golfo Aranci, in connessione con i servizi di navigazione di FS).

Alla fine dello scorso anno, invece, buona parte dell'attività di manovra è di nuovo transitata, in senso inverso, da Trenitalia a RFI e, in conseguenza di ciò, si è riattivata una nuova fase riorganizzativa tuttora in corso.

In capo a Trenitalia, comunque, sono rimaste in carico diverse operazioni di attestamento, trasferimento e ricovero di materiali il cui perimetro, però, soprattutto per quanto riguarda la Divisione Passeggeri Regionale, è al momento condizionato dall'esito delle convenzioni che Trenitalia sta definendo territorialmente con RFI.

Ne consegue che solo una volta stabilizzatasi l'attuale fase riorganizzativa risulterà possibile procedere ad una definizione concordata delle necessità di personale da “comandare” durante lo sciopero in servizi di manovra, la cui entità, peraltro, dovrà essere valutata esclusivamente in relazione ai treni garantiti.

In ogni caso, in generale, l'entità dei “comandi” durante lo sciopero dovrà essere limitato programmando opportunamente, nei numerosi casi in cui risulterà possibile, l'attestamento e il ricovero dei materiali da impiegare ai treni da garantire nel corso dello sciopero e di quelli da utilizzare immediatamente dopo il termine dello sciopero, alla ripresa, cioè, del servizio normale.

Sul reticolo così realizzato per le necessità di manovra andrà inoltre disegnato anche il reticolo delle necessità delle verifiche tecniche ai materiali.

Per quanto riguarda, invece, l'attività di prescrizione tecniche ai treni, all'epoca dell'accordo del 1999 faceva capo alla Divisione Infrastruttura di FS e sostanzialmente riferimento, nel territorio, agli Uffici Veicoli del servizio movimento.

Il transito di questa attività in capo alle imprese ferroviarie, avvenuta nel corso del 2001, ha dato vita in Trenitalia agli Uffici Materiale Rotabile (UMR), organizzati territorialmente in differenziate reti territoriali che si sono andate progressivamente configurando in relazione alle esigenze operative di ognuna delle Divisioni della Società.

Anche in questo caso, la definizione concordata a livello territoriale delle necessità di personale da “comandare” durante lo sciopero andrebbe limitata ai soli treni garantiti di carattere locale e regionale, mentre sarebbe opportuno che la definizione delle necessità per i treni garantiti sulla media/lunga percorrenza fosse affidata al livello negoziale nazionale.

In generale, in entrambi i casi, l'entità di “comandi” durante lo sciopero dovrà essere limitato programmando opportunamente – nei numerosi casi in cui risulterà possibile in base alle procedure

operative che disciplinano questa attività e considerando le nuove opportunità offerte dal potenziamento delle telecomunicazioni, anche per via informatica, intervenute in FS dal 1999 ad oggi – il reticolo degli UMR da mantenere operativo, al regime minimo, per soddisfare esclusivamente le esigenze regolamentari e di sicurezza della circolazione riferite ai treni da garantire.

Sale operative. Sulle sale operative della Divisione Passeggeri Regionale e della Divisione Passeggeri N/I possono essere concentrate le principali attività di coordinamento nel corso dello sciopero.

Per entrambe, il dimensionamento del personale “comandato” deve fare direttamente riferimento ai volumi di traffico da gestire (quindi, in sostanza, ai treni da garantire) e alle connesse attività indotte (piazzamento materiali, manutenzione rotabili, prescrizioni e verifiche tecniche ai treni da garantire, informazioni alla clientela, ecc.), nonché alle esigenze di coordinamento delle eventuali chiamate di personale in reperibilità (anch’esse da quantificare situazione per situazione).

Il concentramento di attività sulle sale operative durante lo sciopero dovrebbe riguardare, quindi, per entrambe le divisioni:

la gestione diretta del personale dei treni, eventualmente prevedendo un terminale operativo esclusivamente presso alcuni degli impianti (al massimo, uno per Direzione Regionale e, in totale, cinque o sei per la Passeggeri N/I) maggiormente coinvolti nell’effettuazione dei treni garantiti;

la gestione diretta dell’impiego dei rotabili, eventualmente prevedendo un terminale operativo individuato con criteri e in quantità analoghi a quelli adottati per la gestione del personale dei treni;

la gestione diretta dei flussi di informazioni utili alla clientela, in rapporto con il personale “comandato” a tale scopo negli impianti.

Il numero di sale operative da mantenere attive, secondo le modalità descritte, durante lo sciopero, dovrebbe riguardare tutte le Direzioni Regionali (con la giurisdizione territoriale normalmente adottata), mentre per la Divisione Passeggeri N/I si tratterebbe di individuare, con accordo nazionale, le località da tenere attive definendo contestualmente la giurisdizione territoriale di competenza di ognuna di esse nel corso dello sciopero.