



**Esecutivo Nazionale**

[www.associazione.cat.it](http://www.associazione.cat.it)

[cat@pec.associazione.cat.it](mailto:cat@pec.associazione.cat.it)

via Serracapriola 14

00133 ROMA

tel.3395466212

coordinamento autorganizzato trasporti

Prot. N.13. E.N /CAT 2013

**Presidenza del Consiglio dei Ministri**

[usg@mailbox.governo.it](mailto:usg@mailbox.governo.it)

al Presidente del Consiglio dei Ministri

On. E. Letta

**Ministero del Lavoro e Politiche Sociali**

[gabinettoministro@mailcert.lavoro.gov.it](mailto:gabinettoministro@mailcert.lavoro.gov.it)

al Ministro

Prof. E. Giovannini

**Ministero delle infrastrutture e Trasporti**

[ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it](mailto:ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it)

al Ministro

On. M. Lupi

**Al Gruppo FSI S.p.a.**

[segreteriacdafs@pec.fsitaliane.it](mailto:segreteriacdafs@pec.fsitaliane.it)

[segreteriacdati@cert.trenitalia.it](mailto:segreteriacdati@cert.trenitalia.it)

[segreteriaacda@pec.rfi.it](mailto:segreteriaacda@pec.rfi.it)

**Trenord S.r.l.**

[trenord@legalmail.it](mailto:trenord@legalmail.it)

**Rail Traction Company S.p.a.**

[railtraction@legalmail.it](mailto:railtraction@legalmail.it)

**TPER S.p.a.**

[tperspa@legalmail.it](mailto:tperspa@legalmail.it)

**Captrain Italia S.r.l.**

[captrainitaliasrl@registerpec.it](mailto:captrainitaliasrl@registerpec.it)

**Serfer – Servizi Ferroviari S.r.l.**

[amministarzione@pec.serferonline.com](mailto:amministarzione@pec.serferonline.com)

**SBB Cargo Italy S.r.l.**

[sbbcargoitalia@legalmail.it](mailto:sbbcargoitalia@legalmail.it)

**Nord Cargo S.r.l.**

[nordcargo@pec.it](mailto:nordcargo@pec.it)

**Rail Cargo Italia**

[legal@legal.lineaferroviaria.it](mailto:legal@legal.lineaferroviaria.it)

**InRail S.p.a.**

[inrail@pec.it](mailto:inrail@pec.it)

**Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.a.**

[ntvspa@pec.it](mailto:ntvspa@pec.it)

**Crossrail Italia S.r.l.**

[crossrail@lactalispec.it](mailto:crossrail@lactalispec.it)

**General Transport Service S.p.a.**

[gtsrail@pec.gtsrail.com](mailto:gtsrail@pec.gtsrail.com)

**Compagnia Ferroviaria Italiana S.r.l.**

[compagniaferroviariaitaliana@pec.it](mailto:compagniaferroviariaitaliana@pec.it)

**OceanogateItalia S.r.l.**

[oceanogate.italia@pec.it](mailto:oceanogate.italia@pec.it)

**Interporto Servizi Cargo S.r.l.**

[interportoservizicargo@legalmail.it](mailto:interportoservizicargo@legalmail.it)

**FuoriMuro Servizi portuali e ferroviari S.r.l.**

[fuorimuro@pec.it](mailto:fuorimuro@pec.it)

E p/c

**Agens**  
Roma  
[agens@agens.it](mailto:agens@agens.it)

**Asstra**  
Roma  
[asstraservice@pec.asstra.it](mailto:asstraservice@pec.asstra.it)

Roma, 31 Dicembre 2013

Oggetto: attivazione procedure di raffreddamento

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

- 1) Riforma Regime Pensionistico
- 2) CCNL Attività Ferroviarie/Mobilità /Autoferro e Contratti Aziendali
- 3) Riordino Normativo / Normative di Sicurezza

In merito al punto 1

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.). Dette qualifiche 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 addirittura per 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, e nel rispetto del generale principio di equità.

In merito al punto 2

Il CCNL della Mobilità/Attività ferroviarie in vigore dal 28 giugno 2012 e i successivi accordi aziendali, sottoscritti nelle varie imprese, hanno comportato per il personale una serie di peggioramenti normativi che oggi, a distanza di poco più di un anno 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 giornaliera, settimanali e annuali, nella programmazione su base individuale dei turni di servizio e nella conseguente non equilibrata ripartizione dei carichi 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 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 è lecito invadere la sfera privata di

questi lavoratori (con rigidi protocolli e continui controlli di idoneità psicofisica) al fine di garantire sicurezza, ancor più è doveroso intervenire su tutti i restanti aspetti che generano analoghi effetti negativi sulla loro efficienza e sul loro lavoro, 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 (peraltro condivise da esponenti sindacali che poi non sono soggetti a tali turni) è possibile lavorare fino a 17 ore nell'arco di 24, con una pausa in mezzo che al netto dei tempi per i pasti si riduce di fatto fino a 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.

Senza contare che nei contratti risulta anche possibile derogare rispetto ai limiti minimi per il riposo giornaliero, imposti per legge (D.lgs. 66/2003), senza la garanzia di un adeguato recupero psicofisico.

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.

Non si può pensare che l'incredibile aumento dell'inosservanza delle fermate per servizio viaggiatori, anche in stazioni importanti, possa essere dovuto a semplici distrazioni, così come non si può pensare che il rimedio possa essere la reintroduzione del famigerato pedale (quello impropriamente definito vigilante). Soltanto una profonda ignoranza sulla bibliografia mondiale su tale apparecchiatura, può condurre a sostenere che essa possa servire a mitigare il rischio di errore umano.

La sensazione che abbiamo, è invece che si voglia in tal modo mascherare la realtà dei fatti, si voglia cioè spostare l'attenzione dal vero problema; l'eccessiva gravosità dei turni di lavoro, che non consente ai lavoratori di recarsi al lavoro riposati e al 100% della condizione fisica.

Deve essere chiaro che un lavoratore stanco che si addormenta è pericoloso esattamente come coloro che abusano di alcool o utilizzano stupefacenti.

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 devono consentire ai lavoratori di intervenire (attraverso una rappresentanza diretta) in modo efficace, sulla programmazione dei loro turni di lavoro. Nella maggior parte dei casi, non si tratta nemmeno di produrre maggiori costi a carico delle imprese.

Le normative di lavoro per taluni gruppi di lavoratori 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.), prevedendo l'effettiva partecipazione dei lavoratori nella gestione della turnazione stessa.

Al contrario, registriamo da parte delle imprese una tendenza diametralmente opposta, quella cioè di chiudere ai lavoratori ogni spazio di reale contrattazione, attraverso l'affidamento della gestione turni a sistemi informatizzati (in Trenitalia si chiama IVU CREW MANAGEMENT), impostati esclusivamente sulla base dei limiti di lavoro contrattuali e completamente avulsi da qualsivoglia valutazione in ordine alle esigenze biologiche dei lavoratori.

In merito al punto 3

Il riordino delle norme di sicurezza per la circolazione ferroviaria, attraverso l'emanazione da parte di ANSF del Regolamento di Circolazione Ferroviaria (RCF), costituisce certamente una semplificazione poiché enuncia i principi generali che il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono tenuti a rispettare, nell'emanare disposizioni di esercizio e regolamentari.

Non v'è dubbio che la semplificazione è certamente intervenuta per chi, ai vari livelli, emana le disposizioni, ma i lavoratori coinvolti nelle attività di sicurezza stanno constatando la condizione esattamente opposta.

Il proliferare di normative aziendali, sia perché imposte dal "riordino", sia per adeguamenti rispetto alla organizzazione interna delle aziende, genera un'infinita quantità di norme e di casistiche. I lavoratori si trovano pertanto ad agire in un ambito di minori certezze, con sempre maggiori difficoltà di adeguamento, rispetto al continuo variare delle norme che regolano la propria mansione.

Il ruolo assegnato alle rappresentanze dei lavoratori si limita alla sola informazione e consultazione, senza tener conto del fatto che alla fine, tutte le complessità generate dalle disposizioni di ANSF e dalle esigenze di massima economicità delle imprese, vengono scaricate proprio sugli operatori della sicurezza.

Basti pensare all'ipotizzato azzeramento del ruolo del Capotreno sulla partecipazione alle prescrizioni di movimento del treno; ciò semplifica certamente il compito del gestore della rete ma carica tutte le incombenze – in via esclusiva – al macchinista, peraltro rimasto solo in cabina di guida.

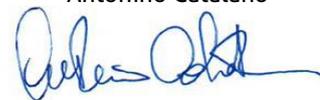
**In definitiva, sollecitiamo un intervento sia istituzionale sia aziendale finalizzato a riesaminare tutte queste criticità per una maggiore tutela della sicurezza nel senso più esteso del termine, poiché gli errori degli operatori addetti alla sicurezza ferroviaria possono determinare pesantissime conseguenze, finanche veri e propri disastri.**

**Quanto sopra 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

Antonino Catalano

catalano@associazione.cat.it



Pagina 3 di 3