



Esecutivo Nazionale

www.associazione.cat.it

cat@pec.associazione.cat.it

via Tolemaide 5 R 16129 GENOVA
tel.3294555203 fax. 0108935794

Prot. N.15 E.N /CAT 2022

coordinamento autorganizzato trasporti

Presidenza del Consiglio dei ministri

usg@mailbox.governo.it

Al Presidente del Consiglio dei ministri

Al Ministro

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

segreteriacda@pec.rfi.it

mercitaliarail@pec.mercitalia.it

Trenord S.r.l.

trenord@legalmail.it

Trenitalia Tper

trenitaliatper@cert.trenitaliatper.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.

sbbcargoitalia@legalmail.it

Nord Cargo S.r.l.

nordcargo@pec.it

Rail Cargo Italia

legal@legal.lineaferroviaria.it

InRail S.p.a.

inrail@pec.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

Medway s.r.l.
medwayitalia@legalmail.it

**E p/c
Agens**
agens@fbnetpec.it

Ansfisa
ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

Genova, 21.04.2022

Oggetto: Procedure di raffreddamento e conciliazione.

Con riferimento a quanto previsto dalle disposizioni legislative e dagli accordi in materia, con la presente si attivano le procedure di raffreddamento su problematiche che investono in parte le imprese/aziende in indirizzo e in parte gli organi istituzionali:

- 1) Riforma Regime Pensionistico**
- 2) Rinnovo CCNL Attività Ferroviarie/Mobilità/Contratti Aziendali**
- 3) Limiti legali sull'Orario di Lavoro**
- 4) Salute e Sicurezza sul lavoro**

Più in particolare, si espone quanto di seguito:

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 neoassunti (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 attuate dall'attuale governo non possono essere la soluzione per lavoratori come i Macchinisti, i Capitreno o altri (risulta, ad esempio, che l'aspettativa di vita dei Macchinisti sia inferiore ai 65 anni).

Con la previgente normativa, dette qualifiche conseguivano il diritto alla pensione al raggiungimento dei 58 anni di età; con la nuova disciplina, 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 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. Anche l'eventuale ricollocazione lavorativa diviene problematica; per di più – stante l'attuale legislazione del mercato del lavoro – l'inidoneità potrebbe addirittura pregiudicare il mantenimento del posto di lavoro. È necessario pertanto un 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; nel rispetto del generale principio di equità: a condizioni di lavoro diverse non possono corrispondere gli stessi criteri di accesso a pensione.

Una recente risoluzione della Commissione Lavoro del Senato ha impegnato il governo a ricercare soluzioni; c'è già un interessante disegno di legge, ma il timore è che, come già accaduto in passato, le buone iniziative si scontrino con i conflitti politico-parlamentari e anche stavolta non si giunga a soluzioni adeguate.

2) **Rinnovo CCNL Attività Ferroviarie/Mobilità/Contratti Aziendali**

Il CCNL delle attività ferroviarie, siglato il 22 marzo 2022, di fatto, azzera 6 anni di contratto (2018-2023). Gli importi pubblicizzati sui mass media erano sostanzialmente riferiti ad *Una tantum* che, ovviamente, non difendono il potere di acquisto. Gli aumenti stabili - peraltro dilazionati a partire dai prossimi mesi a fino al termine del contratto - sono 105/115 euro sul c.d. tabellare. Importi che rappresentano un aumento della retribuzione di circa il 4-5% per i "ferrovieri" non turnisti, di circa il 4% dei ferrovieri turnisti e di circa il 3% del personale dei treni.

L'aumento reale non copre l'inflazione maturata nel periodo pregresso (2018-2021), mentre le prospettive dell'inflazione relativa agli anni 2022 e 2023 – ampiamente prevedibile già alla data del 22 marzo 2022 – è stimabile tra il 12 e il 20% nell'arco di tale ultimo biennio. A fine contratto la "caduta" del potere di acquisto - che già oggi è in atto – potrà sfiorare o, addirittura superare il 20%.

In aggiunta e, per certi versi, in modo parallelo, esiste il problema della mancata rivalutazione delle indennità accessorie. Molte mantengono il medesimo importo degli anni '90 e dunque non ricompensano in modo adeguato i sacrifici richiesti al personale turnista e al personale dei treni, soggetto a turni aciclici. Altri capitoli aperti e mai risolti riguardano la reale possibilità di fruire delle ferie e di contraltare l'inopportuno l'utilizzo delle trasferte quale unico strumento aziendale di redistribuzione dei carichi di lavoro.

3) **Limiti legali sull'Orario di Lavoro**

Nell'ambito dei trasporti, i cicli di lavoro sono spesso programmati sulle 24 ore e nel settore ferroviario il personale dei treni (Macchinisti e Capitreno) 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 legali 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 – vd. 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 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 (controlli alcoolemici e tossicologici) 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. È urgente quindi prevedere legislativamente norme di salvaguardia sociale che tutelino sia salute e la sicurezza dei lavoratori coinvolti e li mettano al riparo dal dumping normativo e salariale, prevedendo una specifica legislazione e 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 turni di lavoro. Le normative di lavoro per taluni gruppi di lavoratori dell'esercizio (Macchinisti e Capitreno) 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.).

La ricordata risoluzione della Commissione Lavoro presso il Senato ha fornito indicazioni anche su questo tema. Come per la problematica pensioni, non temiamo di essere additati come “speculatori” di fronte ad un interessante documento della “politica”. Noi non solleviamo adesso queste problematiche: le nostre precedenti procedure di raffreddamento sono del tutto simili alle presenti e le riproponiamo già da 5 o 6 anni.

Ci fa certamente piacere che la politica attenzi i problemi ed individui le medesime soluzioni ma, anche in questo caso, è necessario che alle risoluzioni seguano i fatti.

4) **Salute e Sicurezza sul Lavoro**

• 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 comunità scientifica e sul punto esiste un'ampia 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 totalmente coperto dai Sistemi di Controllo della Marcia Treno - debba essere acriticamente assoggettato a regole europee che sono, in larga misura, 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 introdotti 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 Capitreno 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.

Concludiamo ricordando che L'affare assegnato n.149 riguardante “La salute e la sicurezza del personale del comparto ferroviario” presentato il 10 gennaio 2019 dalla 11ª Commissione permanente (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale) e concluso con una risoluzione votata all'unanimità dalla medesima Commissione in data 22.02.2022, rappresenta lapalissiane impellenti necessità.

Tale atto, infatti, dopo lunghe e impegnative audizioni di esperti, medici, giuristi e parti sociali, impegna il Governo ad intervenire su temi inerenti la sicurezza del trasporto Ferroviario:

- a) a porre in essere interventi legislativi volti a disciplinare in modo più coerente con quanto esposto la gestione dei turni e dei riposi del personale viaggiante con specifico riguardo alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori interessati, ponendo un occhio di riguardo ai lavoratori particolarmente fragili;
- b) a colmare il vuoto normativo esistente in ordine al soccorso al macchinista sia nei treni viaggiatori che nei treni merci;
- c) a prevedere una differente disciplina dei turni di lavoro dei macchinisti e capitreno, in considerazione dei rischi cui sono costantemente sottoposti;
- d) a includere i lavoratori turnisti del settore ferroviario tra le categorie usuranti di cui al decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67.

Questo prezioso lavoro, considerato l'aumento del traffico Ferroviario e quindi delle pericolose derive organizzative funzionali ad aumentare profitti a discapito della sicurezza e salute dei lavoratori, interviene al fine di evitare una escalation di infortuni/incidenti e prematuri decessi dei lavoratori, pertanto, non può restare ostaggio di logiche lobbiste a discapito della collettività. La responsabilità di questo Governo è chiara nel dare seguito alle richieste di questa Commissione e dei lavori che hanno impegnato per quattro anni le istituzioni di questo paese.

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'espletamento delle procedure di raffreddamento previste dalle norme legislative in vigore la scrivente NON gode di agibilità sindacali per cui si richiede preventivo contatto ai recapiti indicati nella presente per fissare una data di svolgimento delle stesse.

Per l'Esecutivo Nazionale

catalano@associazioneecat.it

Antonino Catalano
