

Gruppo Fs. Non disperdere l'accordo del 15 maggio

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

L'accordo, raggiunto dopo un prolungato negoziato sviluppatosi, in una prima fase, da luglio ad ottobre dello scorso anno e ripreso, successivamente, all'inizio di marzo, 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.

Proprio quel lungo periodo di paralisi consegna alla nuova fase aperta dall'accordo del 15 maggio la principale eredità negativa, rappresentata dalla difficoltà di riportare dentro un disegno organico coerente, indispensabile per il negoziato con il Sindacato, i "mille rivoli" prodotti, a livello nazionale e a livello territoriale, dall'unilateralismo aziendale.

L'accordo, infatti, delinea un percorso di confronto nazionale e territoriale per un'intensa ed efficace contrattazione aziendale 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.

Un banco di prova che, per quanto vedremo, è certamente impegnativo per il lavoro e per il Sindacato, ma lo è anche per il Gruppo FS e per le sue società.

STRUTTURA E CONTENUTI DELL' ACCORDO

L'intesa del 15 maggio è strutturata in una parte programmatica, che descrive gli orientamenti generali del rinnovato processo negoziale attivato in azienda, e in quattro allegati, che definiscono i contenuti specifici di merito riferiti agli altrettanti temi che sono stati individuati come prioritari nel corso del negoziato:

riassetto organizzativo di RFI e manutenzione infrastrutture;

equipaggio treno e manutenzione rotabili;

modifiche ed integrazioni al "Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e occupazione per il personale del Gruppo FS";

regolamentazione della procedura negoziale preventiva all'attivazione delle prestazioni del Fondo.

L'intesa definisce alcune prime importantissime risposte nella manutenzione rotabili e nella manutenzione infrastrutture, con la proposizione di un imponente processo triennale di reinternalizzazione di lavorazioni, da sostenere attraverso un graduale riassetto produttivo ed organizzativo dei due settori e un contestuale adeguamento del numero degli addetti, attraverso un vero e proprio "piano del lavoro" poliennale che, per il solo anno in corso, stima circa 900 assunzioni, in relazione ai volumi produttivi da realizzare e agli accordi attuativi che saranno sottoscritti a livello territoriale.

Dopo l'avvio del negoziato con le associazioni datoriali di settore sul nuovo CCNL della Mobilità, previsto dal Protocollo sottoscritto il 14 maggio presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'accordo ha definito, con l'entrata in vigore del nuovo orario dal 14 giugno, un primo aggiornamento del modello organizzativo e delle norme contrattuali aziendali che disciplinano i trattamenti normativo ed economico del personale dei settori Macchina e Scorta della Divisione Passeggeri Regionale e della Divisione Passeggeri NI.

Con la possibilità di estendere tale aggiornamento anche al settore Macchina della Divisione Cargo, al settore Manutenzione Infrastrutture e al settore Manutenzione Rotabili, si è altresì convenuta l'immediata attivazione di un'ulteriore fase contrattuale aziendale.

L'intesa, inoltre, prevede un'ulteriore fase di negoziato nazionale e, a seguire, territoriale, sull'attività produttiva e l'assetto organizzativo della Divisione Cargo, della Direzione Navigazione, del settore Assistenza e Vendita di Trenitalia.

Infine, l'accordo del 15 maggio ha definito le integrazioni e le modifiche, rese necessarie dalle evoluzioni legislative nel frattempo intervenute, all'accordo del 21 maggio 1998 che istituì il "Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e occupazione per il personale del Gruppo FS".

LE PRIORITÀ DELL' ACCORDO: PRODUZIONE E LAVORO

Il negoziato che ha portato all'accordo del 15 maggio ha selezionato alcune priorità di intervento con le quali non si esauriscono le criticità di FS.

Come accennato, le quattro priorità immediate si riferiscono: al riassetto organizzativo di RFI; alla manutenzione infrastrutture; all'equipaggio treno; alla manutenzione rotabili.

Tra le altre tematiche per le quali l'accordo prevede ulteriori fasi negoziali nazionali e territoriali, spicca l'urgenza di individuare soluzioni condivise su Divisione Cargo, nella quale i ritardi "storici" di FS si sommano, da ormai diversi mesi, al taglio dei trasferimenti da Stato a sostegno del trasporto merci ferroviario e, ancora di più, al crollo della domanda provocata dalla pesante crisi del sistema produttivo nazionale ed internazionale.

Proprio il confronto su Divisione Cargo ha avuto in queste settimane la precedenza nelle trattative con FS, ma tuttora permangono, come vedremo di seguito, significative distanze tra le parti.

Riorganizzazione RFI. L'intesa prevede il superamento dell'attuale organizzazione, basata su una articolazione nettamente distinta delle strutture "Movimento" e "Infrastruttura", e l'adozione di un modello organizzativo integrato orientato a sviluppare gli elementi quantitativi e qualitativi della circolazione nell'ambito di costi operativi compatibili con il quadro finanziario complessivo che si va delineando per RFI.

E' utile infatti avere presente che al momento, risultano previsti in conto esercizio per il 2009 trasferimenti da Stato per 863 milioni di euro, contro i 1.053 erogati nel 2008 (-190 milioni, pari a -18%) ed i 1.180 dichiarati dalla società quale fabbisogno 2009 (-317 milioni, pari ad un differenziale del 27%).

Tale situazione (che conferma sostanzialmente quanto accaduto già nel 2008, quando, a fronte dei 1.422

milioni di euro richiesti da RFI, i trasferimenti da Stato hanno totalizzato 1.053 milioni, con un differenziale di 369 milioni, pari, appunto, al 26%) riguarda quasi esclusivamente gli oneri per la cosiddetta "disponibilità di infrastruttura" e, in particolare, per le attività di mantenimento in efficienza (manutenzione ordinaria) della infrastruttura ferroviaria nazionale.

Per la definizione del budget 2009, RFI ha ipotizzato di recuperare rispetto al 2008 costi complessivi, compreso l'esercizio degli obblighi di infrastruttura, per 129 milioni di euro, fatta salva la sostanziale conferma delle ipotesi sulle altre voci di conto economico, tra le quali, in particolare, l'invarianza rispetto al 2008 dei ricavi da mercato (1.468 milioni, per la quasi totalità realizzati dai pedaggi per utilizzo di capacità di infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie).

In tal caso, secondo l'ipotesi aziendale, la manovra a carico del costo del lavoro potrebbe essere limitata a "soli" 15 milioni di euro, considerata dall'azienda, in pratica, "inerziale" e comunque inferiore all'andamento registrato nel corso del biennio 2008-2009.

Qualora, invece, l'andamento nel corso del 2009 dei fondamentali elementi di ricavo (soprattutto, come descritto, degli introiti da traffico), oppure, a partire dal 2010, qualora dovesse assumere carattere strutturale lo sbilancio tra fabbisogno dichiarato da RFI e trasferimenti da Stato, occorrerebbe, secondo l'azienda, operare un corrispondente recupero dei costi complessivi per l'esercizio dell'infrastruttura e dei connessi ulteriori obblighi posti a carico del Gestore Infrastruttura. In tal caso, il recupero di tutti i 317 milioni dovrebbe essere portato a regime entro l'anno in corso e quindi, secondo l'azienda, essere operato già nella parte finale del 2009.

L'intesa del 15 maggio non assume l'uno o l'altro scenario, ma definisce un processo riorganizzativo incentrato su un'unica Direzione Territoriale Produzione dislocata in ognuna delle attuali 15 sedi compartimentali e sull'attivazione di 13 Centri Operativi Esercizio Rete (COER) che dovranno sovrintendere, con visione autonoma rispetto a quella compartimentale, alle attività di programmazione e di gestione della circolazione, con sedi: Torino, Milano, Genova, Venezia, Verona, Bologna, Pisa, Firenze, Roma, Napoli, Reggio C., Bari, Palermo.

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 come 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.

Come era prevedibile, l'avvio del confronto nazionale sul progetto complessivo di riorganizzazione territoriale, in particolare con riferimento alle articolazioni delle Direzioni Territoriali Produzione, non ha avuto luogo, come programmato dall'accordo, entro il mese di maggio, mentre nel corso del mese di giugno la partenza del confronto è stata più volte rinviata da RFI, che evidentemente continua a registrare difficoltà interne nell'elaborazione di una proposta compiuta.

Manutenzione Infrastrutture. Quanto finora descritto sulla riorganizzazione territoriale di RFI ha determinato, ovviamente, un conseguente ritardo anche nell'attivazione del percorso di confronto previsto

dall'accordo del 15 maggio per la Manutenzione Infrastrutture.

D'altra parte, il contesto finanziario di RFI appena descritto e le sue possibili evoluzioni impediscono oggettivamente la collocazione della discussione sull'organizzazione del lavoro e sui volumi delle attività manutentive al di fuori del più generale confronto sul modello organizzativo aziendale.

Nonostante ciò - e 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 - questa parte dell'intesa ne rappresenta, per la Filt-Cgil, uno dei capitoli maggiormente qualificanti.

L'accordo, infatti, nel confermare le caratteristiche del processo della manutenzione già definito dall'accordo nazionale del maggio 2004 e dai relativi accordi attuativi territoriali, definisce la necessità di un'ulteriore fase di confronto sugli aspetti non ancora definiti di micro-organizzazione, a partire dalla ex struttura operativa "Tecnico".

Inoltre, nell'accordo le parti hanno convenuto di determinare le condizioni per l'incremento della capacità 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, da parte aziendale è stato precisato 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.

Il confronto sarebbe dovuto partire, in base all'accordo, entro lo scorso mese di maggio, invece è partito soltanto il 14 luglio. A questo punto, l'azienda chiarisca rapidamente i propri reali intendimenti ed il negoziato avanzi, finalmente, in modo concreto.

Equipaggio treno. L'accordo del 15 maggio ha definito le modifiche organizzative, normative e retributive di carattere aziendale relative al PdM e al PdB della Divisione Passeggeri Regionale e della Divisione Passeggeri NI 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, d'intesa con Trenitalia, alcune specifiche precisazioni, per effetto delle quali la Divisione Passeggeri NI ha dovuto rielaborare la sua proposta di allacciamenti di servizi, mentre la Divisione Passeggeri Regionale ha proceduto a numerose correzioni nell'elaborazione dei turni.

Inoltre, con uno scambio di note tra le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast e il Gruppo FS, le parti hanno convenuto, per il solo orario estivo 2009, l'immediata apertura delle trattative territoriali sui turni di servizio di PdM e PdB della Divisione Passeggeri Regionale.

Solo il 18 giugno, infine, Trenitalia ha completato l'invio alle Segreterie Nazionali del materiale informativo previsto dalla procedura negoziale contrattuale per il negoziato nazionale e, a seguire,

territoriale, sui turni di servizio di PdM e PdB della Divisione Passeggeri NI, mentre il 25 giugno, col solito ritardo che nulla ha a che vedere con l'accordo, in quanto da questa esclusa, Divisione Cargo ha inviato al Sindacato le sue elaborazioni di ripartizione.

Già la semplice descrizione di questi aspetti dà l'idea di come Trenitalia sia giunta impreparata all'appuntamento con questa prima fase di riorganizzazione dell'equipaggio treno.

Nonostante ciò, le prime settimane di attuazione pratica dei nuovi moduli di condotta e di scorta stanno dimostrando che la stragrande maggioranza dei lavoratori dei due settori vive con consapevolezza e grande attenzione sugli sviluppi futuri le importanti novità organizzative appena introdotte e che i problemi e i motivi di disagio lavorativo risiedono, per la quasi totalità dei casi, in alcune "ottuse" soluzioni operative adottate dall'azienda nell'applicazione dell'accordo, oppure nella mancata soluzione di questioni aperte, soprattutto di carattere logistico, presenti da tempo, ben prima accordo del 15 maggio.

Questo, in estrema sintesi, è anche il messaggio di fondo che arriva dai dati di adesione di PdM e PdB allo sciopero dell'Orsa dell'11-12 luglio.

E' davvero sorprendente come Trenitalia sia arrivata così "sfilacciata" al 14 giugno, dopo un lungo periodo di gestione ostinatamente unilaterale del lavoro e nel bel mezzo di un riassetto organizzativo della Divisione Passeggeri NI che, oltre a non essere condiviso dal Sindacato, alimenta, anziché ridurre, la confusione.

Il mese di luglio sarà probabilmente decisivo per capire in che misura e come l'evoluzione organizzativa degli equipaggi possa ritornare nell'alveo di un ordinato ed efficace negoziato sindacale, a partire, intanto, dalle trattative sui turni di servizio: in sostanza, nel percorso tracciato dall'accordo del 15 maggio.

Manutenzione Rotabili. La profondità del negoziato che ha condotto su questo tema all'accordo del 15 maggio, gli elementi analitici definiti sui volumi di produzione e sui primi orientamenti di carattere organizzativo offerti alla successiva fase negoziale territoriale rappresentano i fattori che, a parere della Filt-Cgil, rendono questa parte dell'accordo la più qualificante dell'intera intesa.

Gli obiettivi di internalizzazione dell'attività sono tali da determinare, se realizzati, un incremento di oltre l'8% del volume complessivo di manutenzioni svolte da Trenitalia (quasi 644 mila ore, che porterebbe così il totale annuo ad oltre 8,45 milioni di ore) e comporterebbe il riattestamento delle attività esternalizzate al di sotto del 25%.

Inoltre, l'accordo prevede che il processo di internalizzazione dovrà in primo luogo riguardare equipaggiamenti ad elevata tecnologia, condizione che, pertanto, all'incremento dei volumi produttivi dovrà affiancare una diffusa qualificazione professionale del settore.

L'accordo individua poi un meccanismo negoziale che – pur tenendo ovviamente conto della complessità organizzativa delle attività di manutenzione rotabili, delle differenti condizioni operative realizzabili in ogni impianto e delle notevoli differenze organizzative che distinguono le linee di produzione della manutenzione corrente da quella della manutenzione ciclica – può essere sintetizzato nell'individuazione di due livelli prestazionali del lavoro (rispettivamente, a 1450 e a 1500 ore/anno medie pro-capite) in relazione ai quali, per ogni impianto, si consolidano i volumi produttivi stimati dall'accordo, oppure si

sviluppano secondo i volumi produttivi da internalizzare ipotizzati dal medesimo accordo.

Tale meccanismo, che naturalmente richiederà al negoziato territoriale un'accurata analisi preliminare e un gioco davvero a "carte scoperte" da parte dell'azienda, dà comunque al percorso negoziale che dovrà svilupparsi nei prossimi mesi un carattere di esigibilità forse senza precedenti.

Attenzione, però, esigibilità reciproca. Infatti, esattamente come il conseguimento in un determinato impianto degli indici/obiettivo prestazionali renderà esigibile per la rappresentanza sindacale il consolidamento, ovvero l'incremento, dei volumi di attività e dei corrispondenti livelli occupazionali stimati dall'accordo nazionale, il mancato conseguimento di questi stessi indici, in un altro impianto, potrà determinare la riduzione, ovvero la mancata internalizzazione, di attività, con le conseguenti problematiche che ciò potrà determinare nel mantenimento dei connessi livelli occupazionali.

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

Divisione Cargo. Tra gli argomenti per i quali l'accordo del 15 maggio prevedeva lo sviluppo di un'ulteriore fase negoziale, questo è l'unico sul quale lo specifico tavolo è effettivamente partito, o, meglio, ripartito, salvo poi interrompersi bruscamente ad inizio luglio.

Giova infatti ricordare che da diversi mesi, seppure in modo disorganico e con scarsa continuità, il Sindacato tentava di intercettare l'azienda su questo tema.

Come pure, è utile avere ben presente il quadro complicatissimo, sia dal punto di vista produttivo che dal punto di vista finanziario, nel quale il confronto sindacale con Divisione Cargo si colloca.

Nel corso del 2008 Trenitalia ha prodotto circa 54,8 milioni di tr Km, di cui 32,6 di "servizio universale" (60%) e 21,4 a "mercato" (40%). Nello stesso anno, a fronte di tale attività, ha introitato complessivamente quasi 780 milioni di euro, di cui 168 da Stato per "servizio universale" (21,5%) e poco meno di 612 da "mercato" (78,5%), chiudendo con una perdita operativa di esercizio di poco più di 264 milioni di euro.

In sede di definizione del budget 2009, a inizio anno, la Divisione ha ipotizzato 112 milioni di euro da Stato per "servizio universale" (-56, pari al 33% in meno, rispetto all'erogato 2008, e -70, pari al 38%, rispetto al fabbisogno stimato da Trenitalia), programmando conseguentemente 24 milioni di tr Km per questo segmento (-8,8 milioni, pari a -27% rispetto all'anno precedente). Nella stessa occasione, sotto l'incalzare del crollo della domanda, la produzione programmata per il segmento a "mercato" è stata ipotizzata a circa 20 milioni di tr Km (-1,4 milioni, pari ad oltre il 6%), per cui la prima versione del budget 2009 ipotizzava un attestamento della produzione programmata a circa 44 milioni di tr Km (-10,2 milioni rispetto al 2008 della produzione programmata, pari a quasi il 20%), con un obiettivo di introiti complessivi a 720 milioni di euro (-60 milioni rispetto all'anno precedente, pari a una riduzione di poco più del 7,5%) e di perdita operativa non superiore ai 290 milioni di euro (26 milioni rispetto al 2008, corrispondenti a 9%).

Nella rielaborazione del budget 2009 dopo il primo trimestre, nel corso del quale Trenitalia ha registrato una contrazione complessiva del 33% dei volumi trasportati rispetto allo stesso periodo 2008, la produzione programmata annuale complessiva è stata ulteriormente ridotta a 38 milioni di tr Km (-6

milioni sulla prima previsione di budget, pari ad oltre il 13%; - 16,2 milioni rispetto al 2008, pari a -30%) e la stima della perdita operativa di esercizio ulteriormente elevata a non più di 320 milioni di euro (altri 30 milioni rispetto alla prima ipotesi di budget 2009, pari a 10%; 56 milioni rispetto alla perdita 2008, corrispondente, così, a 21%).

I primi dati sulla produzione industriale del primo semestre 2009 confermano la recessione economica in atto e l'ulteriore contrazione della domanda di trasporto merci. Ne consegue che gli stessi risultati di Trenitalia nel settore daranno a loro volta conferma delle pesanti difficoltà aziendali.

Dallo scorso autunno, Divisione Cargo ha intrapreso iniziative gestionali progressivamente appesantitesi nel corso dei mesi successivi finalizzate al rapido e sensibile contenimento dei costi.

Iniziative assunte sotto l'incalzare della crisi, secondo un disegno strategico che risulta essere assai difficilmente comprensibile.

Per questo, la fase di confronto attivata dopo l'accordo del 15 maggio sta tentando di costruire, in primo luogo, un disegno strategico condiviso, per individuare le coerenti azioni riorganizzative necessarie.

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 in questa fase 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, trainanti per la ripresa del sistema economico, 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 essere più in condizione di rispondere rapidamente ed efficacemente alla ripresa della domanda di trasporto.

Arrendersi oggi, come appare fatalisticamente rassegnata Trenitalia nel trasporto merci, significa, cioè, pregiudicare irreversibilmente il futuro.

Ma se ciò accadesse, non si tratterebbe soltanto di un grave errore dell'azienda, bensì un grave, fatale errore di chi porta responsabilità di programmazione pubblica e di politica dei trasporti.

Scommettere, infatti, sulla liquefazione di Trenitalia nel settore, affidando le sorti future del trasporto merci ferroviario in Italia alle nuove imprese installatesi nel settore per effetto della liberalizzazione è assai incerto e rischioso, in Italia più che nel resto d'Europa.

Ad ormai oltre otto anni dall'avvio del processo di liberalizzazione in Italia, 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.

Dei numerosi "nomi" nazionali presentatisi finora sul mercato, qualche volta tra "squilli di tromba e rulli

di tamburo", alcuni sono già spariti, altri galleggiano precariamente in qualche nicchia di traffico, qualche altro ancora "vivacchia" alla comoda ombra di Trenitalia.

L'arrivo delle grandi compagnie pubbliche estere (la svizzera SBB, la francese SNCF, l'austriaca OBB e, soprattutto, la tedesca DB), opportunamente insediatesi in Italia a presidio dei valichi alpini, non ha prodotto significative novità in termini di spostamento di quote di traffico a favore del ferro, né sono finora risultate essere portatrici di investimenti tali da poter produrre, nel breve e nel medio periodo, sensibili miglioramenti nella qualità dell'offerta.

Complessivamente, dopo otto anni, le imprese ferroviarie diverse da Trenitalia hanno faticosamente raggiunto il 6% del trasportato su ferro, per la quasi totalità sottratto a Trenitalia, mentre l'incidenza del trasporto merci su ferro rispetto alle altre modalità di trasporto ha continuato a scendere, in modo più accentuato che non nel resto d'Europa, dove invece, almeno, con la liberalizzazione la discesa è rallentata.

Otto anni dovrebbe essere un periodo sufficientemente lungo per giungere a qualche valutazione, all'introduzione di qualche correttivo e, probabilmente, all'abbandono di toni entusiastici sulla capacità del mercato, da solo, di rilanciare il trasporto ferroviario delle merci.

Invece, non è affatto così e il dibattito si concentra ancora sulla presunta posizione dominante di Trenitalia e sul fatto che tale precisazione soffocherebbe le straordinarie potenzialità del mercato liberalizzato.

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 regolazione "leggera" di mercati come quello ferroviario orienta la competizione esclusivamente sui costi, si alimenta di "dumping" sociale, sposta traffico tra imprese ma non determina l'espansione della modalità ferroviaria: orienta, cioè, la competizione verso il basso, come dimostra ciò che avviene in Italia, per esempio, nel trasporto merci su strada.

D'altra parte, il trasporto merci in Italia è periferico rispetto ai grandi flussi di traffico mondiali e la cronica debolezza del nostro sistema logistico nel settore (porti, interporti, piattaforme logistiche, ecc.) determina prezzi di trasporto spesso al di sotto delle possibilità della modalità ferroviaria, anche per imprese "corsare" e particolarmente spregiudicate, ed il fenomeno si accentua in presenza dell'attuale recessione economica, nel corso della quale, per esempio, il trasporto merci su ferro sta scomparendo a sud di Roma, sulla dorsale tirrenica, e di Ancona, su quella adriatica.

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.

FONDO DI SOSTEGNO: UN ADEGUATO STRUMENTO DI TUTELA

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.

Strumento fondamentale perché gli effetti dell'innovazione tecnologica e dei processi riorganizzativi delle aziende del Gruppo e del lavoro che vi si svolge determineranno nei prossimi anni novità profonde.

Le prestazioni ordinarie e straordinarie erogate dal Fondo coprono un'ampia gamma di esigenze e saranno attivate a seguito dello svolgimento della specifica procedura negoziale a livello territoriale/regionale, disciplinata dallo stesso accordo del 15 maggio (vedi scheda analitica).

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.

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI

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

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

A quasi due mesi 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, dopo due mesi, 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.

Dare presto le risposte giuste e concordate alla manutenzione rotabili, alla manutenzione infrastrutture, all'organizzazione degli equipaggi treno e al trasporto merci, secondo le linee guida delineate e i contenuti condivisi nell'accordo del 15 maggio, è assolutamente necessario, prima di tutto, per il lavoro in FS, ma è ormai indispensabile non rinviare ulteriormente la fase concreta del negoziato.