



Esecutivo Nazionale
www.associazione.cat.it
cat@pec.associazione.cat.it
via dei Camapani 43
00185 ROMA
tel.3294555203 fax. 0108935794

Prot. N.32. E.N /CAT 2017

coordinamento autorganizzato trasporti

Presidenza del Consiglio dei Ministri
usg@mailbox.governo.it

Al Presidente del Consiglio dei Ministri
Ministero del Lavoro e Politiche Sociali
segreteriaministro@pec.lavoro.gov.it

Al Ministro
Ministero delle infrastrutture e Trasporti
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Osservatorio sui conflitti sindacali nel settore dei Trasporti
Piazza della Croce Rossa, 1 Roma
0644234159
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Commissione di Garanzia L.146/90
06 94539680
segreteria@pec.commissione.garanziasciopero.it

Al Gruppo FSI S.p.a.
segreteriacdafs@pec.fsitaliane.it
segreteriacdati@cert.trenitalia.it
segreteriaacda@pec.rfi.it
mercitaliarail@pec.mercitalia.it

Trenord S.r.l.
trenord@legalmail.it

Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.a.
ntvspa@pec.it

Rail Traction Company S.p.a.
railtraction@legalmail.it

Captrain Italia S.r.l.
captrainitaliasrl@registerpec.it

SBB Cargo Italy S.r.l.
sbbcargoitavia@legalmail.it

Nord Cargo S.r.l.
nordcargo@pec.it

Rail Cargo Italia
legal@legal.lineaferroviaria.it

InRail S.p.a.
inrail@pec.it

Crossrail Italia S.r.l.
crossrail@actalispec.it

General Transport Service S.p.a
gtsrail@pec.gtsrail.com

Compagnia Ferroviaria Italiana S.r.l.
compagniaferroviariaitaliana@pec.it

OceanogateItalia S.r.l.
oceanogate.italia@pec.it

Interporto Servizi Cargo S.r.l.
interportoservizicargo@legalmail.it

FuoriMuro Servizi portuali e ferroviari S.r.l.
fuorimuro@pec.it

E p/c
Agens
agens@agens.it

ANSF
agenzia.sicurezza@pec.ansf.gov.it

Roma, 22.12.2017

Oggetto: Attivazione procedure di raffreddamento e conciliazione.

Con riferimento a quanto previsto dalle disposizioni legislative e dagli accordi in materia e a seguito dei vari scioperi già effettuati che, nonostante partecipatissime adesioni non hanno dato le risposte necessarie alle legittime aspettative dei lavoratori, con la presente si attivano le procedure di raffreddamento sulle seguenti problematiche a tutt'oggi irrisolte, che investono in parte le imprese/aziende e in gran parte gli organi istituzionali in indirizzo:

- 1) Riforma Regime Pensionistico
- 2) Rinnovo CCNL Attività Ferroviarie/Mobilità/Contratti Aziendali
 - Limiti Normativi Orario di Lavoro Regolamentati dal Legislatore
 - Rivendicazioni Normative ed Economiche
- 3) Salute e Sicurezza sul lavoro
 - Aggressioni al Personale dei Treni
 - Reintroduzione Dispositivo "Vigilante"
 - Soccorso in caso di malore del Macchinista

- 1) Riforma Regime Pensionistico

Con l'entrata in vigore della riforma del sistema pensionistico – decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge del 22 dicembre 2011, n. 214 – viene superata la normativa prevista per i lavoratori iscritti al Fondo Speciale istituito presso l'INPS, ai sensi dell'articolo 43 della legge n. 488 del 23 dicembre 1999 (Fondo Speciale

Ferrovieri). Dopo aver assistito al discrimine operato nei confronti dei neo assunti (dal 1° aprile 2000 in avanti) e dei ferrovieri delle altre imprese di trasporto, esclusi dal citato fondo speciale, la sopracitata disposizione legislativa ha eliminato in radice qualsivoglia trattamento differenziato nei confronti di alcune qualifiche, soggette ad una attività lavorativa particolarmente logorante, per via delle pesanti condizioni di lavoro (orari, ambienti, mezzi, ecc.). Anche le soluzioni proposte negli ultimi tempi al tavolo governo/sindacato non possono essere la soluzione per lavoratori, come i Macchinisti, su cui grava un'aspettativa di vita inferiore ai 65 anni. Dette qualifiche infatti conseguivano il diritto alla pensione al raggiungimento dei 58 anni di età ed ora, in un solo colpo e senza alcuna ragionevole spiegazione, si sono viste innalzare tale limite, di fatto a 67 anni (ben nove anni in più). Le attività richiamate sono direttamente connesse con la sicurezza e vengono svolte ad ogni ora del giorno e della notte (guida dei treni, turni di lavoro aciclici, attività svolte all'aperto, operazioni di aggancio/sgancio dei veicoli, ripetute salite e discese dai rotabili) e spesso, in condizioni ambientali disagiate. Per tali attività lavorative sono richiesti particolari requisiti di idoneità psicofisica, che vengono verificati con specifiche visite sanitarie la cui frequenza, da triennale diviene annuale oltre i 55 anni. Ne consegue che per i lavoratori interessati ed in particolare per il personale degli equipaggi dei treni, si aprono evidenti problemi circa la possibilità di mantenere oltre una certa età, l'idoneità alle attività da svolgere, con conseguenze dirette per la salute, per la sicurezza personale e della circolazione ferroviaria, per l'eventuale ricollocazione lavorativa e – stante l'attuale legislazione del mercato del lavoro – addirittura per il mantenimento del posto di lavoro. È necessario pertanto un urgente intervento legislativo, mirato al ripristino delle preesistenti condizioni pensionistiche, da estendere ai lavoratori di tutte le imprese ferroviarie, senza distinzione di data di assunzione, senza penalizzazioni economiche, e nel rispetto del generale principio di equità. Di sicuro le ultime modifiche approvate in Parlamento non sono la soluzione, ancorché ed addirittura temporanea, del problema. Pensare che basti bloccare i meccanismi di adeguamento dell'età pensionabile rispetto all'allungamento dell'aspettativa di vita e come negare a molti il diritto alla pensione. Che questa sia la posizione del governo o per meglio dire di chi gestisce i capitali è evidente; che lo diventi per il sindacato significa che siamo oramai nudi senza protezioni.

2) Rinnovo CCNL Attività Ferroviarie/Mobilità/Contratti Aziendali

- Limiti Normativi Orario di Lavoro Regolamentati dal Legislatore

Nell'ambito dei trasporti, i cicli di lavoro sono spesso programmati sulle 24 ore e nel settore ferroviario il personale dei treni (Macchinisti e Capitreño) è esposto ai cosiddetti turni aciclici, caratterizzati da una totale irregolarità degli orari. Il susseguirsi di alcune tipologie di prestazioni, quali quelle definite diurne ma con inizio dalle ore 5,00, impongono ai lavoratori ripetute sveglie in piena notte, tra le 3,30 e le 4,00. Se poi tali prestazioni vengono precedute o seguite da un servizio notturno (lavoro tra le 0,00 e le 5,00) si comprende quale squilibrio esse determinino per il fisico. Nel pieno rispetto delle norme di legge e di contratto quindi, simili sequenze pongono il lavoratore (anche il più attento e scrupoloso), in una condizione di estremo disagio e di seria difficoltà circa il mantenimento del richiesto livello di attenzione, di prontezza di riflessi e capacità di reazione. Di fronte ad una siffatta situazione, si registra una totale assenza di regole "restrittive" sull'orario di lavoro. Le vigenti regole hanno come unici limiti quelli previsti dal D.lgs. 66/2003, cioè le disposizioni generali per un qualsiasi lavoratore. Da quest'ultimo aspetto nasce la ferma protesta che eleviamo verso le istituzioni: se da un lato è lecito, per ragioni di sicurezza, invadere la sfera privata di questi lavoratori con rigidi protocolli e continui controlli di idoneità psicofisica (condizionando la vita del lavoratore in modo importante anche al di fuori dell'orario di lavoro ed arrivando, per i Macchinisti, a prevedere pesanti sanzioni anche penali – D.lgs. 247/2010), dall'altro è ancor più doveroso intervenire su tutti i restanti aspetti che generano analoghi effetti negativi sulla loro efficienza, in primis con azioni preventive che riguardino i limiti dell'orario di lavoro e l'organizzazione dei turni. Basti pensare che con le attuali normative contrattuali è possibile lavorare fino a 17 ore nell'arco di 24, con una pausa in mezzo (Riposo Fuori Residenza) che, nella maggior parte dei casi, comporta un tempo di riposo reale netto di non più di 5 ore. Parimenti è possibile doversi svegliare a casa tra

le 3 e mezza e le 4 di notte per iniziare il lavoro alle 5 e doverlo proseguire fino alle 15 o fino alle 16, in caso di ritardo treno. Stesso ragionamento vale per la successione delle altre tipologie di prestazioni, che risultano antitetiche a qualsivoglia esigenza fisiologica, specie per quanto attiene i ritmi sonno/veglia. In definitiva, le istituzioni e le aziende non possono essere attente e scrupolose solo quando invadono la vita privata dei lavoratori e girarsi altrove, facendo finta che il problema non esista, quando gli stessi lavoratori sollevano questioni scientificamente rilevabili, quali l'impossibilità di far fronte a turnazioni e sequenze lavorative ingestibili dal punto di vista fisiologico. E' urgente quindi

prevedere legislativamente norme di salvaguardia sociale che tutelino salute e sicurezza dei lavoratori coinvolti e li mettano al riparo dal dumping normativo e salariale, imponendo alle imprese di trasporto ferroviario l'applicazione del CCNL Mobilità/Attività Ferroviarie, quale contratto di riferimento per le attività del settore.

In concreto necessitano interventi mirati di natura legislativa, che tengano conto delle specificità lavorative e di come queste incidono sugli equilibri biologici dei lavoratori, fissando limiti correttivi che ne tutelino in modo adeguato la salute. Dal canto loro, le aziende (nell'ambito della contrattazione collettiva), devono consentire ai lavoratori di intervenire (attraverso una rappresentanza diretta) in modo efficace, sulla programmazione dei loro turni di lavoro. Le normative di lavoro per taluni gruppi di lavoratori dell'esercizio (Macchinisti e Capotreno) devono avere una stringente natura legislativa (come accadeva non molto tempo fa con il DPR 374/83) – senza lasciare al "mercato" e alla "concorrenza" aspetti concretamente connessi alla sicurezza; esse devono inoltre comprendere una significativa e logica mitigazione dei limiti generali di orario di lavoro, in linea con i precetti civilistici (art. 2087 c.c.).

- Rivendicazioni Normative ed Economiche

Il CCNL della Mobilità/Attività ferroviarie in vigore dal gennaio 2017 e i successivi accordi aziendali, sottoscritti o in via di sottoscrizione nelle varie imprese, hanno comportato per il personale una serie di peggioramenti normativi, con particolare riferimento al Trasporto Merci, che oggi, a distanza di mesi sono confermati in tutta la loro gravosità. Le criticità più importanti sono individuate nell'aumento dei limiti orari di tutte le tipologie di prestazione lavorativa, sia giornaliera che notturna, nella riduzione delle ore di riposo giornaliere, settimanali e annuali, nella programmazione su base individuale dei turni di servizio e nella conseguente non equilibrata ripartizione dei carichi di lavoro, nel vergognoso mercimonio dei pasti aziendali. Evidenziamo che vi è la necessità di rivedere profondamente sia la parte normativa, migliorandola, sia la parte economica dei contratti. Va assolutamente ripristinato il concetto di DIRITTO AL PASTO durante lo svolgimento del proprio lavoro. I prossimi rinnovi contrattuali devono tenere conto che quest'ultimi sono stati realizzati al ribasso, sia normativamente che economicamente, e che via via hanno causato la perdita di valore d'acquisto dei salari dei lavoratori interessati, in particolare il personale mobile (macchinisti e capotreno). Vanno anche eliminate tutte quelle storture (accordi di start up ecc.) che hanno creato dumping salariale fra le imprese. Per quanto sopra la scrivente si riserva se convocata di inviare una propria elaborazione circa il rinnovo contrattuale.

3) Salute e Sicurezza sul Lavoro

- Aggressioni al Personale dei Treni

Come è ormai noto, negli ultimi anni le aggressioni ai danni del Personale Viaggiante sono in continuo aumento. La costante diminuzione dei livelli di sicurezza a bordo treno è diretta conseguenza della riduzione del personale ferroviario in servizio sui treni e nelle stazioni, mai controbilanciata dalla presenza in ausilio, di agenti di pubblica sicurezza o protezione aziendale. La solitudine del Capotreno ha portato, sul lungo periodo, ad una disarmante perdita di autorità e credibilità, vista la consapevolezza dei malintenzionati dell'impossibilità, da parte di un unico agente, di gestire legalità e sicurezza di esercizio. Si ricorda che, in Italia, ogni attività di controllo espletata da pubblici ufficiali a qualsiasi titolo, non viene mai effettuata da soli e senza testimoni, questo certamente per una maggiore sicurezza fisica ma anche per evitare complicazioni legali che potrebbero scaturire. A questo si aggiunga, che nel Trasporto Regionale, un solo Capotreno gestisce da solo, convogli composti sino a ben 8 vetture. Il sistematico impresenziamento delle stazioni, diventate ormai terra di nessuno, e i tagli verticali del Personale Polfer, con la conseguente rarefazione dei presidi, amplificano il senso di solitudine e di abbandono. Le soluzioni fino ad ora proposte per mitigare la situazione, si limitano all'installazione di telecamere di videosorveglianza che, sebbene fungano da deterrente, non risolvono il problema della sicurezza ma solo quello dell'eventuale riconoscimento degli autori dei reati. A nostro giudizio, le proposte percorribili per iniziare ad arginare in modo serio il problema sono:

- La definizione di una squadra minima del personale di accompagnamento che tenga conto sia del materiale utilizzato, sia dell'orografia delle linee da percorrere.
- Funzioni di controlleria svolte dal CT esclusivamente se supportato da altro personale, FS o di altra amministrazione/azienda (Polfer, guardie giurate, ecc.).
- Nelle ore notturne, tra le 20 e le 6 il capotreno, a prescindere dall'espletamento delle funzioni di controlleria non dovrebbe mai essere da solo.
- Effettuare maggiori controlli nelle stazioni con grande affluenza di viaggiatori, organizzando appositi filtri a terra, per impedire l'accesso ai treni alle persone sprovviste di titolo di viaggio ed ai malintenzionati in genere.

Oltre all'incolumità del personale a bordo treno, è messa in gioco la sicurezza degli stessi viaggiatori, inoltre è posta a repentaglio l'effettuazione di un servizio regolare e decoroso, nonché l'immagine e l'autorevolezza della stessa Azienda.

- Reintroduzione Dispositivo "Vigilante"

La decisione di riesumare e reintrodurre l'UOMO MORTO, camuffandolo da sistema vigilante, è una beffa insopportabile. Detto sistema è stato ed è ritenuto concordemente pericoloso dalla bibliografia internazionale. I punti di reiterazione del tempo di intervento, implementati in questi anni, erano stati tollerati ed ammessi in via transitoria già nel documento della "COMMISSIONE MISTA ex accordo sindacale del 25 gennaio 2006", commissione composta da luminari in materia di salute e sicurezza sul lavoro (ASSESSORS). In quel documento si definì il VACMA con punti di reiterazione "come un sistema atto a rilevare la presenza operativa piuttosto che la vigilanza in senso stretto". Nel medesimo documento gli ASSESSORS dichiaravano: "Si ritiene quindi che il suo impiego possa trovare una giustificazione temporanea finché non sarà compiutamente implementato il sistema di sicurezza di controllo della marcia del treno e che, per quanto riguarda il controllo effettivo della vigilanza del macchinista, vadano esplorati altri possibili sistemi, che in questi ultimi anni si stanno testando nei trasporti, atti a discriminare tempestivamente condizioni di ipovigilanza con metodi non invasivi e non disturbanti l'operatività della persona." È intollerabile che un sistema ferroviario come quello italiano che, a seguito dei tragici fatti di Crevalcore, oggi è totalmente coperto dai Sistemi di Controllo della Marcia Treno, debba essere acriticamente assoggettato a regole europee, che sono condizionate dalle arretratezze tecnologiche delle reti ferroviarie di altre nazioni, nonché dallo storico impiego dell'UOMO MORTO, radicatosi in quei paesi all'inizio del 1900. Ciò, nonostante la scienza lo abbia qualificato come strumento inutile ai fini di una reale vigilanza, elemento di disturbo e dannoso per l'operatore e stante il fatto, che l'attuale livello di progresso tecnologico, offra soluzioni più avanzate, più efficaci e maggiormente rispondenti all'esigenza di monitorare realmente la vigilanza dell'Agente di Condotta.

- Soccorso in caso di malore del Macchinista

L'introduzione del Macchinista Solo (compreso l'equipaggio misto MEC3) alla guida dei treni, comporta la responsabilità datoriale di garantire anche all'unico Macchinista alla guida del treno, tempi di soccorso certi e tempestivi in qualsiasi punto della linea, gli stessi tempi che le attuali procedure garantiscono agli altri operatori a bordo treno e ai viaggiatori. Gli sforzi in questo senso, finora messi in campo con l'elaborazione di specifici protocolli fra imprese, RFI e soggetti deputati al soccorso (118 – VVFF – Protezione Civile) e con le simulazioni fino ad oggi effettuate, hanno ampiamente dimostrato l'inefficacia di dette soluzioni. Nemmeno la paventata soluzione contrattuale circa l'ipotesi di attribuzione della patente A4 a Capitrete e Tecnici Polifunzionali può essere ritenuta una soluzione idonea; appare quantomeno scontato che affidare la guida in emergenza di un convoglio a lavoratori che, per seppur dotati di una patente, non possono avere la dimestichezza e l'esperienza necessarie a gestire un compito delicato come la guida di un treno (per quanto limitata), stante anche l'enorme pressione che inevitabilmente scaturisce in una tale situazione di emergenza. A riguardo registriamo il naufragio della "Commissione PARITETICA per definire gli aspetti del Soccorso" prevista dal CCNL in vigore. Le Imprese di Trasporto hanno finora ignorato ben 3 sentenze di Appello (Genova, Bologna e Roma) e tutti gli atti prescrittivi delle varie ASL. Questo è un atteggiamento molto pericoloso, l'escalation di casi di Macchinisti colti da malore in servizio ai treni è estremamente preoccupante, non si può fare a meno di trovare urgentemente una reale ed efficace soluzione.

La presente comunicazione è trasmessa ai sensi e per gli effetti di cui all'art.2 comma 2 della legge 146/90 così come modificata dalla legge 83/2000.

Per l'Esecutivo Nazionale

catalano@associazioneecat.it

Antonino Catalano
