

Roma, 5 febbraio 2009

**Circolare n. 28/2009**

**Oggetto: Lavoro – CCNL della mobilità – Nota informativa.**

Per il momento si sono interrotti gli incontri al Ministero dei Trasporti sul CCNL unico della mobilità ferroviaria avendo il Ministro Matteoli constatato l'impossibilità di mediazioni tra le parti interessate. Come ultimo tentativo era stata proposta la sottoscrizione di un protocollo d'intesa che limitava il CCNL in questione ad alcune materie di carattere generale (campo di applicazione, decorrenza e durata, relazioni industriali e mercato del lavoro) e rinviava per le altre parti (tra cui orario di lavoro e trattamenti economici) ai contratti dei singoli settori.

Dal canto loro i sindacati avevano valutato la proposta insoddisfacente ritenendo che avrebbe di fatto congelato la definizione del nuovo CCNL; peraltro i sindacati stanno insistendo con il Ministro Matteoli per una ripresa del confronto.

La Confetra continua a ribadire la contrarietà rispetto a qualsiasi soluzione contrattuale che non tenesse conto delle peculiarità operative del cargo ferroviario privato.

f.to dr. Piero M. Luzzati

Per riferimenti confronta circ.re conf.le n. [13/2009](#)  
Allegato uno  
M/t

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

*Il Sole 24 Ore Trasporti - Quindicinale - 2-14 febbraio 2009*

**Il direttore Luzzati: «Per noi meglio applicare quello della logistica»**

## **Contratto mobilità, il no di Confetra «Serve solo alle Ferrovie dello Stato»**

**P**rosegono gli incontri al ministero dei Trasporti sul Ccnl unico della mobilità: si lavora all'ipotesi di un accordo quadro che dia una cornice di riferimento generale, lasciando poi ai singoli settori definire le regole più specifiche. Al tavolo, oltre a Federtrasporto ed Fs, Asstra e Anav che rappresentano il trasporto pubblico locale, siede a tutela delle imprese del cargo ferroviario privato anche Confetra/Assofer che è molto critica sull'ipotesi di giungere a un contratto unico.

Le specificità del trasporto merci su ferro – ragiona Pietro Luzzati, direttore dell'associazione – sono completamente diverse da quelle del trasporto passeggeri: non si possono estendere al cargo le logiche e le regole pensate per i servizi viaggiatori. Nel trasporto persone c'è una certa coerenza di mercato tra il trasporto ferroviario Fs delle persone e i fertramvieri, nel senso che si dividono lo stesso mercato e non sono in competizione con l'automobile. Viceversa, nel cargo, il trasporto ferroviario delle merci è in competizione col camion. Il trasporto merci via ferrovia è più complicato del tutto strada, se poi diventa anche più costoso non ci sarà nessun operatore commerciale interessato a utilizzarlo».

Per Luzzati tutta la questione parte da un problema che è politico e che non ha vere ragioni economiche: «L'unico motivo è garantire la sostenibilità economica delle Ferrovie dello Stato, che non vogliono stare fuori mercato. Tutto qua, ma è un problema di cui non possiamo farci carico noi. Nel Tpl ci sono i contributi pubblici, nel trasporto di cose tutto ciò non esiste, non c'è nulla di sociale,

è un fattore prettamente economico. Allora, io dico, così come lo Stato ha smesso di produrre automobili e panettoni, deve anche cominciare a smettere di trasportare le automobili e i panettoni. Non c'è motivo che sia lo Stato con un'azienda di sua proprietà, come sono le Fs, a trasportarli. Se ci sono degli operatori privati che senza chiedere un soldo allo Stato, anzi pagando le tasse e creando occupazione, forniscono questo servizio, perché ci deve essere un'azienda che si mette in competizione, si fa sostenere dal sistema finanziario nazionale e poi vuole imporre ai competitori un contratto non conveniente? Questo problema il Governo non lo può aggirare: lo deve affrontare».

Secondo Luzzati il contratto al quale dovrebbe eventualmente far riferimento il cargo ferroviario è quello della logistica: «Certo, ed è un contratto di grande dignità che riguarda 400mila persone, ha ottanta anni di vita, è sottoscritto da tutte le sigle sindacali ed è applicato a un mercato sano dove non ci sono sovvenzioni».

L'ipotesi attorno a cui si lavora adesso è di un accordo su alcuni punti molto generali. «Stiamo seguendo questa impostazione del ministero di Trasporti però non sta scritto da nessuna parte che debba essere per forza così – ragiona Luzzati –. I quattro punti su cui si dovrebbe trovare un punto di sintesi sono decorrenza e durata, relazioni industriali e diritti sindacali, mercato del lavoro, cioè disciplina dei contratti atipici, e campo di applicazione. Se passerà l'accordo si comincerà a pensare almeno al rinnovo del contratto dei ferrovieri fermo da due anni». ■ **F.Tan.**