SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DI RILANCIO DEL TRASPORTO FERROVIARIO, MERCI E PASSEGGERI, NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO DI IMPRESA 1997-2000, CON PARTICOLARE RIGUARDO AI PROBLEMI DELLA SICUREZZA, ALLA RIORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO E AGLI OBIETTIVI STRATEGICI

3º Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 31 MARZO 1998

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente PETRUCCIOLI

IC 0724

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

INDICE

Seguito dell'audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 5, 7 e *passim*
CARPINELLI *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 15, 16
CASTELLI *(Lega Nord-per la Padania indip.)* 7, 9
CÒ *(Rifond. Com.-Progr.)* 16
LAURO *(Forza Italia)* . . . . . 13, 14, 21 e *passim*
MEDURI *(AN)* 17
TERRACINI *(Forza Italia)* 8, 21, 23
VEDOVATO *(Dem. Sin-l'Ulivo)* 16
CIPOLLITTI . . . . . *Pag.* 8, 9, 20 e *passim*
GALVANI . . . . . 4, 5, 17 e *passim*
MAZZER 23
MONTANARI . . . . . 12, 21, 22 e *passim*

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per il COMU i signori Savio Galvani, Bruno Salustri e Aldo Zanoni, coordinatori; per la FISAST-CISAS il dottor Giuseppe Cipollitti, segretario generale, il signor Alberto Mazzer, vice segretario generale, l'ingegner Tommaso Paoletti, responsabile nazionale sicurezza, il dottor Sergio Buccheri, responsabile dirigente generale Ferrovie dello Stato; per l'UCS il signor Mario Montanari, coordinatore nazionale e regionale Bologna, il signor Pasquale Modesti, coordinatore regionale Napoli, il signor Giorgio Buttignol, coordinatore regionale Venezia, il signor Demetrio Raffa, coordinatore regionale Verona.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

Seguito dell'audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della indagine conoscitiva sulle prospettive di rilancio del trasporto ferroviario, merci e passeggeri, nell'ambito dell'attuazione del piano d'impresa 1997-2000, con particoalre riguardo ai problemi della sicurezza, alla riorganizzazione del servizio e agli obiettivi strategici. È oggi previsto il seguito dell'audizione dei rappresenatnti delle organizzazioni sindacali di categoria sospesa nella seduta antimeridiana.

Comunico che, in considerazione della rilevanza dell'argomento, ho richiesto l'attivazione dell'impianto audiovisivo per assicurare, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, la speciale forma di pubblicità dei lavori ivi prevista pere la presente seduta. Avverto altresì che la Presidenza del Senato, in previsione di tale richiesta, ha preventivamente fatto conoscere il suo assenso. Poichè non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È inutile sottolineare che particolare attenzione della Commissione sarà rivolta ai problemi della sicurezza del sistema ferroviario, malgrado la consapevolezza che essi rappresentano uno dei tanti problemi dell'Azienda e del settore ferroviario nel suo complesso. Stamani si è svolto un incontro con alcune organizzazioni sindacali della categoria dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato ed oggi è stata prevista questa audizione. Vorrei chiarire che abbiamo seguito il criterio – in quanto tale soggettivo ed opinabile – di distinguere le organizzazioni sindacali tra quelle firmatarie del nuovo contratto e quelle che non vi hanno aderito al solo scopo di ascoltare i punti di vista delle organizzazioni sindacali tra loro omogenee e non per impedire o, al contrario, imporre lo svolgimento di una discussione sugli aspetti contrattuali e sindacali. Tale argomento costituisce,

infatti, uno dei problemi dell'Azienda che tra gli altri intendiamo approfondire nel modo più esauriente possibile.

GALVANI. Noi abbiamo contribuito al prosieguo dei lavori fino al momento della stesura del contratto quando abbiamo rotto le trattative con l'Azienda nè, d'altronde, intendiamo riprenderle perchè crediamo che sia il piano di impresa sia ll progetto di sviluppo, incentrato sugli obiettivi strategici dell'Alta velocità, così come gli aspetti collegati alla sicurezza – quale la struttura organizzativa dell'Azienda, la formazione degli equipaggi e, in particolare, dei macchinisti nonchè l'orario di lavoro (aspetti questi che evidentemente hanno fra loro un collegamento) – possano e debbano essere rivisti. Se ci sarà data l'opportunità, parleremo anche di questi aspetti; altrimenti, come abbiamo già fatto con la Commissione trasporti della Camera dei deputati, faremo pervenire un *dossier* più particolareggiato sull'argomento.

Possiamo comunque lasciare sin d'ora un documento da noi elaborato come critica al piano d'impresa che ha dato luogo ad un incontro scaturito nell'accordo del 2 dicembre con il Governo. Anche alla luce dei nuovi incidenti verificatisi, riteniamo opportuno che siano presi in seria considerazione i rilievi critici elaborati in questo documento oltre agli aspetti strategici degli investimenti e dei progetti su cui possiamo esprimere una valutazione sin d'ora, in base all'esperienza concreta di chi vive tutti i giorni i problemi del traffico ferroviario.

Abbiamo individuato alcuni punti di crisi, per esempio nella infrastruttura, che se fossero oggetto di attenzione e di investimenti adeguati renderebbero l'assetto del sistema strutturale delle Ferrovie nel suo insieme molto efficiente. Per quanto riguarda gli investimenti da realizzare a breve termine, abbiamo individuato quelli collegati al problema della sicurezza per riempire i «buchi» presenti nella ripetizione dei segnali esistenti lungo la rete ferroviaria. Ricordo, infatti, che la rete ferroviaria si compone di 8.000 chilometri di linee ritenute commerciali da parte dell'Azienda, e di altri 8.000 di linee della rete principale spesso a monobinario; solo 3.400 chilometri di queste sono attrezzate con le apparecchiature di ripetizione di segnali, di cui sono sprovviste, ad esempio, lla dorsale e la direttissima, per cui vi è discontinuità nella ripetizione dei segnali,.

Noi riteniamo, infatti, che proprio la disomogeneità del sistema di esercizio sia una delle cause principali della carenza di sicurezza e che frequenti incidenti si verificano proprio perchè sugli 8.000 chilometri di rete commerciale si addensa la stragrande maggioranza del trasporto ferroviario in Italia, in quanto si incrociano trasporti locali, merci e adesso anche gli Eurostar.

È chiaro che se non si fanno interventi finalizzati all'armonizzazione delle diverse tecnologie e all'automazione della rete nel suo complesso, l'intera struttura rischia il collasso.

Un altro elemento di insicurezza deriva dal fatto di apportare sistematicamente, man mano che i diversi processi di ristrutturazione vanno avanti, modifiche regolamentari. È un grave problema perchè l'aggiorna-

mento professionale previsto dal contratto e al quale si dovrebbero dedicare alcune giornate, non viene effettuato se non *«self-service»,* ossia attraverso la distribuzione di opuscoli o la semplice consegna del materiale di aggiornamento professionale.

Quanto alla priorità degli investimenti da realizzare a breve-medio termine per dare maggiore omogeneità al sistema ferroviario, riteniamo innanzi tutto che debbano essere eliminate le strozzature esistenti, ad esempio sulla linea adriatica dove vi sono ancora tratte a semplice binario. È assurdo parlare di progetti strategici e di grandi investimenti quando esiste una linea di collegamento internazionale (Bologna-Verona) ancora a semplice binario nonostante vi siano le strutture per realizzarne il raddoppio. Un altro esempio riguarda il nodo di Firenze il cui ammodernamento non ha previsto il quadruplicamento delle tratte Firenze-Castello, Firenze-Rifredi.

Teniamo presente che un fattore di grande insicurezza è rappresentato dalla discontinuità nella ripetizione dei segnali che riducendo la funzionalità della rete provoca diversi incidenti; ricordo quelli di Città della Pieve, Roma-Casilina, La Spezia e Castello. Pertanto è fondamentale rendere omogeneo e continuo il sistema di ripetizione dei segnali.

PRESIDENTE. Signor Galvani, per tranquillizzarla posso riferirle che già stamattina c'è stato fornito un quadro abbastanza significativo sui dati relativi alla questione dei nodi ferroviari.

GALVANI. Allora non mi dilungherò su tale aspetto. A nostro avviso altro elemento centrale per il rilancio dell'Azienda è considerare le linee secondarie come possibili percorsi alternativi alle reti principali che non sopportano più i carichi dell'attuale trasporto. Le limitazioni legate alle macchine *diesel,* di scarsa potenza, rappresentano un problema dovuto a scelte politiche superabili. Oggi infatti vi sono locomotive *diesel* che possono circolare su tutta la rete per cui si tratta solo di operare tale scelta.

In Italia, date le infrastrutture esistenti, è fondamentale costruire percorsi alternativi utilizzando linee secondarie che potrebbero a tal fine essere rivitalizzate. Mi riferisco agli 8.000 chilometri di rete secondaria che per effetto della regionalizzazione e del loro scarso utilizzo finirebbero per essere abbandonati. È evidente la necessità di effettuare interventi di carattere tecnologico su dette linee per migliorarne le condizioni e la sicurezza al fine di considerarle fondamentali soprattutto per la circolazione dei treni merci.

Secondo noi, al di là delle scelte strategiche adottate per l'Alta velocità (o come viene oggi definita «Alta capacità»), l'Azienda dovrebbe prendere la decisione di rilanciare il settore merci. La struttura geografica dell'Italia, anche per la tipologia delle nostre città di provincia – abbiamo cittadine importanti d circa 40.000 abitanti ogni 50 chilometri –, necessita del prezioso apporto fornito dal sistema ferroviario. I treni a maggiore frequentazione sono infatti quelli interregionali, con fermate ogni 40-50 chilometri, caratterizzati da molta affluenza e grande interscambio.

A nostro modo di vedere per sviluppare il ruolo delle ferrovie nel settore merci è fondamentale la costruzione di un interporto in un'area ad alta densità industriale, come quella di Milano. La Lombardia non ha un interporto, il vecchio progetto per la sua costruzione infatti è stato abbandonato. Occorre però individuare un'area che sopporti l'impatto ambientale della costruzione di un interporto perchè ormai sviluppare l'intermodalità tra i diversi sistemi di trasporto è una questione di primaria importanza. È assurdo constatare l'esistenza di collegamenti completamente inadeguati a rispondere ad un'esigenza trasportistica come quella proveniente dal Nord-Europa; mi riferisco all'assoluta mancanza di collegamenti con le maggiori città portuali quali La Spezia, Ancona e Genova.

Per quanto riguarda il Meridione, ritengo opportuno sottolineare come grandi progetti strategici prevedano di sestuplicare il binario Roma-Napoli e non si preoccupino invece di considerare che al Sud i problemi non sono certo in quella tratta, dove già esistono quattro binari, ma piuttosto nella tratta Napoli-Foggia, a semplice binario o in quella Napoli-Reggio Calabria dove si viaggia a 110 chilometri orari.

Nella politica degli investimenti si deve tener conto di quali siano le priorità e le prospettive di rilancio di un'Azienda che deve muoversi come un insieme e non può viaggiare per segmenti o come una parte svincolata dal resto. Queste grandi linee di cui tanto si parla quando arrivano ai nodi ferroviari creano un imbuto.

Desidero svolgere infine un breve ragionamento sulla direttiva n. 440 del 1991. Fin dal momento della sua emanazione abbiamo ritenuto che il processo di liberalizzazione dei mercati, che discende dall'applicazione di quella direttiva, necessitasse di una regolamentazione. In tale processo infatti si presume che qualsiasi azienda, nel nostro come in altri paesi, possa organizzare servizi ferroviari; ma liberalizzare senza regolamentare significa scaricare sui fattori lavoro e sicurezza tutti gli effetti che la liberalizzazione comporta. Se il Ministero dei trasporti, deputato a regolamentare l'applicazione del processo di liberalizzazione in corso, non assume un ruolo determinante in ordine all'elemento della convenienza economica di tale processo, la situazione diventa difficile. A nostro avviso tutto deve essere regolamentato attraverso l'applicazione dei contratti. Vi rendo noto che alcune aziende già ora hanno in appalto determinati servizi ferroviari (ad esempio la gestione delle manovre) per i quali applicano il contratto degli edili che anche se non ha nulla a che fare con il contratto dei trasporti è certamente più economico.

Ritengo che questo aspetto, come quello concernente gli *standards* di qualità e di sicurezza, vada regolamentato ed è evidente che anche i privati debbono rispettare certe esigenze organizzative e di sicurezza del servizio.

Abbiamo ritenuto di non sottoscrivere il protocollo d'intesa del 2 dicembre perchè crediamo che l'orario di lavoro sia uno degli elementi sui quali è necessario prestare una particolare attenzione. Secondo noi si tratta infatti di un elemento fondamentale collegato alle condizioni di sicurezza del servizio.

PRESIDENTE. Signor Galvani, senza davvero voler fare alcun riferimento al suo intervento, che dal punto di vista formale è stato ineccepibile, considerata la limitatezza del tempo vorrei semplicemente fornire questo dato agli altri nostri ospiti che interverranno: parlando, tenete conto che noi non siamo l'equivalente d un pubblico televisivo e non per merito nostro, quanto per la consuetudine che ormai abbiamo con. questi problemi che ormai conosciamo. Sarebbe bene che vi concentraste, quindi, sulla parte che considerate essenziale, lasciando da parte i possibili contorni.

Do ora la parola ai senatori Castelli e Terracini per porre il primo ciclo di quesiti, in modo da fornire possibili riferimenti anche a coloro che dovranno intervenire dopo.

CASTELLI. Signor Presidente, la prima questione che pongo riguarda la politica degli investimenti. Il signor Galvani ha fatto un elenco degli interventi che dovrebbero essere fatti in Italia per le Ferrovie, questioni che peraltro da qualche anno discutiamo anche in questa sede. Il problema, però, non è quello di individuare le necessità, sulle quali siamo tutti d'accordo ma, in presenza di una coperta troppo corta, di indicare le priorità, che normalmente non coprono nemmeno il 50 per cento degli investimenti dell Ferrovie. Vorrei conoscere quali sono, dal vostro punto di vista, le priorità, considerando che non si può contestualmente modernizzare il sistema, automatizzarlo, raddoppiare o quadruplicare i binari, interconnettere i porti e fare i trafori.

La seconda domanda riguarda la questione relativa alla direttiva n. 440 del 1991. In Italia ci sono due questioni molto importanti inerenti le Ferrovie, una delle quali – per l'appunto – concerne l'applicazione di tale direttiva. Vorrei sapere, in concreto, come vi porrete di fronte a questo problema e cosa significa «regolamentare», perchè dietro a queste definizioni un po' fumose si afferma, in sostanza, che questo regolamento non va bene – mi scusi se parlo chiaro – e ciò diviene poi un mezzo per opporsi alle varie questioni in essere.

Vorrei ricordare che nel documento che è stato approvato dal Ministro (non so se anche da voi, perchè faccio un po' fatica a distinguere le varie sigle sindacali) quando fu emanata la direttiva Prodi, i sindacati dicevano, in sostanza: siamo favorevoli, ma ci riserviamo di verificare quando sarà il momento di applicarla. Ma ciò equivaleva a dire che non l'avrebbero applicata mai.

Un'altra questione molto importante, a mio avviso, è la regionalizzazione dei servizi locali. Mi risulta che da anni la Lombardia, ormai pronta per effettuare il servizio ferroviario regionale, non riesce a farlo partire, perchè ci sono problemi di carattere sindacale: anche su tale questione si gioca, secondo me, il futuro del trasporto pubblico locale, che è importantissimo per quel che riguarda le Ferrovie e per il ruolo che esse dovranno svolgere.

C'è poi un'ultimissima questione, che pongo quasi come se fosse una provocazione, anche se non lo è. Sono senatore del collegio di Lecco,

dove abbiamo messo in atto, peraltro con un accordo di tutte le forze politiche (ricordo che io sono della Lega, mentre l'assessore competente è del PDS), un servizio ferroviario metropolitano in cui le Ferrovie, ai sensi della direttiva n. 440, vendono ulteriori servizi agli enti locali: sulle tratte che collegano i paesi limitrofi al capoluogo addirittura abbiamo abolito gli autobus. Questo progetto, ovviamente, è partito con grandi problemi, perchè si trattava di modificare le abitudini dei cittadini. Proprio nel momento *clou* c'è stato uno sciopero, che ha determinato un caos totale.

In casi particolari come questo, non vi ponete il problema che magari certi scioperi non dovrebbero essere fatti, perchè con operazioni come quella che ricordavo si cerca di rilanciare le Ferrovie dandone una migliore immagine, obiettivo sul quale – credo – siamo tutti d'accordo?

TERRACINI. Signor Presidente, mi ricollego a quanto ha affermato poc'anzi il collega Castelli, perchè penso che al di là dei problemi tecnici, organizzativi ed amministrativi relativi all'acquisto dei materiali e alla sottoscrizione di contratti prima del 31 dicembre, prima, cioè, che scattino gli effetti della direttiva europea, c'è anche una questione di immagine delle Ferrovie, che purtroppo è molto scadente. Visto e considerato che voi non avete sottoscritto il contratto nazionale delle Ferrovie, che tipo di prospettive immaginate al riguardo? Infatti, considerando la questione da «uomo della strada», credo che l'essere in dissenso rispetto alle altre organizzazioni sindacali che abbiamo audito questa mattina farà sì che o ad un certo punto dovrete accettare il contratto propostovi o magari otterrete qualcosa in più, il che, ovviamente, scatenerà l'altra parte, e cioè le «sigle» che hanno già firmato. Parlo chiaramente: come vedete il futuro di questa trattativa molto importante nel momento in cui l'opinione pubblica è frastornata dagli incidenti che si sono determinati, considerato che, invece, il fatto di garantire una certa tranquillità sindacale dovrebbe favorire complessivamente le Ferrovie, e anche voi in particolare?

Un'altra questione concerne i collegamenti ferroviari cui si è riferito il signor Galvani e non mi riferisco a linee che sono ancora monorotaia (lei ha accennato alla Bologna-Verona, che è una ferrovia quasi di confine, ma c'è anche la Verona-Brennero): nel mio collegio, che è quello di Genova, c'è ad esempio lo straordinario fenomeno della linea Genova-Ventimiglia, che ancora oggi non è stata raddoppiata! Torno a quello che diceva poc'anzi il collega Castelli: ci saranno delle priorità, e, se sì, quali? Recentemente c'è stato un convegno, a Genova, in cui si parlava del problema del trasporto delle merci e si ipotizzava di prevedere dei collegamenti solo per esse, posti totalmente al di fuori delle linee ferroviarie passeggeri: questa potrebbe essere una strada da seguire.

CIPOLLITTI. Sono Giuseppe Cipollitti, segretario generale della FISAST-CISAS. Dopo una brevissima introduzione, risponderò immediatamente alle domande poste dagli onorevoli senatori.

Le Ferrovie, chiaramente, non sono improvvisamente impazzite. Oggi raccogliamo i frutti di errori e disservizi (che causano anche gravi e mortali incidenti) che evidentemente qualcuno ha provocato e di cui bisogna ricercare le cause. In forma sintetica queste, dal nostro punto di vista, sono da individuarsi già nella fase di istituzione dell'Ente ferrovie. Tutti ricordano che con la legge n. 210 del 1985 a livello politico si è decisa la trasformazione dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato in Ente pubblico. Vi è stata poi l'ulteriore trasformazione in Società per azioni il cui azionista – lo vogliamo ricordare – è soltanto ed esclusivamente il Ministro del tesoro; per cui mentre prima lo Stato era gestore diretto dell'Azienda autonoma, oggi è gestore indiretto (anche se, a nostro avviso, ne è ancora il gestore diretto) di una struttura prettamente privata: si è così determinata una situazione anomala che è presente soltanto in Italia.

Una seconda questione concerne gli errori di gestione. La guida dell'organismo è stata affidata a dirigenti molto incompetenti, interessati soltanto a gestire in modo illegittimo e a sperperare le ingenti somme dei finanziamenti pubblici. Tutti quanti ricordiamo che Ludovico Ligato è stato ucciso, che i componenti del primo Consiglio di amministrazione sono stati condannati per peculato, che anche Schimberni ha sbattuto la porta per reato di peculato...

CASTELLI. Quando c'era Ligato, le Ferrovie dello Stato non erano Società per azioni!

CIPOLLITTI. Erano un Ente pubblico, ma io volevo sottolineare le cause che sono a monte di certi eventi.

Poi c'è stato Necci, e conosciamo perfettamente la serie di reati contestati all'ex amministratore delegato. È arrivato poi l'attuale amministratore delegato, Giancarlo Cimoli, che ha innanzitutto aumentato i propri emolumenti, pari – sembrerebbe – ad 1 miliardo 200 milioni l'anno. A tale proposito deve essere ancora fornita risposta alle numerose interrogazioni parlamentari presentate.

Dopo tre anni di gestione è opportuno procedere al consuntivo di un bilancio operato dallo stesso amministratore delegato: il bilancio 1997 registra un passivo di 7.000 miliardi ed il preventivo per il 1998 prevede un *deficit* di almeno 15.000 miliardi; il piano d'impresa è fallito perchè in contrasto con le direttive politiche; il costo del lavoro del solo vertice del Consiglio di amministrazione è lievitato di più del 300 per cento, includendo ovviamente in questa percentuale lo stipendio miliardario dell'amministratore delegato Giancarlo Cimoli e quello dei consiglieri d'amministrazione che da cinque sono divenuti nove, il cui costo – per lo meno quello degli ex consiglieri – è pari almeno a 500 milioni; quanto ai risultati dell'organizzazione – che non mi dilungherò ad elencare perchè sono sotto gli occhi di tutti – ricordo a titolo d'esempio che le Ferrovie in 11 anni di privatizzazione hanno subìto ben 15 capovolgimenti della macrostruttura, il che ha comportato chiaramente disorganizzazione e caos in tutti i settori amministrativi e nell'attività gestionale giornaliera. I risultati

della produzione, soprattutto per quanto riguarda il traffico merci-viaggiatori, li conosciamo. Quanto agli incidenti avvenuti non concordiamo assolutamente sulle motivazioni addotte, delle quali siete abbondantemente informati.

Abbiamo già accennato all'errore nell'organizzazione; l'errore dell'amministrazione è stato quello di perseguire una logica prettamente tesa al recupero economico (allontanamento dal ciclo produttivo di oltre 100.000 dipendenti, di comprovata esperienza nel settore, eliminando, senza alcuna giustificazione, processi di controllo sui mezzi e sulle infrastrutture). Ci riserviamo comunque di presentare un *dossier* particolareggiato alla Commissione perchè verifichi nel dettaglio le nostre dichiarazioni.

Emerge pertanto un quadro che inevitabilmente ha determinato le attuali situazioni negative in cui versano le Ferrovie.

Quanto ai quesiti posti dal relatore Castelli sulle priorità degli interventi, abbiamo già consegnato lo scorso anno al ministro dei trasporti, onorevole Burlando, ed al suo sottosegretario, onorevole Soriero, un nostro progetto, che innanzi tutto tiene conto dell'impossibilità di far marciare un sistema nuovo su uno vecchio e che indica gli interventi prioritari da attuare in due direzioni: il risanamento dell'attuale rete ferroviaria di 16.000 chilometri e la costruzione di una rete ferroviaria *ex novo* in grado di soddisfare le attuali esigenze e quelle future.

La domanda – che spetterebbe a voi politici – è dove siano andati a finire 220.000 miliardi che nell'arco di circa 11 anni lo Stato ha fornito alle Ferrovie: se tali risorse fossero state devolute soltanto ed esclusivamente alla costruzione di una nuova rete oggi non staremmo a piangere sugli incidenti avvenuti; avremmo potuto disporre del doppio della rete ferroviaria attualmente funzionante e forse avremmo raggiunto i chilometraggi della rete ferroviaria di cui dispone la Germania, paese con noi confinante.

Tutti conosciamo la direttiva n. 440 del 1991 ma, egregio senatore, vorrei ricordare che c'è la legge n. 287 del 1990, volta alla tutela della concorrenza e del mercato. Ebbene, se, in base alla legge n. 287, qualcuno facesse un esposto all'Autorità *antitrust* per denunciare l'esistenza di un monopolio del sistema ferroviario, tale istituto dovrebbe immediatamente pronunciarsi sulla questione. Quindi, non creiamo altre regole, perchè vi sono già leggi dello Stato atte a tale scopo.

Quanto alla regionalizzazione dei servizi il dibattito è totalmente aperto; abbiamo appreso dal Ministro dei trasporti che sul tavolo delle cosiddette regole vi è una situazione di mutamento del piano generale di trasporto. Se non si procederà alla realizzazione di un piano generale di trasporto è ovvio che si rimarrà nel caos più completo; conseguentemente, il processo di decentramento dallo Stato alle regioni diventerà più complesso. Ci stiamo pertanto adoperando per fornire un documento al Ministero dei trasporti al fine di raggiungere un obiettivo molto più serio anche a livello nazionale.

Per quanto riguarda all'abolizione degli scioperi è opportuna una riflessione di più ampio respiro: sono inevitabili i conflitti in un processo di trasformazione ma, grazie a Dio, siamo in democrazia e se si esce da vecchie organizzazioni sindacali è necessario costituirne di nuove. Ci auguriamo, però, che anche in questa stessa audizione le organizzazioni sindacali autonome trovino più spazio per confronti civili, al di là delle manifestazioni di piazza. In nome dell'organizzazione che rappresento, io stesso ho organizzato la manifestazione svoltasi dinanzi a Palazzo Chigi lo scorso 3 marzo sui problemi legati al trasporto.

Quanto all'immagine dell'Azienda, vorrei ricordare che sono sceso in piazza portando sul mio petto un cartello sul quale vi era scritto: «Mi vergogno di essere ferroviere«. Sono 25 anni che svolgo questa attività, sono figlio di ferroviere e nipote di ferroviere e posso fare dei confronti con il passato: ad esempio, a differenza di una volta il piazzale di «Roma smistamento» – dove si raccolgono i treni merci – è completamente vuoto così come è vuoto il Parco Roia situato a Ventimiglia.

È evidente che le organizzazioni sindacali non firmatarie del nuovo contratto dissentono dal grande coro: siamo di fronte a 11 anni di mala gestione nelle Ferrovie, quindi è evidente che qualcuno, cominciando dai ferrovieri, ne abbia le tasche piene e pensi che non sia più possibile continuare a gestire tutto in questo modo.

Sulla scarsità dei collegamenti non vi è da dire granché a parte l'aver previsto un progetto molto sofisticato quale quello dell'Alta velocità quando si sarebbe potuto dare priorità alla conclusione dei lavori del raddoppio della Genova-Ventimiglia per raggiungere la Francia e della Verona-Bologna per raggiungere l'Austria e la Germania.

Che cosa proponiamo in sintesi? In primo luogo, il risanamento dell'attuale rete soprattutto con la velocizzazione delle tratte sopra citate; la riconversione industriale e la creazione di una nuova rete che preveda l'Alta velocità non fino a Venezia ma fino a Trieste e che non si blocchi a Battipaglia ma prosegua fino a Reggio-Calabria; la progettazione e l'attuazione di una trasversale veloce Bologna-Ancona-Bari-Lecce e Reggio Calabria-Metaponto, attualmente a binario unico; infine la realizzazione dell'anello siciliano.

Ciò premesso, evidenzio il problema del trasporto marittimo che viviamo tutti i giorni: scioperiamo a Civitavecchia dove le navi sono obsolete, come le ha definite lo stesso Ministro dei trasporti che ribadisce continuamente il suo grande impegno per rinnovare tutto, ma si tratta del solito piagnisteo che non accettiamo più. Deve pur esserci qualcuno che si prenda la responsabilità di risanare le Ferrovie.

Proprio in questa prospettiva chiediamo il commissariamento della Società Ferrovie dello Stato spa non soltanto per problemi di qualità della struttura ma soprattutto per risparmiare miliardi ogni anno.

Abbiamo affermato che nove persone ci costano moltissimo ogni anno. Attuando il commissariamento, che per ridare fiducia ai ferrovieri dovrebbe essere affidato a persone di comprovata esperienza (almeno ventennale) nell'ambito delle Ferrovie, si risparmierebbero molti miliardi.

Per quanto riguarda le strutture è stata attuata una notevole frammentazione, uno smantellamento voluto probabilmente per svendere le Ferrovie. Potrei anche fare dei nomi sui possibili acquirenti, ma in separata sede perchè non voglio ricevere l'ennesima querela. Nella stazione di Roma-Termini ci sono 10.000 uffici di cui non sono chiare le funzioni e che mancano di qualsiasi coordinamento.

I piani di controllo – come tutti sanno e siamo stanchi di ripeterlo – sono stati completamente smantellati. Non esiste sicurezza in nessun settore nè per quanto riguarda i mezzi rotabili (locomotori e carrozze) nè per quanto concerne le navi traghetto, le infrastrutture e i binari.

Abbiamo accennato anche al fatto che in alcune linee della tratta Firenze-Milano le Ferrovie, allo scopo di ridurre le azioni di manutenzione, hanno modificato la durezza della rotaia, senza preoccuparsi però di modificare anche la resistenza del materiale rotabile, con la conseguenza che sono sorti problemi di attrito a causa della maggiore usura di una parte rispetto all'altra. Questa potrebbe essere anche la causa dei cosiddetti svii. Sarebbe pertanto opportuno controllare meglio tale situazione.

PRESIDENTE. Sento il bisogno di ricordare ai nostri ospiti un aspetto importante. Quando lei, dottor Cipollitti, afferma che «non dobbiamo cercare altrove le regole», vorrei ricordarle che le direttive comunitarie non «ce le andiamo a cercare»: ci sono e siamo tenuti ad applicarle. Ripeto, non sono frutto della nostra volontà

Do ora la parola al signor Montanari, coordinatore nazionale dell'Unione Capistazione (UCS).

MONTANARI. Senza entrare nel merito delle affermazioni fatte dai signori Galvani e Cipollitti, che peraltro condivido, risponderò ad alcune delle domande che ci avete rivolto.

Avete sollevato il problema dell'immagine che le Ferrovie, con tutti gli scioperi indetti, danno al paese. Noi sindacati autonomi abbiamo un problema politico. Da due anni è in carica un Governo che d'accordo con la CGIL-CISL-UIL non lascia spazio a quelle frange del sindacato autonomo che potrebbero fornire invece un grosso contributo al rilancio delle Ferrovie.

Abbiamo un problema di sicurezza chiamato «ricaduta sul lavoro». Cinque anni fa erano impiegati 226.000 ferrovieri, oggi ve ne sono 125.000 che, a fronte di un aumento del traffico passeggeri e merci, riescono a sopperire al lavoro svolto in passato da un numero di ferrovieri ben più elevato. Ciò ha, ovviamente, causato enormi ricadute sul lavoro ed ha elevato drasticamente la percentuale degli errori umani.

La ragione della minore manutenzione sta nella mancanza di personale. Gli incidenti sono più frequenti perchè i controllli sono inferiori. Non esistono più quei doppi controlli incrociati che in passato riducevano le probabilità di incidenti in quanto il loro verificarsi era legato all'errore di due o addirittura tre persone.

Esiste un problema legato ad una continua modifica delle regole. Ogni 15 giorni ci viene consegnata una normativa nuova che modifica quella attualmente in vigore. In questo modo i vertici dell'Azienda si sentono tranquilli perchè pensano di scaricare le colpe di eventuali errori sul personale. In realtà le Ferrovie non organizzano corsi professionali adeguati e quando vi provvedono ciò avviene solo nei giorni di riposo (così la metà del personale non vi partecipa) o addirittura tali corsi vengono istituiti solo dopo l'applicazione delle nuove procedure.

Altro problema da affrontare, in quanto è causa di molti incidenti , è quello dei passaggi a livello. In questo settore, infatti, l'Italia è priva di una tecnologia avanzata.

Credo tuttavia che i problemi della sicurezza e del rilancio delle Ferrovie debbano essere affrontati dall'insieme delle forze sindacali in modo che tutti contribuiscano al miglioramento della qualità del servizio offerto.

PRESIDENTE. Abbiamo 25 minuti per rivolgere alcune domande ai nostri ospiti ed ottenere rapide risposte.

LAURO. Volevo sapere quali sono, tra le organizzazioni sindacali qui presenti, quelle che non hanno firmato il protocollo d'intesa del 2 dicembre.

PRESIDENTE. Senatore Lauro, il COMU è stato chiamato a partecipare alle trattative al termine delle quali però, pur avendo elaborato una parte del contratto, non ha ritenuto opportuno sottoscriverlo. La FISAST-CISAS e l'UCS non hanno mai preso parte alle trattative.

LAURO. Il sindacato dei macchinisti (SMA) è presente?

MONTANARI. Sì. Signor Presidente, volevo ricordare che l'UCS è stata chiamata a partecipare alla stesura del contratto con funzioni consultive. Al termine delle trattative ci è stato chiesto ripetutamente di firmarlo ma non abbiamo accettato proprio perchè non avevamo potuto partecipare attivamente alla sua stesura. Solo oggi abbiamo confermato la parte del contratto relativa all'ASA e ci siamo rifiutati invece di firmare il contratto di *holding* nel quale si prevedono gli esuberi.

Volevo specificare inoltre che l'UCS, ossia l'Unione degli ex capistazione, è un sindacato che non riguarda una sola qualifica ma raggruppa tutto il personale addetto alla circolazione treni operante nelle stazioni (manovratori, deviatori e così via).

LAURO. Ciò che mi interessa è avere dei chiarimenti sulla trattativa inerente il contratto nazionale delle Ferrovie. Poichè generalmente sono due le parti contraenti...

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Lauro ma quello firmato il 2 dicembre tra il Ministro del lavoro e le parti sociali è un documento, un protocollo d'intesa, che è altra cosa dal contratto di lavoro.

LAURO. Ma è propedeutico.

PRESIDENTE. È un documento che potremmo definire di concertazione e che comunque va tenuto distinto dal contratto di lavoro.

LAURO. Il dato fondamentale è che esso non è stato firmato dal Ministro del tesoro per un problema – almeno così hanno sostenuto stamattina i sindacati – relativo al numero effettivo degli esuberi in Azienda. Ogni tanto si sente parlare di 8.000, di 5.000 o di 10.000 esuberi; sembra che l'ammontare non sia stato ancora determinato. Questo era uno dei motivi per cui ci sarebbe stato il licenziamento. Ripoto, notizie che ho appreso questa mattina, sulle quali vorrei il vostro conforto, richiamandomi anche alla vostra coscienza; visto che non avete sottoscritto il contratto nazionale, potreste illuminarci su questa vicenda: secondo voi è vero che tutto sommato l'Azienda non voleva che l'accordo andasse a buon fine, proprio perchè in quel documento non era precisato il numero degli esuberi?

Volevo poi riallacciarmi al problema della legge n. 59 del 1997 (cosiddetta legge Bassanini) che è intervenuta nell'ambito della sicurezza nel trasporto ferroviario: secondo voi essa ha determinato dei problemi, tenuto conto che non è stata firmata dal Ministro dei trasporti?

PRESIDENTE. Perchè non è stata firmata?

LAURO. Signor Presidente, non lo so: non lo deve chiedere a me, ma al Ministro dei trasporti. Ho posto spesso tale quesito. Sembra che Bassanini non abbia mai interpellato il Ministro dei trasporti per quanto riguarda i problemi di cui questi è competente. Se ci sono delle responsabilità..

PRESIDENTE. La interrompo solo per capire meglio la questione. Lei attribuisce quindi un particolare significato a questa vicende della legge Bassanini.

LAURO. Sì.

Vorrei anche sapere se a vostro avviso il contratto nazionale firmato dalle organizzazioni più rappresentative (CGIL, CISL e UIL) perpetra, e ne potrebbe anzi rappresentare l'aspetto rilevante, la cogestione tra sindacati e Azienda nell'ambito delle Ferrovie dello Stato.

Per ultimo non mi è chiaro un aspetto che è stato richiamato anche nella seduta antimeridiana. Nel settore navale non penso che si ponga il problema della sicurezza, perchè al di sopra di un certo tonnellaggio è certamente utilizzato il *safety management system;* volevo sapere se esiste un sistema di sicurezza simile in base al quale il ferroviere annota gli incon-

venienti e riporta i dati. Questi regolamenti di cui arrivano le circolari attuative sono pianificati attraverso tutte le ASA e ALCA, oppure ognuno va per conto proprio?

CARPINELLI. Signor Presidente, in considerazione del fatto che i sindacati autonomi, in questa particolare situazione, magari sono più nell'occhio del ciclone...

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, senatore Carpinelli, ma vorrei ricordare che quelli presenti non sono definibili «sindacati autonomi» non perchè non lo siano, ma perchè anche nella seduta antimeridiana ne erano presenti altri che si attribuiscono analoga definizione.

CARPINELLI. Li definirò, allora, «sindacati autonomi non firmatari».

Vorrei porre tre domande un po' provocatorie, la cui risposta lascio alla vostra cortesia.

La prima è se nella situazione di disagio e di difficoltà in cui si trovano le Ferrovie dello Stato, e di conseguenza anche chi lavora al loro interno, corrispondono a verità le cifre apparse sugli organi di informazione in particolare correlate agli stipendi dei macchinisti, perchè di quelli degli amministratori abbiamo parlato a sufficienza; vorrei sapere, cioè, se è vero che i salari (in effetti non si tratta di stipendi) dei macchinisti raggiungono le cifre che sono state indicate, pari a 7, 8 o 9 milioni.

PRESIDENTE. Senatore Carpinelli, mi scusi se la interrompo, ma cerchiamo di essere più precisi: ci riferiamo ad un importo di 7, 8 o 9 milioni al mese?

CARPINELLI. Sì.

PRESIDENTE. Per quante mensilità? Lo chiedo solo per capire meglio, perchè altrimenti è difficile rispondere. Inoltre, la stampa sta seguendo la seduta e domani chissà cosa potrebbe riportare.

CARPINELLI. È una notizia già conosciuta e in questa occasione, nel corso di un'indagine conoscitiva, possiamo fare il punto sulla questione.

La seconda questione è la seguente: non essendo questi soldi, ovviamente, rubati, ma frutto di lavoro, i sindacati hanno cognizione della durata del servizio prestato da questi lavoratori, con quel che ne deriva in termini di sicurezza e in relazione agli accordi effettuati all'interno dell'Azienda?

PRESIDENTE. Senatore Carpinelli, con la mia interruzione volevo precisare che se si trattasse di 8 milioni per 13 o 14 mensilità, si otterrebbe, complessivamente, una cifra di 104 o 112 milioni l'anno e che

poi è opportuno chiarire se si tratta di cifre lorde o nette. Preferirei quindi che si indicasse una cifra annua, precisando se lorda o netta.

CARPINELLI. È una domanda alla quale credo che gli auditi sapranno risponderci con puntualità.

La terza domanda riguarda i risultati che questa legittima azione sindacale ha comportato nell'ambito dell'organizzazione dell'Azienda e soprattutto le difficoltà che si sono determinate. Io sono un pendolare e sul treno verifico la contrapposizione, che inizia ad essere molto marcata, tra i macchinisti ed il personale viaggiante. Ad esempio, quando si chiede un'informazione c'è immediatamente uno scarico di responsabilità e questo non depone a favore di un'Azienda che dovrebbe fare degli sforzi per venir fuori dall'*impasse* in cui si trova.

Il quarto quesito riguarda soltanto una valutazione derivante da alcune illazioni probabilmente prive di fondamento: vorrei sapere cosa pensate circa l'ipotesi di microsabotaggi effettuati in quest'ultimo periodo, con riferimento ai piccoli o piccolissimi incidenti che poi hanno avuto una grandissima rilevanza sulla stampa. Voi, come sindacati, avete sentore che potrebbe anche esserci questo tipo di comportamento, che rappresenta una vera e propria provocazione?

VEDOVATO. Vorrei porre un quesito soprattutto ai rappresentanti del COMU, per le ovvie ragioni che derivano dalla domanda stessa.

Nel corso di questa indagine abbiamo spesso sentito delle valutazioni piuttosto negative sul complesso del materiale rotabile, e più precisamente sulla frammentazione delle tipologie di tale materiale, sul loro utilizzo in relazione all'armamento e alle linee, ed in particolare sul materiale rotabile che dovrebbe essere dell'ultima generazione e quindi dare garanzie di funzionalità più adeguate ai sistemi moderni: rispetto a queste considerazioni vorrei avere una valutazione non solo in ordine alla sicurezza, ma più in generale al complesso del funzionamento del vostro sistema.

Oltre a questo, però, gradirei anche una valutazione relativa al livello di professionalità. Ho sentito parlare (anche da voi, pochi minuti fa) di un aggiornamento professionale che, per come è stato descritto, sembrerebbe inadeguato (uso volutamente solo questo termine); è quindi evidente, almeno sulla base di giudizio sommario, che con una presenza molto diversificata di innesti di tecnologia moderna, al di là della cattiva funzionalità degli stessi, un mancato o insufficiente adeguamento dei livelli di professionalità può costituire un elemento di ulteriore difficoltà. Vorrei capire se questa valutazione ha un qualche fondamento e comunque quale sia la vostra opinione in merito.

CÒ. L'amministratore delegato Cimoli, in una recente audizione, ci ha riferito che nell'ultimo contratto di lavoro sono state aumentate a circa 18 le ore lavorative settimanali dei macchinisti.

Mi risulta che sia in essere una situazione molto complessa per quanto riguarda gli straordinari. Vorrei che mi spiegaste bene, intanto,

qual è il monte ore di lavoro straordinario applicabile e qual è il legame di tale monte ore con incentivi, premi e retribuzione, cioè che tipo di retribuzione scatta in caso di effettuazione di ore straordinarie di lavoro.

In secondo luogo, ci è stato riferito che l'ultimo contratto ha sostanzialmente introdotto degli aumenti al di sotto del tetto di inflazione programmata. Vorrei sapere se ciò corrisponde al vero e, in tal caso, per quali categorie; se è questa una delle ragioni che vi ha indotto a non sottoscrivere il contratto; infine, qual è il livello e il grado di precettazione praticato ogni volta che viene indetto uno sciopero. Questo è un dato importante per capire se il diritto di sciopero è stato, come io ritengo, di fatto svuotato.

MEDURI. Giudicate sufficiente la manutenzione del materiale rotabile in ordine alla sicurezza, ed in caso contrario questo elemento può essere ritenuto responsabile dei molti incidenti che quotidianamente riempiono le cronache dei giornali?

PRESIDENTE. Vorrei a questo punto rivolgervi una domanda tesa ad appurare i vostri orientamenti: a vostro parere, la situazione sindacale complessiva all'interno delle Ferrovie è – in questo momento difficile – un punto di forza o piuttosto un punto di debolezza dell'Azienda ? Qualora lo consideriate un punto di debolezza, che cosa sarebbe opportuno cambiare?

GALVANI. Poichè siamo consapevoli della limitatezza delle risorse disponibili è importante concentrarsi innanzitutto sugli investimenti prioritari. Ho fatto in precedenza riferimento al sestuplicamento di alcune tratte ma potrebbero essere presi in considerazione altri progetti anche per il Sud.

Il progetto A.T.C., voluto dall'Azienda, chiaramente molto costoso, non fa i conti con la realtà che di fatto viviamo: se questo si sovrappone, come nei fatti si vuole, all'attuale tecnologia, agli attuali 8.000 chilometri di rete commerciale, di cui 3.400 chilometri sono attrezzati con la ripetizione dei segnali, non si utilizzano al meglio le risorse disponibili; allo stesso modo non riteniamo utile, ad esempio, fare investimenti senza partire dai punti di maggiore crisi, premesso che essi si connettono ad un progetto strategico più ampio, quello che oggi viene definito, dell'Alta capacità.

È opportuno, a nostro parere, individuare le priorità per rendere il sistema più omogeneo, più efficiente dal punto di vista della produzione, dello sviluppo, della qualità del servizio e della sicurezza.

Quanto alla direttiva n. 440, dal 1992 inseguiamo tutti i Governi per realizzare il cosiddetto *safety manager system.* In Italia questo strumento non esiste e viene sostituito dall'autocertificazione: in futuro un privato che decidesse di far circolare i propri treni sulla rete ferroviaria potrebbe farlo purchè qualcuno ne certifichi le qualità, le capacità e la sicurezza; in caso contrario, fallisce tutto compresa l'applicazione dei contratti. Auspi-

chiamo pertanto che nel sistema delle regole sia considerato anche questo aspetto.

Quanto alla regionalizzazione, la nostra preoccupazione è di carattere economico, visto che le regioni dovranno gestire linee secondarie, ritenute già oggi «rami secchi» dal punto di vista della gestione: dare questa competenza alle regioni senza le risorse necessarie per poter gestire in proprio significa falcidiare il servizio ferroviario; magari non sarà così, però sappiamo che queste sono sicuramente le linee a più alto rischio dal punto di vista tecnologico e degli ammodernamenti. La tecnologia viene duplicata sulla rete commerciale e assolutamente azzerata altrove; non esistono programmi di investimento tecnologico per le linee secondarie.

Per quanto riguarda la cosiddetta legge Bassanini, il Ministro dei trasporti ha emesso un decreto legislativo applicativo della stessa: è stata quindi emanata una legge – non so se seguendo un ragionamento coerente – che non è in grado di superare le difficoltà attuali che ritengo opportuno evidenziare, altrimenti Ie regioni del Sud, per fare un esempio, non avranno la capacità economica di gestire le competenze che la legge Bassanini ha affidato loro.

Quanto all'accordo del 2 dicembre uno dei nodi del contendere era, ad esempio, se l'entità del rapporto costo-ricavi dovesse essere pari a 57 o a 52. Abbiamo, infine, convenuto per 52 ma, nonostante l'accordo firmato, l'Azienda ha ritenuto opportuno riportarlo a 57; da quel numero è possibile risalire all'entità degli esuberi, tenuto presente che nel rapporto costo-ricavi nel piano di impresa sono comprese le tariffe ed il contenimento del costo del lavoro; se si volessero poi effettuare paragoni con altri paesi per avere la dimensione del costo del lavoro puro si deve tenere presente che le tariffe italiane sono notoriamente basse rispetto alla media europea.

Sulla questione degli stipendi noi macchinisti siamo veramente mortificati: il contratto di lavoro dei macchinisti è di quarta area, alla quale appartengono la maggioranza dei ferrovieri, considerato che le categorie sottostanti a questa fascia sono ormai esaurite.

Il nostro contratto di lavoro, in particolare, prevede un'oscillazione di stipendio che va da 2 milioni 400 mila a 3 milioni. Qualsiasi altra cifra propagandata è assolutamente distorta e strumentale per effetto di alcuni meccanismi di moltiplicazione dell'incentivazione salariale messi in atto dalla stessa Azienda. È un fatto che abbiamo denunciato più volte, perchè forse eravamo tra i più interessati ad avere certezze dal punto di vista salariale.

La contrattazione individuale, che ha sostituito quella collettiva, ha provocato dei danni enormi. Infatti, se è vero che vi sono degli stipendi molto più elevati rispetto a quelli contrattuali, è anche vero che questo fa comodo all'Azienda il cui obiettivo è disapplicare il contratto. Più volte abbiamo denunciato questa situazione chiedendo anche che venissero posti limiti allo straordinario.

PRESIDENTE. Si tratta di eccezioni o di una percentuale consistente?

GALVANI. Si tratta di eccezioni. Esse riguardano una misura stimabile attorno all'1 per cento del personale. Effettivamente sono condizioni saltuarie perchè non è nemmeno ipotizzabile che una situazione del genere si verifichi sistematicamente.

La situazione di Città della Pieve – tanto per fare l'esempio di un incidente avvenuto con una coppia di macchinisti che lavoravano da più di 11 ore durante un turno di notte e quindi più a rischio – venne da noi denunciata addirittura il giorno prima dell'incidente con un esposto alla magistratura. Tuttora è in corso un'indagine che ha riconosciuto la responsabilità dei macchinisti ma ha anche previsto una denuncia contro ignoti. È significativo il fatto che non vengano ravvisate altre responsabilità che indubbiamente esistono.

L'Azienda per gli straordinari ha speso una cifra pari a 300 miliardi l'anno mettendo con ciò in discussione l'applicazione dei contratti e noi non siamo assolutamente d'accordo con un simile atteggiamento.

Il problema delle 18 ore rappresenta per noi un ulteriore elemento di mortificazione. La professione del macchinista consiste ovviamente nella guida dei treni e per tutti le ore di condotta del treno corrispondono alle ore di lavoro. In realtà le ore di condotta sono solo una parte dell'orario di lavoro ed è anche bene che sia così; è la stessa Azienda che lo vuole, perchè è consapevole che in un allacciamento di andata e ritorno un minuto di comporto tra un treno e l'altro è davvero troppo poco. Quindi anche le soste diventano un fattore funzionale, come lo sono la prova del freno, la visita al mezzo e tutte quelle operazioni accessorie effettuate prima della partenza. Tutto questo comporta delle medie – e tutti sappiamo bene come funzionano – che stabiliscono in 15 ore di condotta il valore medio dei turni e in 29 ore e 15 minuti il valore medio del lavoro programmato, al quale però occorre aggiungere tutto il ritardo che si matura durante la prestazione effettiva. Quando sentiamo i pendolari lamentarsi dei treni che arrivano in ritardo non dobbiamo dimenticare che su quei treni gli stessi macchinisti, anch'essi lavoratori, accumulano un ritardo.

A nostro modo di vedere tutto ciò distorce chiaramente la finalità e la dimensione del nostro lavoro.

CÒ. Quindi l'orario di fatto è molto più alto di quello contrattuale?

GALVANI. No, l'orario contrattuale è di 36 ore mentre l'orario di fatto aumenta per effetto degli straordinari. Faccio un esempio. Per effettuare le 29 ore e 15 minuti programmate i nostri turni arrivano spesso a 170 ore di impegno mensile. Tenete presente poi che il lavoro notturno è particolarmente disagiato perchè occorre un livello di vigilanza notevole (in base alle statistiche dalle 3 alle 5 del mattino si hanno i livelli di crisi più alti). È chiaro pertanto che noi tendiamo ad evitare l'intensificazione

delle tratte di andata e ritorno nel periodo notturno, mentre l'Azienda le ripropone sistematicamente. Sono questi allacciamenti che creano i maggiori disagi nell'impostazione dei nostri turni di servizio e spesso le motivazioni del dissenso riguardano proprio i turni di lavoro che scandiscono la nostra vita.

CIPOLLITTI. Vorrei rispondere al senatore Lauro. Ci tengo molto a sottolineare che le Ferrovie non passano soltanto ed esclusivamente attraverso il lavoro dei macchinisti. Ci sono 120.000 ferrovieri, tutti contemporaneamente responsabili. Certamente i macchinisti lo sono in modo particolare dal momento che sono alla guida di un mezzo che trasporta migliaia di persone, tuttavia non bisogna dimenticare i capistazione, i manovratori, i capitreno e tutto il personale dell'armamento che contribuisce a mandare avanti il sistema. Premesso ciò, capo di imputazione non può essere il macchinista, ma le Ferrovie ed eventualmente i ferrovieri.

Per quanto concerne la domanda del senatore Lauro in ordine al protocollo d'intesa del 2 dicembre 1997, forse le Ferrovie dello Stato l'hanno firmato allo scopo di trovare altre soluzioni al problema dell'esubero del personale. Le tanto decantate 30.000 unità dovevano in qualche modo essere tutelate, non licenziate. Occorreva pertanto trovare delle «finestre», degli ammortizzatori sociali come per gli altri 100.000 dipendenti mandati in prepensionamento. Il discorso affrontato in questi termini e che implicava un costo per lo Stato non ha portato alla risoluzione che ci aspettavamo.

Per quanto riguarda il Contratto nazionale di lavoro, contratto firmato e poi rescisso dalle altre organizzazioni sindacali, non credo che i sindacati presenti oggi in Commissione (UCS e COMU), riconosciuti come rappresentanze sindacali aziendali (RSA) nelle varie unità produttive abbiano partecipato al *referendum* su tale contratto. La nostra organizzazione sindacale (FISAFS-CISAL), in quanto soggetto legittimato, lo ha impugnato con un provvedimento d'urgenza davanti al pretore del lavoro, *ex* articolo 700 del codice di procedura civile, e poichè il provvedimento di impugnazione è stato respinto ci siamo visti costretti a ripresentarlo attraverso il tribunale.

Di fronte all'illegittima esclusione del nostro sindacato dal tavolo delle trattative diventa conseguentemente illegittima la consultazione referendaria sul contratto nazionale arrivata, guarda caso, al 50,5 per cento.

Quanto al problema del coordinamento dei regolamenti con le diverse ASA esso in realtà non viene affatto attuato, altrimenti questa situazione di caos non si verificherebbe, così come non si verificava in passato quando le strutture erano verticalizzate e le informazioni, dall'impianto più periferico alla sede centrale, arrivavano in tempi reali.

Credo con ciò di aver risposto a tutte le domande che mi sono state rivolte.

Sulla questione dei salari sollevata dal senatore Carpinelli, credo abbiano già risposto i colleghi del COMU. Non aggiungo altro, se non che proprio lo scorso anno, di questi tempi, anche noi abbiamo firmato un ac-

cordo per bloccare gli stipendi. Ebbene, nonostante fosse stato sottoscritto l'accordo per il blocco delle ore di straordinario, quelle maturate nel 1997 hanno prodotto una cifra di circa 500 miliardi, pari a circa 10.000 persone in meno.

Anche per quanto riguarda l'altra situazione degli straordinari (visto e considerato che certamente possono determinare una debolezza nelle reazioni fisiche dei soggetti) abbiamo prodotto un ricorso pendente presso la Procura della Repubblica di Roma, nella persona della dottoressa Attanasio, che si sta occupando proprio della vicenda degli stipendi d'oro nelle Ferrovie. La questione è ancora in corso e sarebbe forse il caso che voi ve ne interessaste.

TERRACINI. È stata presentata qualche interrogazione in merito?

CIPOLLITTI. Non credo, non mi risulta, ma se volete posso fornirvi dei dati in merito.

LAURO. Signor Presidente, io ne ho presentata una!

PRESIDENTE. Le faccio i miei complimenti, anche se non possiamo certo interferire con l'autorità giudiziaria!

CIPOLLITTI. Sui risultati in merito ai microsabotaggi cui si è riferito sempre il senatore Carpinelli, le trasmetterò poi due comunicati stampa che ho predisposto, dai quali evincerà che non si tratta di microsabotaggi, ma di altro.

In risposta al senatore Cò, per quanto riguarda il diritto di sciopero, l'11 marzo scorso abbiamo manifestato davanti alla Commissione di garanzia presieduta dal professor Giugni, perchè abbiamo constatato, dati alla mano, che la sua delibera è illegittima e quindi la impugneremo anche davanti al Tar del Lazio, perchè è stata elaborata con i vari soggetti (l'ispettorato delle Ferrovie e le organizzazioni sindacali), ma anche perchè non contempera affatto il diritto di sciopero con quello della mobilità il diritto di sciopero è praticamente limitato al solo 5 per cento delle giornate annue, il che equivale a dire che per il 95 per cento delle giornate non si può scioperare; questo è un altro dato di fatto che sta a significare che il diritto di sciopero sta paralizzando anche l'attività, la funzione delle organizzazioni sindacali riconosciute dalla Costituzione.

Il senatore Meduri ha posto un quesito relativo alla valutazione del materiale rotabile. Se lei, senatore Meduri, si recasse – visto che può farlo, ne ha la facoltà – nelle varie officine per le grandi riparazioni, come quella di Foligno o anche nella sua Melfi...

MONTANARI. Chiedo scusa, ma l'UCS ha parlato qui solo per 5 minuti.

PRESIDENTE. Mi scusi, signor Montanari, ma presiedo io la seduta e non mi risulta di aver tolto la parola a nessun intervenuto.

CIPOLLITTI. Concludendo, invito il senatore Meduri a visitare queste strutture, in modo da poter verificare personalmente cosa significhi lavorare in queste officine, dove mancano varie cose, tra le quali i pezzi.

Il Presidente chiedeva se attualmente c'è una situazione di forza o debolezza, perchè nel momento in cui si vogliono chiudere le porte al dialogo e al confronto, grazie alle organizzazioni sindacali dei ferrovieri che si riorganizzano,ed anche percorrendo una strada piuttosto faticosa, praticamente si sceglie la libertà e di conseguenza, si entra sul piano della conflittualità che ancora permane, anche se il diritto sciopero viene garantito dalla Costituzione.

MONTANARI. Signor Presidente, mi scuso per l'intervento di poc'anzi, ma mi era sembrato che preliminarmente avesse chiesto agli auditi di limitare temporalmente gli interventi per dare spazio un po' a tutti, richiesta della quale ho volutamente tenuto conto nel mio precedente intervento, proprio per lasciare spazio ad altri colleghi.

PRESIDENTE. Della qual cosa la ringrazio.

MONTANARI. Siamo stati chiamati in causa, e penso che questa sia la sede adatta per intervenire sul diritto di sciopero.

È stata posta una domanda: credete che le precettazioni siano tutte legittime? Sicuramente 9 precettazioni su 10 sono illegittime e se mi posso esprimere senza offendere nessuno, abbiamo a che fare con una «banda» formata dal Ministro dei trasporti, dalla Commissione di garanzia, dalla società Ferrovie dello Stato e dai sindacati confederali che strumentalizzano le normative e le leggi esistenti per reprimere il diritto di sciopero degli autonomi: ce ne fanno di tutti i colori.

Su questo argomento vorrei dire alcune cose, considerato che a mio avviso è «implicato» anche il Senato. Il diritto di sciopero è sancito dalla Costituzione, regolato dalla legge n. 300 del 1970 e regolamentato dalla legge n. 146 del 1990. Noi ci atteniamo sempre a tutte queste leggi. Nonostante tutto, come pubblico ufficiale sono stato sollevato quattro volte dal servizio dalla polizia ferroviaria mentre, proprio per ottemperare alla citata legge n. 146, andavo a garantire il passaggio dei treni «dei servizi minimi». Già nell'ottobre 1995 scrissi una lettera al Parlamento e a tutti i partiti politici, ma essi non sono mai intervenuti e questo mancato intervento ha contribuito ad annullare il diritto di sciopero: l'Azienda usa il potere datoriale e gerarchico illecito per reprimere il nostro diritto di sciopero.

Vorrei spiegarmi meglio. Quando scioperiamo, siamo costretti a rimanere in servizio per far circolare i «servizi minimi». L'Azienda ne approfitta e pretende che facciamo circolare tutti quanti i treni e non solo quelli garantiti. Ho con me la prova dell'ultima repressione perpetrata

dalle Ferrovie dello Stato che di fatto vietano ai ferrovieri di scioperare! Questa comunicazione è indirizzata ad un ferroviere e recita: «La signoria vostra è comandata ad astenersi dalla succitata vertenza sindacale». Si ordinerebbe, quindi, di non fare sciopero. E se il lavoratore non ottempera a tale inposizione, viene sanzionato dall'Azienda.

TERRACINI. Signor Montanari, prima ho posto una domanda: perchè non ha risposto? Perchè non mi ha detto prima queste cose?

PRESIDENTE. Signor Montanari, la prego di procedere con il suo intervento, che concluderà la seduta.

MONTANARI. Preliminarmente rilevo di non aver avuto la possibilità di rispondere prima, per cui lo sto facendo ora che è il mio turno.

C'è da prendere in considerazione anche un'altra questione. Nei tribunali e nelle preture abbiamo centinaia di contenziosi per interruzione di pubblico servizio; pur sapendo che non approderanno a nulla, l'Azienda continua a reprimere il personale su tale diritto, perchè una volta che è stata sporta una denuncia, prima che essa vada a definizione passano 7 od 8 anni, ed il lavoratore sottoposto a tale *iter* giudiziario, subisce una pressione psicologica che temporalmente cessa solamente dopo la definizione della vertenza.

Vorrei dire un'altra cosa importantissima, che spero venga colta. Durante i nostri scioperi l'Azienda artatamente, di proposito, ferma i treni, e li blocca alle porte delle stazioni in sciopero e chiama ad intervenire la polizia ferroviaria, incolpando i lavoratori in sciopero, affinchè vengano sollevati forzatamente dal servizio per poi sostituirli con i «crumiri», in modo da far circolare tutti i treni e non solo quelli garantiti, annullando di fatto il diritto e commettendo una grave violenza. Questo è stato fatto presente nelle preture di tutta italia: ritengo che il Parlamento, o il Senato debbano interessarsene, visto che tale comportamento è una evidente repressione di un diritto che va tutelato dagli organi dello Stato.

MAZZER. In risposta al senatore Lauro, lo inviterei a leggere l'articolo 5 del nuovo contratto nazionale che si riferisce al Comitato di gestione. Come organizzazioni sindacali FISAST-CISAS siamo sicuri che questo articolo del contratto comporterà nuovi incidenti ferroviari, nel senso che il Comitato di gestione è un Consiglio di amministrazione parallelo formato dall'amministratore delegato, dai dirigenti FS e dalle organizzazioni sindacali stipulanti, che sicuramente si troverà in contrasto con il vero Consiglio di amministrazione nominato dal Governo, dal Parlamento e dai partiti.

LAURO. Vorrei chiedere l'acquisizione agli atti della nostra indagine conoscitiva del contratto nazionale tra le FS e i sindacati.

PRESIDENTE. Gli Uffici provvederanno a farsi dare copia del contratto e a trasmetterla ai membri della Commissione. Poichè nell'ultimo intervento è stato fatto riferimento ad eventuali obblighi del Senato vorrei soltanto precisare che il Senato ha obblighi e poteri inerenti alla produzione legislativa; può inoltre procedere ad indagini conoscitive, istituire Commissioni d'inchiesta, previa delibera del Senato stesso. Ciascun parlamentare è titolare del diritto di sindacato, cioè può rivolgere interrogazioni ed interpellanze al Governo ed ai singoli Ministri, alle quali deve essere fornita una risposta. Non abbiamo il potere di intervenire o interferire nell'esercizio di altre funzioni e poteri dello Stato se non modificando le leggi o introducendo nuove norme di nostra competenza. Le denunce a noi trasmesse possono pertanto costituire soltanto uno stimolo per la Commissione, per ogni singolo parlamentare o per ogni gruppo politico al fine di procedere a forme di sindacato ispettivo o ad iniziative di legge qualunque esse siano.

Distribuirò alla Commissione il testo della lettera cui ha fatto riferimento il signor Montanari di cui darò sinteticamente lettura: «Attuandosi protesta sindacale U.C.S. dalle ore 10,00 alle ore 17,00 del giorno 11 marzo 1998, al fine di assicurare effettività al diritto di libera circolazione costituzionalmente garantito, ai sensi dell'articolo 2, punto, 2 della legge n. 146 del 1990 e della delibera del 22 gennaio 1998 della Commissione di Garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, la S.V. è comandata ad astenersi dalla succitata protesta sindacale...». Questa comunicazione fa, del resto, riferimento ad una legge e ad una delibera della Commissione di Garanzia, anch'esse – ovviamente – possibile oggetto di critica.

MONTANARI. Non è così come ha spiegato lei.

PRESIDENTE. Mi sono limitato a leggere la lettera che mi ha consegnato. In ogni caso, trasmetterò il testo della lettera ai membri della Commissione.

Dichiaro, infine, conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 16,45.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici
DOTT. LUIGI CIAURRO