



L'editoriale
di Alessandro Trevisan

Diritto di sciopero e sicurezza Il ratto

Ci sono tanti modi per aggredire e sono almeno altrettanti i fini per i quali si aggredisce: per sottomettere, per violare la persona, per limitarne il diritto o l'azione. Nell'antichità resta famosa l'aggressione orchestrata da Romolo nei confronti dei popoli vicini a Roma, i Ceninensi, gli Antemnati, i Crustumini ed i Sabini, chiamati con l'inganno a partecipare con le famiglie allo spettacolo dei giochi al fine di poterne rapire le donne per procreare e popolare la neo-nata "grande Roma".



Una vicenda tutt'ora avvolta dalla leggenda, che tutti ricordano come il ratto delle Sabine e che rappresenta al meglio uno dei motivi principe di una aggressione: la sottomissione alla volontà altrui.

Certo, allora i principi fondanti del vivere civile erano di là da venire e Costituzione, diritti inviolabili dell'individuo e sicurezza di cittadini e lavoratori non erano ancora contemplati nell'embrione di leggi che provavano a regolare la vita delle pseudo-società dell'epoca.

Quasi 3000 anni dopo, per fortuna e merito di uomini illuminati e delle battaglie socio-politiche dei nostri progenitori, l'Italia è oggi patria della Costituzione più declamata al mondo, uno dei Paesi con il maggior numero di Leggi promulgate (quante disattese?) e di altrettante norme e decreti attuativi.

Dentro questo coacervo di disposizioni ci sono "perle di saggezza" come l'art. 2087 del Cod. Civ. che in tema di tutela della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori obbliga il datore di lavoro ad adottare, nell'esercizio dell'impresa, tutte le misure necessarie, tenendo conto della particolarità del lavoro e dei rischi a questa connessi.

L'art. 2087 non si riferisce soltanto alla garanzia di sicurezza e igiene dei luoghi di lavoro, ma interessa anche tutte le altre misure idonee a rendere l'ambiente di lavoro sicuro e funzionale al benessere dei lavoratori. Per il nostro modo di vedere, questa è un'applicazione puntuale del principio di salvaguardia dei diritti della persona che la nostra Costituzione tutela.

continua a pag. 2

Aggressioni: emergenza pubblica

Mentre la Commissione di Garanzia si preoccupa su come sterilizzare la montante protesta dei ferrovieri per la recrudescenza delle aggressioni fisiche e verbali sui treni e nelle Stazioni, a Trapani l'ultimo degli episodi ha visto un Dirigente Movimento aggredito a spintoni e sputi da due malintenzionati in preda all'alcool. Non si parla più di fatti sporadici di cronaca "nera", ma di una emergenza di ordine pubblico e sociale.



Il trasporto pubblico (anche negli autobus i fatti delittuosi si moltiplicano) trasformato in far west dove provocatori e molestatori imperano, mentre le forze dell'ordine faticano a contenere il fenomeno. Ennesimo incontro a Piazza della Croce Rossa per trovare soluzioni e sinergie tra strutture ferroviarie, prefetture e Istituzioni. Perché viaggiare e lavorare su treni e stazioni non si trasformi in un rischio all'incolumità personale....

pag. 3

Parte il ricambio generazionale nel Gruppo FSI

Se c'è una cosa che gli italiani non si fanno mai mancare e la burocrazia! Nuovo accordo, stesse procedure e stessi numeri. Perché? Perché l'INPS non ha giudicato idonea la precedente formulazione alla quale i lavoratori interessati avevano già aderito rispondendo alla manifestazione di interesse.

Pertanto, in virtù della replica dell'accordo tutto l'iter deve essere ripetuto, compresa l'adesione alla nuova manifestazione di interesse che verrà emanata dalle Società non oltre il 15 gennaio 2018. Ma veniamo ai numeri, ai settori produttivi ed alle qualifiche interessate dal ricambio generazionale:

- 330 ferrovieri di R.F.I. (230 Manutenzione Infrastruttura di R.F.I. / 100 Circolazione e Manovra)
- 590 di Trenitalia (70 addetti tra Manu-



tenzione Rotabili, Formazione Treno e Manovra / 40 Assistenza e Vendita / 280 Macchinisti e 200 Capitreno)
- 80 Mercitalia Rail (60 addetti tra Macchinisti e Tecnici Polifunzionali / 20 tra Manutenzione Rotabili, Manovra e Formazione Treno).

Potranno esprimere interesse i lavoratori che, alla data di emanazione della manifestazione di interesse, maturano i requisiti non oltre i successivi 36 mesi. Leggete l'accordo di procedura ed il relativo verbale.

pag. 7

Il S.A.P.S. riunisce i Segretari Regionali: Direzione "cambiamento"

Accelerare la chiusura delle trattative in corso con RFI e Trenitalia, definire gli accordi aziendali ancora "appesi" nelle altre Imprese ferroviarie (da Serfer a Terminali Italia, da Rail Cargo Carrier a RTC), affrontare l'emergenza di personale in quasi tutti i settori dell'esercizio, rispondere picche agli striscianti processi di esternalizzazione in atto nei territori, spesso frutto di iniziative unilaterali di Trenitalia.

Puntare decisamente sul progetto di rilancio di OR.S.A. Trasporti coagulando le forze di tutti i Sindacati di Comparto in vista del rinnovo del Contratto della Mobilità, che dovrà confermare l'atipicità del lavoro e la

specificità delle professioni nel trasporto ferroviario, nel trasporto pubblico locale e nel settore delle infrastrutture viarie e ferroviarie.

Questo in sintesi il documento finale della Direzione Nazionale S.A.P.S. che ha ribadito la necessità di rafforzare la presenza OR.S.A. sui tavoli contrattuali e di condividere le scelte e gli indirizzi di politica sindacale nei trasporti con le altre componenti dell'Organizzazione.

Provando a dare valore aggiunto ad un Sindacato che deve puntare al cambiamento per affrontare le nuove sfide di un mercato sempre più liberalizzato anche nei servizi pubblici essenziali.



pag. 3

Venezia: Porti e Ferrovia al Convegno OR.S.A.

L'intento era chiaro ed il momento storico particolarmente azzeccato. I 100 anni di Porto Marghera, un'area industriale che in passato ha contribuito allo sviluppo del Paese è affacciata sulla laguna e guarda il Porto di Venezia. Dunque, la migliore location per parlare di portualità e trasporto ferroviario con un obiettivo che alla fine ha trovato tutti concordi: la necessità di sviluppare la competitività del servizio merci su ferro ragionando in una logica di sistema. Come Imprese, come visione integrata ed intermodale del trasporto, come impegno delle istituzioni che significa dotare il Paese di una poli-

tica di incentivo al trasporto ferroviario quale elemento di decongestione stradale e di tutela ambientale. In questo senso grande approvazione è venuta per il provvedimento governativo denominato "ferro bonus" che va strutturato sul lungo periodo ed implementato con il contributo anche delle Regioni, certamente tra le più interessate a ridurre i camion sulle strade e lo smog delle città. "Parterre de rois" direbbero i francesi e grande sforzo organizzativo dell'OR.S.A. Confederale di Veneto e Trentino AA e del suo Segretario Ezio Ordigoni. Per un Convegno decisamente riuscito.

pagg. 4 e 5

Indiscreto:

La crisi delle Ferrovie USA Tutto il mondo è paese...

A Venezia si parla di come rilanciare il trasporto merci via treno, a Jacksonville in Florida la CSX Transportation si interroga sulla bontà di aver affidato l'azienda leader nel cargo ferroviario USA a Hunter Harrison. Il nuovo CEO, un passato da risanatore di alcune compagnie canadesi merci, ha deciso di usare la mano pesante per rilanciare l'Azienda: taglio all'occupazione (2.300 lavoratori in meno sui 27 mila della Società), modifiche all'organizzazione del lavoro (turni superiori alle 10 ore, riduzione a 2 giorni di riposo per i Macchinisti che, distanti migliaia di km da casa, non rientrano più in famiglia), nuova strategia industriale con la chiusura della maggior parte degli scali di smistamento, rimessa in servizio di decine di migliaia di carri ferroviari obsoleti. Risultato? Crollo dei tempi di percorrenza con

una velocità media dei treni scesa a 30 km/h e l'ingolfamento dei pochi centri di sosta e smistamento rimasti, disastrosi ritardi nell'approvvigionamento dei materiali che hanno costretto Società come McDonald's e Kelloggs a spostare su gomma le materie prime necessarie per i loro cicli produttivi, ripercussioni negative a Wall Street con le azioni di CSX in caduta libera. Tempi bui per il cargo ferroviario anche di là dell'oceano.



pag. 6

Ferrovieri contro lo sciopero delle pensioni e per il diritto di sciopero: COMING SOON



La Segreteria Generale OR.S.A. Ferrovie chiamerà prossimamente i dipendenti di tutte le Imprese a riprendere la lotta contro lo sciopero pensionistico perpetrato dalla Fomero ai danni dei ferrovieri e che, nonostante le tante e vane rassicurazioni della politica, ancor oggi resta una spada di Damocle sui lavoratori dell'esercizio.

Uno sciopero che dovrà testimoniare la determinazione dei ferrovieri nel perseguire il diritto ad una pensione correlata alla pesantezza ed alla gravosità del loro lavoro e rispondere, nel contempo, all'ennesima "aggressione" al diritto di sciopero da parte della Commissione di

Garanzia. Parliamo ampiamente nell'editoriale di spalla della Delibera n. 17/272 con la quale la CdG ha inteso "disciplinare" i tempi ed i modi di effettuazione dell'astensione dal lavoro nel Trasporto Ferroviario in caso di "gravi eventi lesivi della incolumità e della sicurezza dei lavoratori" derivanti da aggressioni. Una "Delibera di orientamento" che, in attesa del pronunciamento del Tribunale Amministrativo al quale ci siamo già rivolti, merita una sola risposta. SCIOPERO ! Mentre andiamo in stampa manca solo la data: coming soon... .

continua da pag. 1

Quindi un bene "superiore" al quale il legislatore ha aggiunto una serie di Decreti che oggi formano un vero e proprio "Testo Unico in materia di salute e sicurezza sul lavoro".

Persino la stessa Legge che norma l'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali (L.146/90, poi modificata dalla L.83/2000) all'art.2 c.7 prende atto di tale bene e consente al Sindacato la possibilità di proclamare un'astensione dal lavoro senza preavviso minimo e indicazione di durata, per l'appunto: "...nei casi in difesa dell'ordine costituzionale, o di protesta per gravi eventi lesivi dell'incolumità e della sicurezza dei lavoratori."

Come Sindacato, in piena sintonia con lo spirito della Costituzione ed il dettato Legislativo, ribadiamo con forza l'intoccabilità del diritto dei lavoratori a manifestare, anche attraverso lo sciopero, la propria vicinanza ai colleghi aggrediti nello svolgimento del servizio. Ancor più quando questi casi assumono la connotazione di una vera e propria emergenza di ordine pubblico, come dimostra la recrudescenza di questi ultimi anni con la lunga lista di atti violenti ai danni dei ferrovieri, basti ricordare il triste record del Trentino Alto Adige con quattro colleghi di Trenitalia aggrediti nel breve arco di 15 giorni solo un paio di mesi orsono. Dunque, un esercizio del diritto di sciopero tutelato perché giustificato dalla gravità di un fatto esecrabile e non prevedibile, per questo libero da vincoli di programmazione o preavviso e non certo legato all'eventuale ripetitività che, anzi, rafforza la necessità di manifestare. Lo sciopero come un campanello d'allarme da suonare ancora più forte per sensibilizzare istituzioni e opinione pubblica.

Purtroppo in Italia accade che, poi, chi dovrebbe vigilare sulla corretta applicazione della Legge deborda al punto di stravolgerla, assieme ai precetti costituzionali. Anche in questo caso parliamo di una aggressione, altrettanto grave: quella che attraverso surrettizie interpretazioni arriva a limitare o negare un diritto. Parliamo della Delibera n. 17/272 della Commissione di Garanzia dell'attuazione della Legge sul diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali (di cui riportiamo a fianco il testo integrale) che lo scorso 6 ottobre ha "legiferato" sui tempi ed i modi di effettuazione dello sciopero nel trasporto ferroviario in caso di "gravi eventi lesivi della incolumità e della sicurezza dei lavoratori" derivanti da aggressioni. Poco importa che si chiami "Delibera di orientamento", nei fatti è uno stravolgimento del disposto legislativo sul diritto dei lavoratori a manifestare senza limiti e



senza preavviso tutto il loro sdegno per un posto di lavoro che rischia di diventare il luogo dell'eterno riposo o della grave menomazione (chi ricorda il machete di Milano?).

Ma non basta: il Prof. Carrieri, esimio estensore di un siffatto "ratto del diritto", si è spinto oltre. Innanzitutto è partito dal suo personalissimo assunto (non citato dalla Legge) secondo il quale l'art. 2 c.7 della 146 parte dal principio di "eccezionalità dell'evento". Poi, pur prendendo atto che nonostante la gravità dei fatti accaduti tutti gli scioperi hanno garantito l'effettuazione dei servizi minimi, ha comunque eccepito sul fatto che la mancanza di una preventiva conoscenza dell'agitazione può essere causa di disservizi perché l'azienda non ha il tempo necessario ad organizzarsi (?). Infine, in un paradossale paragone tra causa ed effetto, l'eccessiva frequenza delle aggressioni, le consequenziali astensioni dal lavoro e le difficoltà delle Aziende a programmare i servizi minimi (nonostante la garanzia di effettuazione da parte sindacale) fanno venir meno, per il Professore, l'eccezionalità del fatto da classificare, dunque, come "periodico" e sostanzialmente riconducibile nell'alveo della "normalità". Per cui - cari lavoratori - fatevene una ragione e se proprio volete incrociare le braccia, fatelo per non più di 10 minuti!

Un Sindacato serio, appena resa pubblica questa Delibera che reputiamo gravissima, avrebbe portato i ferrovieri (strano no? solo loro devono sottostare a questa imposizione...) davanti a Piazza del Gesù - sede della Commissione di Garanzia - avrebbe proclamato uno sciopero e impugnato il testo al TAR. Noi ci reputiamo un Sindacato serio e magari non l'abbiamo fatto due minuti dopo (confidavamo che su questo tema il fronte sindacale si sarebbe trovato unito nella protesta e nell'azione), ma tutto questo è già in cantiere e lo faremo a breve.

Infatti, mentre andiamo in stampa il nostro studio legale sta già depositando l'impugnazione del provvedimento, lo sciopero si farà a fine novembre assieme alla protesta sullo scippo pensionistico ai danni dei ferrovieri.

Sarà innanzitutto uno sciopero di testimonianza del profondo dissenso della Categoria, ferita da una Delibera offensiva per il lavoro dei ferrovieri e proditoriamente colpita da chi dovrebbe vigilare sul corretto comportamento dell'esercizio del diritto di sciopero con il godimento dei diritti della persona costituzionalmente tutelati, come cita Wikipedia parlando della Commissione di Garanzia.

A noi non pare che la Delibera 17/272 vada in questa direzione, tutt'altro, perché quando la compressione di un diritto arriva al punto di renderlo quasi inesprimibile il dolore spesso è più forte di un'aggressione.

Delibera n. 17/272: Delibera di orientamento in materia di scioperi proclamati nel settore del Trasporto Ferroviario, ai sensi dell'art. 2, comma 7, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, "per gravi eventi lesivi della incolumità e della sicurezza dei lavoratori", derivanti da aggressioni.

LA COMMISSIONE

con riferimento agli scioperi proclamati nel settore del Trasporto Ferroviario, ai sensi dell'art. 2, comma 7, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, "per gravi eventi lesivi della incolumità e della sicurezza dei lavoratori", a seguito delle ripetute aggressioni subite dal personale ferroviario;

PREMESSO

- che il settore del Trasporto Ferroviario è stato recentemente interessato da un crescente numero di scioperi proclamati, ai sensi dell'art. 2, comma 7, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, "per gravi eventi lesivi della incolumità e della sicurezza dei lavoratori", a seguito delle ripetute aggressioni subite dal personale ferroviario addetto al servizio di accompagnamento e di front line;

- che, in particolare, nei soli mesi di agosto e settembre 2017, sono stati effettuate le seguenti astensioni:

- sciopero proclamato, ai sensi dell'art. 2, comma 7, dalle Segreterie regionali Puglia di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Orsa, Fast, Ugl Trasporti, in data 30 agosto 2017 per il 31 agosto 2017 della durata di dieci minuti (h. 17.00-17.10), riguardante il personale equipaggio treno di Trenitalia Puglia, a seguito delle aggressioni subite da un controllore nella stazione di Barletta in data 30 agosto 2017;

- sciopero proclamato, ai sensi dell'art. 2, comma 7, dalle Segreterie regionali Trentino Alto Adige di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Orsa, Fast, Ugl Trasporti, in data 28 agosto 2017, per il 7 settembre 2017 della durata di otto ore (h. 9.00-17.00), riguardante il personale di bordo della Direzione Trasporto Regionale di Trenitalia Trentino Alto Adige, a seguito delle aggressioni subite da tre capotreni il 25 e il 27 agosto 2017;

- sciopero proclamato, ai sensi dell'art. 2, comma 7, dalle Segreterie regionali Toscana di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Orsa, Fast, Ugl, in data 18 settembre 2017, per il 19 settembre 2017 della durata di otto ore (h. 9.00-17.00), riguardante il personale di bordo, macchina, vendita e assistenza di Trenitalia Toscana ed il personale addetto alla circolazione treni di RFI DTP Firenze, a seguito delle aggressioni avvenute nella stazione di Prato centrale in data 17 settembre 2017, a danno di un capo servizio treno di Trenitalia e di un Capo stazione di RFI;

- che, sul tema delle aggressioni al personale di Trenitalia, in continuità con i tavoli nazionali già avviati, le Società Ferrovie dello Stato Italiane e Trenitalia e le Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Taf, Fast Ferrovie, in data 15 giugno 2015, hanno sottoscritto un accordo per dare attuazione ad un programma di azioni formative ed organizzative dirette a salvaguardare la sicurezza e l'incolumità dei propri dipendenti e dei viaggiatori e per sollecitare un intervento congiunto del Ministero dell'Interno e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

- che, più recentemente, la progressiva intensificazione degli episodi di violenza a danno dei dipendenti delle Aziende di trasporto ferroviario ha condotto le Società Ferrovie dello Stato Italiane, Trenitalia ed RFI e le Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Taf, Fast Mobilità, Orsa Ferrovie alla sottoscrizione, in data 21 settembre 2017, di un nuovo accordo, con il quale le parti hanno preso atto che la tematica riguarda l'intero settore dei trasporti, coinvolge diversi soggetti istituzionali ed è legata al più generale problema della sicurezza del Paese; che, pertanto, tutte le iniziative organizzative e formative - che comunque l'Azienda si impegna a potenziare con controlli preventivi antievazione, installazione di impianti di video sorveglianza, dispositivi tecnologici antiaggressione, percorsi formativi, tavoli tecnici territoriali e potenziamento del servizio di protezione aziendale - non possono produrre effetti risolutivi, senza il necessario coinvolgimento del Ministero dell'Interno e dei Prefetti dei capoluoghi di Regione, con funzioni di coordinamento delle forze dell'ordine; che, in tale prospettiva, sono stati aperti tavoli di trattativa con il Ministero dell'Interno e sollecitati i Prefetti ad un'azione di coordinamento sul territorio con il coinvolgimento di parti sociali, aziende e forze dell'ordine, per salvaguardare la sicurezza e l'incolumità del personale ferroviario e degli utenti del servizio;

CONSIDERATO

1. che, ai sensi dell'art. 2, comma 7, della legge n. 146 del 1990, le disposizioni in tema di preavviso minimo e di indicazione della durata non si applicano nei casi di astensione dal lavoro in difesa dell'ordine costituzionale o di protesta per gravi eventi lesivi dell'incolumità e della sicurezza dei lavoratori;

2. che, in relazione agli scioperi menzionati in premessa, sussistono senz'altro i presupposti di gravità dell'evento lesivo tali da ricomprendere la fattispecie nella previsione dell'art. 2, comma 7;

3. che la fattispecie prevista dall'art. 2, comma 7, riveste il carattere di una misura eccezionale di protesta, alla quale si fa ricorso in presenza di eventi di particolare delicatezza e gravità, che richiedono una reazione pronta e immediata;

4. che il regime "privilegiato" delle due particolari ipotesi di sciopero previste dall'art. 2, comma 7, comporta esclusivamente l'esonerazione dal rispetto della regola del preavviso e della predeterminazione della durata, mentre restano intatti gli obblighi relativi alle prestazioni indispensabili, in corrispondenza ad esigenze incompressibili ed indifferibili degli utenti;

5. che, infine la legge n. 146 del 1990 persegue l'obiettivo di garantire l'erogazione dei minimi di servizio ai cittadini utenti durante i conflitti collettivi, qualunque sia lo scopo per il quale essi insorgono;

6. che, tuttavia, avendo il preavviso una funzione strumentale rispetto all'erogazione delle prestazioni/indispensabili ed all'avviso all'utenza (art. 2, commi 5 e 6), nei casi eccezionali previsti dall'art. 2, comma 7, è inevitabile una certa tolleranza verso inadempimenti causati dalla maggiore difficoltà di predisporre le prestazioni indispensabili, in quanto il carattere di immediatezza dell'astensione risulta difficilmente compatibile con la doverosa predisposizione, da parte del datore di lavoro, dei contingenti di personale da comandare per la garanzia dei servizi minimi;

7. che, in relazione al quadro descritto in premessa, a causa della frequente successione nel tempo delle astensioni, quando l'azione di protesta non ha una durata meramente simbolica, ma è tale da incidere significativamente sull'erogazione del servizio, viene meno il carattere di eccezionalità ipotizzato dal legislatore con la previsione normativa in esame, con la conseguenza che non è più accettabile la difficoltà o impossibilità di fruire dei servizi minimi da parte degli utenti;

8. che, peraltro, nei casi prospettati in premessa, oggetto di rivendicazione sindacale non sono tanto le / esigenze di sicurezza degli impianti, dei macchinari e delle infrastrutture, fisiologicamente nella disponibilità dei datori di lavoro, a tutela "dell'incolumità e della sicurezza dei lavoratori", quanto piuttosto le esigenze di garantire i "luoghi di lavoro", intesi in senso lampio, ed, in particolare, di preservare i lavoratori del settore e l'utenza dai pericoli derivanti da aggressioni da parte di malintenzionati, con conseguenti rilevanti riflessi di sicurezza e ordine pubblico;

9. che, in considerazione degli impegni assunti responsabilmente dalle parti, secondo quanto esposto in premessa, sembrano sussistere le condizioni per un confronto ed una pianificazione di azioni congiunte e concertate tra le Associazioni datoriali, le Organizzazioni sindacali ed i diversi soggetti istituzionali coinvolti, al fine di pervenire ad una progressiva composizione della controversia;

10. che, pertanto, anche in tale prospettiva, considerata l'oggettiva difficoltà di una rapida soluzione della vertenza, l'azione conflittuale, praticata con le modalità orarie di uno sciopero di durata "piena", avrebbe, nell'immediato, l'unico effetto di prolungare ed esasperare il danno dell'utenza;

RITENUTO

che, per quanto esposto in premessa e per le motivazioni rappresentate, nel caso di scioperi proclamati nel settore del trasporto ferroviario, ai sensi dell'art. 2, comma 7, "per gravi eventi lesivi della incolumità e della sicurezza dei lavoratori", derivanti da aggressioni, l'effettività della garanzia delle prestazioni indispensabili possa adeguatamente realizzarsi con la previsione di una durata meramente simbolica dell'astensione collettiva;

DELIBERA

1. che gli scioperi proclamati nel settore del trasporto ferroviario, ai sensi dell'art. 2, comma 7, "per gravi eventi lesivi della incolumità e della sicurezza dei lavoratori", derivanti da aggressioni subite dal personale ferroviario, devono essere contenuti nell'ambito di una durata meramente simbolica;

2. di rappresentare al Ministro dell'Interno come il crescente fenomeno delle aggressioni al personale ferroviario sia di per sé una causa di insorgenza del conflitto che pone in essere un grave pregiudizio dei diritti costituzionali dei cittadini utenti del servizio;

DISPONE

la notifica della presente delibera alle Società Ferrovie dello Stato Italiane, Trenitalia ed RFI ed alle Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali FIL T CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI, UGL TAF, FAST Mobilità e ORSA Ferrovie, nonché l'inserimento sul sito internet della Commissione;

DISPONE ALTRESÌ

la trasmissione della presente delibera al Ministero dell'Interno, nonché, per conoscenza, ai Presidenti/1 delle Camere e al Presidente del Consiglio dei Ministri, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lett. n), della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

IL PRESIDENTE

Prof. Giuseppe Santoro Passarelli



Aggressioni: nonostante la Commissione di Garanzia...

Prosegue l'impegno del Sindacato

Imperterriti cerchiamo soluzioni ad un problema che ormai travalica il fatto di cronaca per diventare una emergenza sociale ed un serio problema di ordine pubblico.

Lo scorso 30 ottobre si è svolto un altro incontro con l'holding del Gruppo FSI sui provvedimenti più idonei ad affrontare il tema aggressioni provando ad operare, da un lato sul fronte della mitigazione dell'attuale recrudescenza di casi, dall'altro dotando il personale di supporti tecnologici e formativi per gli operatori. Nel frattempo, il pressing verso il Ministero dell'Interno continua anche da parte delle Associazioni Datoriali. AGENS - ASSTRA e ANAV hanno, infatti, inviato nei giorni scorsi una loro nota (riportata a fianco) nella quale esprimono la preoccupazione per la sicurezza di lavoratori e viaggiatori chiedendo possibili soluzioni, anche di tipo legislativo, e sollecitando uno specifico incontro.

Tornando all'incontro con FSI è stata fatta una prima panoramica sulle Prefetture che hanno attivato il tavolo per affrontare, congiuntamente alle forze dell'ordine (Carabinieri, Guardia di Finanza, Polfer) le Aziende ed i Sindacati, i provvedimenti da attuare nel territorio e le Regioni dove in tema di aggressioni sono stati sottoscritti specifici accordi.

Come ORSA abbiamo evidenziato la necessità del coinvolgimento anche del Ministero dei Trasporti, deputato a procedere alle modifiche normative, in particolare per quanto riguarda il DPR 753/80 ritenendo necessario un aggiustamento delle norme in materia di Polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario e di altre modalità di trasporto.

Sulla tutela dei ferrovieri a bordo treno, i

Responsabili di Protezione Aziendale hanno informato il Sindacato sullo stato di avanzamento delle "app" dedicate al Personale delle Forze Armate che, a bordo del treno non in servizio, può contribuire a scongiurare un'aggressione. Riassumendo "l'applicazione mobile" permetterà di connettere il personale di bordo con gli agenti eventualmente in treno, consentendo una immediata verifica della loro presenza ed una tempestiva richiesta di intervento. Questa sinergia è frutto della convenzione che permette alle forze dell'ordine di salire a bordo senza pagare il biglietto e questa è la condizione affinché gli agenti possano usufruire di tale facilitazione. Una eventuale indisponibilità all'inserimento dell'app sul cellulare farà decadere, per quel rappresentante delle Forze dell'Ordine, il diritto alla gratuità. Per la realizzazione di tale supporto informatico sono state incaricate alla progettazione due aziende che hanno richiesto quattro mesi di tempo, mentre una prima sperimentazione potrà essere avviata in Toscana dove in tal senso è stato sottoscritto un accordo con le Prefetture e l'Assessore Regionale alla Mobilità.

Per il personale di terra si stanno implementando le presenze del personale ai tornelli



Foto David Campione

che verranno installati a breve in 29 stazioni e nella prima fase (si ipotizzano 6 mesi) l'attività di presenziamento sarà affidata a società di portierato. E', inoltre, previsto il miglioramento dell'illuminazione dell'area tornelli che sarà potenziata, al pari della videosorveglianza con l'installazione di telecamere in ulteriori 70 stazioni. L'investimento impegnerà 22 milioni di €. per i prossimi anni.

Sul fronte della formazione d'aula il consuntivo 2017 parla di 348 giornate già utilizzate per il personale del trasporto regionale e 110 per quello della Passeggeri. Nel 2018 la formazione proseguirà per specifiche attività di front-line. La formazione "fisica", invece, coinvolgerà in primis il personale di Protezione Aziendale che verrà inviato, sia in orario di lavoro che fuori (ed ovviamente solo su espressa volontarietà), a corsi di difesa personale le cui scuole sono in via di individuazione, assieme al necessario capitolato di gara. Sempre per i colleghi dell'Antievazione è stata segnalata la necessità dell'opportuna tutela legale ed anche la riservatezza sul nominativo in caso di verbali da emettere nei confronti di persone sprovviste di biglietto che non intendono regolarizzare la posizione.

L'Azienda, su ambedue i temi, ha dato ampie assicurazioni sull'integrazione assicurativa e sullo studio di soluzioni che prevedano la compilazione dei verbali con la sola indicazione della matricola del collega. Ovviamente vanno verificate le possibili ricadute in tema di ricorsi legali da parte dei sanzionati.

Il confronto prosegue. ■



Roma, 18 ottobre 2017

Spett. le Ministero dell'Interno
Piazza del Viminale
ROMA

Dr. Prefetto Mario Morcone
Capo di Gabinetto del Ministro
dell'Interno
gabinetto.ministro@interno.it

Oggetto: **Incontro sulla sicurezza.**

Sempre più di frequente si registrano episodi che vedono il personale addetto ai servizi di trasporto automobilistico e ferroviario vittima di aggressioni e violenze in genere.

Per tale motivazione le scriventi Associazioni, preoccupate per la sicurezza non solo dei propri addetti ma anche dei viaggiatori, chiedono la fissazione di un incontro in cui poter esporre la problematica sopra rappresentata e cercare possibili soluzioni, anche di tipo legislativo, con l'obiettivo dell'eliminazione del fenomeno della violenza.

In attesa di un cortese riscontro della presente, presentiamo distinti ossequi.

Il Presidente ANAV
Giuseppe Francesco Vinella

Il Presidente ASSTRA
Massimo Roncucci

Il Direttore Generale AGENS
Diego Giacchetti

ANAV
Piazza dell'Esquilino, 29
00185 Roma
Tel. 1 39 06 4879301
Fax 1 39 06 4821204

ASSTRA
Piazza Cola di Rienzo 80/A
00192 Roma
Tel. 1 39 06 68603.1
Fax 1 39 06 68603555

AGENS
Viale Pasteur, 10
00144 Roma
Tel. 1 39 06 5903974
Fax 1 39 06 5903825

Due giorni di lavoro per preparare il 2018

La Direzione Nazionale S.A.P.S.

Importanti sono stati gli argomenti discussi nella terza riunione di Direzione Nazionale del 2017:

➤ lo stato dei confronti nazionali e territoriali in RFI, Trenitalia, Mercitalia e nelle altre Imprese private di trasporto ferroviario merci e viaggiatori che vedono l'OR.S.A. ed il SAPS presenti con una significativa forza associativa che continua a crescere, assieme al consenso verso le iniziative sindacali messe in campo dall'Organizzazione. Molti interventi dei Segretari Regionali si sono soffermati sulle carenze di personale in quasi tutti i settori dell'esercizio e sulla difficoltà di un reale processo di ricambio generazionale, soprattutto nelle sale e nella manovra. Per quest'ultima attività, da tempo soggetta ad una progressiva fuoriuscita di personale che non viene sostituito, la Direzione ha chiesto una particolare attenzione del Sindacato verso gli striscianti processi di esternalizzazione in atto nei territori, spesso frutto di iniziative unilaterali di Trenitalia;

➤ lo sviluppo del progetto trasporti che con la Consulta, in programma entro la fine dell'anno, rilancerà l'azione del Sindacato Autonomo per il rinnovo del Contratto della Mobilità, per l'affermazione

delle specificità professionali nel trasporto ferroviario, nel trasporto pubblico locale e nel settore delle infrastrutture viarie e ferroviarie. Questo in una logica di rafforzamento della presenza di OR.S.A. sui tavoli contrattuali e di condivisione delle scelte e degli indirizzi di politica sindacale nei trasporti con le altre componenti dell'Organizzazione;

➤ le scadenze del prossimo anno, a partire dai rinnovi dei quadri sindacali del Personale di Stazione nei Congressi Regionali, sino ad arrivare al Congresso Nazionale S.A.P.S. di fine settembre ed a quello di OR.S.A. - Ferrovie previsto nel successivo mese di ottobre. Un Sindacato in movimento che preparerà il futuro dell'Organizzazione in continuità con le battaglie sin qui sostenute sulle pensioni dei ferrovieri, sui diritti (a partire da quello dello sciopero), sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, sulla tenuta occupazionale e salariale della Categoria che passa per un Contratto unico di settore da esigere e difendere in tutte le Imprese di Trasporto.

Il documento finale dei lavori (che riportiamo in pagina) riassume i temi trattati e le posizioni condivise dai Segretari Regionali S.A.P.S. - in piena sintonia con la Segreteria Nazionale - ma non fa capire quanto è stato intenso e proficuo il dibattito interno tra le Regioni. Soprattutto il tema organizzativo e la necessità di adeguare le strutture centrali e periferiche del Sindacato è stato uno degli argomenti più trattati, a con-

ferma di come il Personale di Stazione dell'OR.S.A. dimostri ampia disponibilità a lavorare per una Organizzazione più snella al centro, per essere più vicina ai lavoratori in periferia e negli Impianti. Non sfugge a nessuno che un Sindacato, nato dalla fusione di una rappresentanza monocratica (come l'ex Comu) con una Federazione di Categorie (l'ex Fifsaf), si è rivelato una scelta valida e vincente sin tanto che il CCNL è stato, nei fatti, costruito ad immagine e somiglianza della più grande impresa ferroviaria del Paese. Oggi le mutate condizioni di mercato, l'avvento di decine di imprese ferroviarie con regole diverse, anche e soprattutto sul fronte del lavoro, le prospettive di una definitiva affermazione di un Contratto di settore che metta a sistema le varie modalità di trasporto nel Paese, impongono una diversa visione del Sindacato Autonomo, professionale e di base. Il connubio Federazione / Sindacato di settore deve essere visto oggi nell'ottica, appunto, dei Trasporti senza per questo scimmiettare i Sindacati Confederali la cui visione è profondamente diversa dalla nostra, perché incentrata nell'idea generalista del lavoro. Di contro, noi siamo convinti che si debbano invece valorizzare, dentro i Contratti, le specificità professionali e le peculiarità lavorative di ciascuna attività. Questo, ovviamente, in una logica solidaristica tra tutte le anime di OR.S.A. Trasporti e di rispetto delle reciproche diversità nell'organizzazione di ciascun Sindacato del Comparto.

La Direzione Nazionale S.A.P.S. - OR.S.A. tornerà a riunirsi ai primi di dicembre per definire tempi e modalità di avvio della fase congressuale, a partire dalle Province e dalla Regioni e che occuperà le strutture del Sindacato nella parte del primo semestre 2018. ■



S.A.P.S. - OR.S.A. Ferrovie

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base
SEGRETARIA NAZIONALE DEL PERSONALE DI STAZIONE

Via Magenta, 13 00185 ROMA
Tel. 1 39 06 66894 - Fax 1 39 06 24333 ☎ Urbano 064456789 - Fax Urbano 06 4730 4333
E-mail: saps.orsafferrovie@sindacatoorsa.it Sito Internet: <http://www.sapsorsa.it/>

DOCUMENTO DI DIREZIONE NAZIONALE S.A.P.S. - OR.S.A.

Nei giorni 26 e 27 settembre si è riunita la **Direzione Nazionale S.A.P.S. - ORSA** per discutere della situazione sindacale nel Gruppo FSI e nelle Imprese Private (con particolare attenzione al settore Cargo, Manovra e Logistica) e programmare i prossimi appuntamenti statutari del Sindacato, a partire dalla imminente Consulta dei Trasporti dell'OR.S.A.

Sulle trattative in itinere farò puntati su

- la **Circolazione di RFI**, per la quale si ribadiscono le richieste di omogeneizzazione economica e normativa del Controllo Produzione Circolazione e delle Sale CCC (indennità di sala e VdT) - la conferma degli attuali Reparti Operativi - le soluzioni delle problematiche logistiche - l'inaccettabilità dell'attuale proposta aziendale sulle Stazioni rette da Q e la volontarietà degli eventuali trasferimenti per declassificazione;
- la **Commerciale DPLH e DTR**, con la prima che necessita di chiarezza sul futuro e sulla sua collocazione nella prospettiva della societizzazione delle Frece e la seconda che deve, quanto prima, vedere il Sindacato attivarsi per riprendere il confronto nazionale sull'organizzazione e sul reticolo di Vendita e Assistenza;
- il settore della **Cargo** ed in particolare il tema dei diritti e delle tutele del personale in un segmento lavorativo totalmente aperto alla concorrenza. Il SAPS ha ribadito con forza la necessità che a tutte le Imprese Merci su ferro sia applicato il Contratto di riferimento delle Attività Ferroviarie. Una pre-condizione necessaria ad evitare l'attuale deregulation su turni, orari e salario con i lavoratori Polifunzionali già ora in una insostenibile situazione di incertezza normativa ed economica, questo sia in **Mercitalia Rail** che nelle Imprese Private (vedi gli esempi di GTS - RCC Italia - SBB Cargo etc.) Va fatta quanto prima chiarezza sull'utilizzazione di questo personale a terra come a bordo, senza ulteriori scorciatoie regolamentari o fantasiose interpretazioni del dettato contrattuale.

In merito alle future scadenze congressuali il SAPS ritiene che la **Consulta Trasporti**, che vedrà la partecipazione di tutti i Sindacati del Comparto, dovrà ridare slancio all'attività di quella che in futuro sarà la casa di tutti i lavoratori dei trasporti che si riconoscono nel Sindacalismo Autonomo, Professionale e di base. Le decisioni che scaturiranno in quell'assemblea indicheranno la volontà delle componenti di OR.S.A. di sviluppare sinergie tra i Sindacati ed iniziative comuni sui temi del lavoro, dell'occupazione e dei diritti contrattuali, con un occhio di riguardo al futuro rinnovo del CCNL della Mobilità.

In questa fase di grande movimento di tutto il Sindacalismo Autonomo, anche **OR.S.A. Ferrovie** dev'essere in grado di guardare oltre il proprio ambito, oltre le proprie strutture per trarre una maggiore e più incisiva presenza sui territori, negli Impianti e nelle sedi. Non si può, afferma all'unisono la Direzione Nazionale, lasciar cadere l'opportunità che le scadenze congressuali offrono per ripensare la nostra Organizzazione e renderla veramente capace di intercettare quel grande bacino di lavoratori del ferro che chiedono di essere rappresentati dall'ORSA, alla quale riconoscono il ruolo di un Sindacato non generalista e più attento alle dinamiche del lavoro e delle sue professioni.

In questo senso la Direzione SAPS dà mandato alla Segreteria Nazionale perché rinnovi alla Federazione ed agli altri settori di ORSA Ferrovie la richiesta di ragionare sulle necessarie modifiche statutarie e su una **organizzazione più snella e più vicina alle Regioni**, chiamate anch'esse ad uno sforzo maggiore per garantire presenza, vicinanza e sostegno ai ferrovieri di tutte le Imprese. Vanno ricercate tutte le possibili convergenze per garantire, già nel 2018, una struttura dell'ORSA Trasporti e dei Sindacati che la compongono più coesa, più attenta all'evolversi anche industriale dei trasporti e protesa alla costruzione di un Sindacato sempre più professionale e capace di rinnovarsi.

27.09.2017

la Direzione Nazionale S.A.P.S. - ORSA

Porti e Ferrovia: l'obiettivo possibile

Pieno successo partecipativo e alto livello degli interventi ha registrato il Convegno del 13 ottobre a Mestre "Corre sui binari il rilancio della portualità veneziana" che pur svolgendosi al mattino di un giorno lavorativo ha visto circa 150 presenze rimaste fino al termine dei lavori. Presenti numerosi dirigenti di Imprese, Onorevoli, Senatori, Organizzazioni Sindacali e una folta rappresentanza dei lavoratori e della cittadinanza mestrina e veneziana. Il convegno promosso dall'OR.S.A. in collaborazione con il Centro culturale SFET di Mestre, si è posto l'obiettivo di coinvolgere le istituzioni per convergere su posizioni condivise tra Regione - Porto - C. M. Venezia in merito alle scelte prioritarie da portare al Comitato per Venezia di prossima convocazione.



Ezio Ordigoni: Segretario Confederale Sindacato OR.S.A. Veneto - Trentino A.A. / Presidente SFET

Dopo la Relazione del segretario **Ezio ORDIGONI** sono intervenuti il Vice ministro all'economia e finanze **Pier Paolo BARETTA**, il Sindaco di Venezia **Luigi BRUGNARO**, il Presidente dell'Autorità Portuale **Pino MUSOLINO**, per la Camera di Commercio il dott. **Damaso ZANARDO**, le Imprese Ferroviarie con **Giancarlo LAGUZZI** (FerCargo) e **Stefano MANSANI** (Mercitalia Rail), Rete Ferroviaria Italiana con l'ing. **Christian COLANERI**, l'ing. **Gabriele PUPOLIN** del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, il dott. **Pasquale MAROTTA** Agenzia Delle Dogane. Il dibattito, coordinato dalla giornalista di Televeneziana **Maria Stella DONÀ**, non ha certo evitato i problemi ma ha saputo portare anche interessanti proposte.

Sui primi si è declinata soprattutto la mancanza di una politica dei trasporti nazionale che sposti sul ferro il 92% delle merci che oggi viaggiano con altri mezzi (con la gomma a farla da padrona), mentre in Europa sui binari già viaggia il 20-25% del trasporto Cargo.

Poi i costi del servizio per le operazioni di manovra e per il doppio macchinista sui treni. Su quest'ultimo aspetto la diversità di vedute con il Sindacato è stata recepita dall'affollata platea del Bologna soprattutto quando l'OR.S.A. ha posto il tema della sicurezza e del Contratto Unico di un settore, oggi carente di regole sull'utilizzazione del personale ed esposto ad una strisciante concorrenza basata sul dumping contrattuale.

Queste le criticità alle quali i partecipanti hanno però contrapposto alcune ipotesi di soluzione: lo sviluppo infrastrutturale dell'ultimo miglio e per consentire la circolazione di treni più lunghi e più pesanti, il potenziamento dei collegamenti delle aree portuali con le più importanti linee ferroviarie ad alta velocità, lo sforzo già in atto

delle imprese sul fronte degli investimenti per intercettare i bisogni di un trasporto moderno che significa nuovi carri e locomotori.

Un convegno pienamente riuscito dove i relatori hanno presentato delle novità ed una serie di slides inedite, è stato impreziosito dall'attenzione sul tema dello stesso Governo, con la partecipazione del vice ministro Baretta, con i saluti ricchi anche di proposte e prospettive del Ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti e del Governatore del Veneto Luca Zaia.

Il Ministro Gian Luca GALLETTI, tra l'altro ha precisato: "... Solo nell'ultimo anno, sono stati emanati nove decreti di approvazione di progetti di bonifica e messa in sicurezza per un totale di circa 40 milioni di euro. Inoltre, tutta l'area risulta pressoché interamente caratterizzata. Il Ministero dell'ambiente si è fatto parte attiva anche per garantire che una parte delle risorse dei Fondi Sviluppo e Coesione 2014-2020 fossero assegnate al completamento degli interventi di conterminazione dei canali industriali del Sin, cui sono stati destinati oltre 70 milioni di euro. Con il protocollo d'intesa con il Comune di Venezia, da me firmato nel gennaio scorso insieme al sindaco Brugnaro, abbiamo voluto imprimere un'accelerazione al risanamento ambientale, per superare le complessità connesse all'inquinamento delle matrici che storicamente hanno interessato il Sin, temperando l'esigenza primaria ambientale con quella di riqualificazione industriale e di potenziamento dei livelli occupazionali.

Perché ambiente ed economia sono due temi che vanno affrontati in-

sieme.

L'ambiente è un volano dello sviluppo sostenibile e gli investimenti su Porto Marghera stanno proprio a dimostrare non solo la presenza del governo, ma l'idea più profonda di un nuovo sviluppo lontano dall'insicurezza ambientale per cittadini e territorio".

Il Governatore del Veneto Luca ZAIA ha ribadito: "... il rilancio della zona portuale di Marghera, occasione irripetibile per la crescita economica e occupazionale dei nostri territori, passa anche attraverso appuntamenti come questo.

In tal senso, le progettualità destinate al miglioramento delle infrastrutture, i progetti circa l'ottimizzazione dei collegamenti ferroviari, l'inizio di serie riflessioni sull'istituzione di una "zona economica speciale", rappresentano opportunità che non possiamo e non dobbiamo perdere".

Un obiettivo su tutti: sviluppare la competitività del servizio merci su ferro nei porti ragionando in una logica di sistema.

Impegno e intesa fra Imprese, istituzioni e parti sociali con una visione integrata ed intermodale del trasporto significa dotare il Paese di una politica di incentivo al trasporto ferroviario quale elemento di decongestione stradale, di tutela ambientali e del lavoro.

In questo senso, grande approvazione è venuta per il provvedimento governativo denominato "ferro bonus" che va strutturato sul lungo periodo ed implementato anche con il contributo delle Regioni.

Rimane comunque presente uno scoglio importante, come evidenziato

nella relazione del segretario OR.S.A. e confermato negli interventi, relativo alla mancanza di fondi destinati da RFI alle infrastrutture della portualità veneziana, per nuovi accessi e collegamenti con le principali direttrici ferroviarie e all'azione insoddisfacente di Mercitalia, maggior competitor nelle società di trasporto ferroviario italiano, che dopo aver perso quasi la metà del trasporto oggi si prefigge di recuperare importanti quote di mercato in tempi troppo lunghi e con poche risorse. RFI non ha ancora un progetto esecutivo per modificare l'accesso al porto e nemmeno risulta esistano finanziamenti stanziati. Ad oggi Mercitalia non sembra interessata a sviluppare le proprie attività di trasporto nel nodo portuale di Venezia.

Il Nodo infrastrutturale di Mestre - Porto Marghera è una vera opportunità di sviluppo, per Venezia, per il Veneto e per il Paese. Un'area industriale e portuale di oltre 2mila ettari con immense aree disponibili per potenziali investitori, una realtà senza pari in Europa.

L'OR.S.A. è impegnata per il rilancio del trasporto ferroviario e per l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria del Nodo di Mestre - Porto Marghera per ridare vita al Porto, attraverso l'attivazione dei Bivi, del collegamento ferroviario con l'Aeroporto.

Ultimo Miglio

Tecnicamente è possibile l'efficientamento dell'Ultimo Miglio ferroviario con velocizzazione della manovra nell'area portuale, il potenziamento dei terminal per ottimizzare i costi di stoccaggio delle merci, la realizzazione nuovi accessi e uscite ferroviarie e stradali dal Porto.

La distribuzione dei traffici dentro il Porto mostra un progressivo aumento degli stessi verso la dorsale di via dell'Elettricità e verso la zona più a sud del Porto, pertanto occorre realizzare un collegamento diretto tra la zona sud di Porto Marghera con la linea ferroviaria VE-MI e le relazioni con TS e UD. Inoltre, il progetto dovrebbe connettere le aree di maggior sviluppo del porto con la rete ferroviaria fondamentale riducendo i tempi di manovra interna al Comprensorio evitando il passaggio per la Stazione di Mestre.

Zona Franca

Chiediamo l'ampliamento della Zona Franca Doganale di Venezia asservita ai traffici portuali ed aeroportuali e sostenuta da una fiscalità di vantaggio finalizzata ad attrarre attività produttive, creare posti di lavoro e rigenerare l'area industriale di Marghera.

ZES

Lo stesso dicasi per le Zone Economiche Speciali, che presentano condizioni di fiscalità agevolata, per le quali è essenziale il coinvolgimento di Comune, Città Metropolitana e Regione affinché, attraverso un emendamento, il Governo includa Venezia nelle aree Zes.



Tutela ambiente

Necessita urgentemente anche il completamento degli interventi di conterminazione dei canali industriali per procedere celermente alla attuazione delle Bonifiche garantendo una migliore tutela dell'ambiente. Temi questi su cui è doveroso intervenire nella imminente convocazione del "Comitato per Venezia".

Il lavoro è salario, ma anche dignità: manifestiamo il nostro impegno per contrastare il lavoro precario creare le migliori condizioni per garantire sviluppo economico, occupazione e qualità della vita.

Ezio Ordigoni.



CORRE SUI BINARI IL RILANCIO DELLA PORTUALITÀ VENEZIANA

I Nodi del trasporto Ferroviario: Istituzioni, Imprese, forze sociali e sindacali a confronto

CONVEGNO

Mestre - venerdì 13 ottobre ore 10.00 - Hotel Bologna
(Ore 9.30 registrazione - Ore 10.00 - Inizio lavori)

Introduce:

Ezio ORDIGONI - Segretario OR.S.A. Confederale Veneto - Presidente SFET

Intervengono:

Dott. Luigi BRUGNARO - Sindaco di Venezia

Trasporto Ferroviario Nodo Mestre Porto Marghera Venezia:

- Ing. Giancarlo LAGUZZI** - Presidente FerCargo
- Dott. Stefano MANSANI** - Mercitalia Rail (FS) IF Comitato Autorità Portuale
- Ing. Christian COLANERI** - RFI Dirigente Direz. Commerciale ed Esercizio Rete
- Ing. Gabriele PUPOLIN** - CIFI - Collegio Ing. Ferroviari Italiani

Portualità Veneziana:

Dott. Pino MUSOLINO - Presidente APV

Zes - Zona Franca - Aspetti Doganali:

- Dott. Damaso ZANARDO** - Pres. Comm. C.M. CCIAA Venezia Rovigo D. L.
- Dott. Pasquale MAROTTA** - Agenzia Delle Dogane e dei Monopoli - Direzione Interregionale delle Dogane per il Veneto e F.V.G.

Interventi conclusivo:

On. Pier Paolo BARETTA - Sottosegretario economia e finanze

Ore 12.15 - Saluto Sindacati - Ospiti - Dibattito.

Coordina:

Dott. Maria Stella DONÀ giornalista di Televeneziana

OR.S.A. Confederale
Organizzazione Sindacati Autonomi e di base
Segreteria Regionale del VENETO e TRENTO A.A.
Piazzale Favretti 5, Stazione FS - 30171 Mestre (Ve) - tel. 041784144
SFET - Centro culturale G. K. Keenlg - Studi Ferroviari Esercizio Trazione

Speciale Convegno ORSA Veneto

Porti e Ferrovia: l'obiettivo possibile

Hanno detto...



Di seguito, riportiamo la sintesi di alcuni degli interventi che hanno animato il dibattito del Convegno.

Christian Colaneri (RFI – Esercizio rete)



Rete Ferroviaria Italiana è impegnata a contribuire concretamente al raggiungimento degli obiettivi del

Libro Bianco UE: al 2030 il 30% delle merci spedite oltre i 300 km dovranno essere trasportate via treno, al 2050 questa percentuale dovrà salire al 50%.

Per questo l'attuale rete ferroviaria AV europea dovrà essere triplicata ed i collegamenti tra aeroporti e porti dovranno essere effettivamente fruibili. RFI ha riservato importanti investimenti nello sviluppo prestazionale delle reti (sagome – moduli e pesi assiali) e nell'integrazione sia fisica (arrivare all'ultimo miglio significa meno manovra) che dell'intero processo treno.

Giancarlo Laguzzi (Presidente FerCargo)



Oggi la competizione nel trasporto ferroviario delle merci è reale e le Imprese si stanno misurando in un

mercato sempre più concorrenziale. Utile il ferro bonus (aspettiamo la via libera del suo prolungamento da Bruxelles) che ha fatto crescere nel 2016, rispetto al 2015, del 6% il traffico. Non è poco in una situazione che vede l'Italia fanalino di coda dell'area UE con solo l'8% di merci che corrono sui binari rispetto, non tanto al 70% della Svizzera, ma al 25% della media europea. Dentro quell'8% FerCargo è cresciuta nello stesso periodo del 20% e le Imprese Private oggi sono

al 45% del trasportato in Italia ed al 68% in ambito internazionale. Restano i costi di una infrastruttura non ancora adeguata alle richieste del mercato: con binari di 750 mt., treni da 2.000 ton. e sagome da 4 mt. il costo unitario di merce trasportata si ridurrebbe del 20%. Altrettanto dicasi del costo del lavoro dove solo in Italia si dibatte ancora del doppio macchinista e dove la manovra costa dal 10 al 30% in più per le rotture di carico tra dentro e fuori i terminali.

Stefano Mansani (Mercitalia Rail)



Restiamo Impresa leader con ricavi superiori al miliardo di € e con 4.000 addetti. Lavoriamo per essere

un'Azienda integrata con la spina dorsale sul ferro e con l'obiettivo, dopo un periodo di razionalizzazione, di produrre reddito per il Gruppo FSI già dal 2018. Condivido la necessità di fare sistema, di investire sui carri moderni che rispondano alle esigenze del mercato (cosa che MIR sta già facendo) e di lavorare con RFI per efficientare il processo treno, soprattutto nell'ultimo miglio.

Damaso Zanardo (Confindustria Venezia-Rovigo)



Crediamo sia importante che il disegno di riassetto istituzionale promosso dalla Legge n. 56/2014 (cd.

legge Delrio) sappia coniugare le due riforme, quella della Province/Città Metropolitane e quella della portualità, nella logica di una programmazione ed una pianificazione condivise ed orientate allo sviluppo ed alla competitività del Sistema Paese facendo perno, rispettiva-

mente, sul Piano Strategico Metropolitan e sul Piano Regolatore Portuale. Dobbiamo partire da questo per costruire una sorta di "politica portuale" integrata con il territorio e le istituzioni, capace di interpretare il cambiamento e cogliere gli elementi di compensazione e di relazioni nella filiera di governo (Europa, Stato, Regioni, Città Metropolitane, Sistemi Logistico - Portuali, Comuni).

Pino Musolino (Presidente Autorità Portuale)



Va detto che i ritardi infrastrutturali a Venezia, come su altri Porti, sono il risultato oggi degli errori politici e di gestione di ieri. Il lavoro che ci aspetta è duplice: da un lato saper intercettare i finanziamenti europei essenziali per dare gambe ai nostri progetti, dall'altro lavorare per più efficienza e meno costi. Come? Con un unico centro di responsabilità dei binari nell'area portuale, un unico gestore della manovra ed un sistema integrato del servizio di terra con il monitoraggio continuo dello stato del treno e dei carri. Venezia in questo è già leader con una riduzione a 15-30 minuti dei tempi di spostamento.

Restiamo Impresa leader con ricavi superiori al miliardo di € e con 4.000 addetti. Lavoriamo per essere un'Azienda integrata con la spina dorsale sul ferro e con l'obiettivo, dopo un periodo di razionalizzazione, di produrre reddito per il Gruppo FSI già dal 2018. Condivido la necessità di fare sistema, di investire sui carri moderni che rispondano alle esigenze del mercato (cosa che MIR sta già facendo) e di lavorare con RFI per efficientare il processo treno, soprattutto nell'ultimo miglio.

Pier Paolo Baretta (Sottosegretario Economia e Finanze)



Venezia è oggi al centro di un'attenzione particolare, soprattutto dalle istituzioni internazionali e dagli investitori asiatici che la considerano centrale nella nuova "via della seta". Inoltre la ripresa economica, dai dati in nostro possesso, si sta concentrando soprattutto nel Nord Est Italia e queste sono congiunture favorevoli che non possiamo lasciarci sfuggire. Questo Convegno è utile per rinserrare e rinsaldare le fila di tutti coloro che credono nello sviluppo dei porti italiani e nella sinergia mare – ferro. Bisogna avere idee e coraggio, lo stesso avuto da quegli imprenditori "visionari" che in piena prima guerra mondiale seppero scommettere sullo sviluppo industriale di Porto Marghera. Sappiate fare sistema, scommettete sullo sviluppo e mettetelo alla prova la politica e la sua capacità di legiferare per sostenere le vostre idee ed i vostri progetti.



IL PRESIDENTE

Venezia, 12 ottobre 2017

Preg.mi Signori,

come già anticipato dalla mia segreteria, non mi sarà possibile presenziare al Convegno "Corre sui binari il rilancio della portualità veneziana", in occasione del Centenario dalla costruzione di Porto Marghera, a causa di concomitanti impegni istituzionali.

Plaudo, tuttavia, alla conferenza, soprattutto per le finalità che si propone. Il rilancio della zona portuale di Marghera, occasione irripetibile per la crescita economica e occupazionale dei nostri territori, passa anche attraverso appuntamenti come questo.

In tal senso, le progettualità destinate al miglioramento delle infrastrutture, i progetti circa l'ottimizzazione dei collegamenti ferroviari, l'inizio di serie riflessioni sull'istituzione di una "zona economica speciale", rappresentano opportunità che non possiamo e non dobbiamo perdere.

La nostra Regione, prendendo a prestito un antico adagio, deve ritornare a "coltivare il mare", a curare maggiormente quell'intimo connubio che portò prosperità alla nostra Terra, e da cui possono provenire ancora nuove e ulteriori fonti di sviluppo.

Nell'augurare la buona riuscita dell'evento, colgo l'occasione per porgere i saluti della Regione del Veneto e miei personali.

Dott. Luca Zaia

~~~~~  
Preg.mo Signore  
Comm. Ezio Ordigoni  
Segretario  
OR.SA confederale del Veneto e Trentino A.A  
Nicola Spolaor  
Nereo Malacrida  
Segretari  
OR.S.A Ferrovie Veneto  
Piazzale Favretti 5,  
30171 Mestre (Ve)



Caro Ordigoni,

ritengo utile e importante un convegno come il vostro, che si interroga sulle grandi prospettive di rilancio del nodo infrastrutturale di Mestre-Porto Marghera.

La grande complessità dell'area, che richiama a enormi potenzialità e insieme a note criticità da risolvere, ha bisogno che tutti gli attori istituzionali lavorino insieme per raggiungere i migliori risultati.

Quanto è più di mia competenza, ovvero la bonifica e la tutela ambientale, si incrocia dunque con le grandi sfide dell'infrastrutturazione, come del rilancio produttivo.

Tra i Siti di interesse nazionale italiani, voglio ricordare che Marghera è quello con la percentuale più alta di progetti approvati: circa il 65% per i terreni e le acque sotterranee. Solo nell'ultimo anno, sono stati emanati nove decreti di approvazione di progetti di bonifica e messa in sicurezza per un totale di circa 40 milioni di euro. Inoltre, tutta l'area risulta pressoché interamente caratterizzata.

Il ministero dell'Ambiente si è fatto parte attiva anche per garantire che una parte delle risorse dei Fondi Sviluppo e Coesione 2014-2020 fossero assegnate al completamento degli interventi di contenimento dei canali industriali del Sin, cui sono stati destinati oltre 70 milioni di euro. Con il protocollo d'intesa con il Comune di Venezia, da me firmato nel gennaio scorso insieme al sindaco Brugnaro, abbiamo voluto imprimere un'accelerazione al risanamento ambientale, per superare le complessità connesse all'inquinamento delle matrici che storicamente hanno irriterato il Sin, temperando l'esigenza primaria ambientale con quella di riqualificazione industriale e di potenziamento dei livelli occupazionali.

Perché ambiente ed economia sono due temi che vanno affrontati insieme. L'ambiente è un volano dello sviluppo sostenibile e gli investimenti su Porto Marghera stanno proprio a dimostrare non solo la presenza del governo, ma l'idea più profonda di un nuovo sviluppo lontano dall'insicurezza ambientale per cittadini e territorio.

Comm. Ezio ORDIGONI

Convegno "Corre sui binari il rilancio della portualità veneziana"  
Mestre, 13 ottobre 2017

Leggi e divulga  
la Nostra Stazione



Direzione Redazione Amministrazione  
Via Magenta, 13 – 00185 Roma  
Tel. 064456789 – fax 064452937  
Autorizzazione:  
Trib. Civile di Roma N. 1/2017 del 12/11/2017  
E-mail: lanostrastazione@sindacatoorsa.it  
Sito Internet: http://www.sapsorsa.it/  
Chiuso il 31 ottobre 2017  
Direttore: Alessandro Trevisan  
hanno collaborato: Roberto Spadino, Ezio Ordigoni, Ferdinando Battaglia





# Indiscreto



3V

## La crisi delle Ferrovie USA - Tutto il mondo è paese.....

C'è un proverbio della provincia veneta che dice "tutto el mondo xe paese fora che Gaggio, Marcon e Dese". La storia dice che Marcon (oggi Comune), la sua frazione Gaggio e Dese (una località confinante amministrata dal Comune di Venezia) ai primi dell'800 altro non erano che aree rurali con una particolarità in comune: campeggiavano tra le distese di colture tre chiese e la domenica le campane suonavano per chiamare alla messa i contadini (che stavano sui campi 7 giorni su 7, feste comandate comprese). Dunque, se la chiesa si dice indichi la presenza di un paese, a Gaggio, Marcon e Dese la chiesa c'era ma il paese no.

Digressione a parte, il titolo di questo indiscreto non si attaglia solo al proverbio veneto, ma anche al trasporto merci in crisi anche fuori dal Bel Paese, persino di là dell'oceano.

Le ferrovie degli Stati Uniti, nell'immaginario collettivo, ricordano le battaglie con le tribù indiane per la costruzione della Western Railway, l'epica realizzazione della ferrovia transcontinentale che nella metà del XIX secolo unì la Costa Orientale e quella Occidentale dopo la fine della guerra civile americana.

Che gli Stati Uniti avessero bisogno dei binari era palese allora e resta una scelta quasi obbligata ancor oggi, soprattutto nelle merci. Basta guardare la cartina geografica: la vastità del continente nordamericano, le distanze tra le città e la

necessità di approvvigionamento rendono le ferrovie adatte al trasporto delle merci sulle lunghe distanze, in un panorama scarsamente abitato che facilita la movimentazione dei treni a costi più bassi rispetto ai camion. Sino alla prima metà del XX secolo tale peculiarità valeva anche per il servizio passeggeri con i treni a farla da padrone nella mobilità dei cittadini americani. Poi l'avvento della concorrenza aerea è risultata infine troppo forte per poter ancora mantenere un efficace servizio transcontinentale.

Oggi, dunque, se parliamo di ferrovie negli USA parliamo soprattutto di trasporto merci. Nel contempo, però, dobbiamo denunciarne il grave stato di crisi, frutto soprattutto delle scelte sbagliate di

Hunter Harrison, il nuovo Ceo di CSX la compagnia americana leader nel settore. Il manager, molto apprezzato in Canada per aver contribuito alla ripresa di alcune compagnie ferroviarie, si è insediato alla guida di CSX a marzo 2017 e, mentre la borsa salutava con favore la scelta (negli Stati Uniti tutte le società ferroviarie sono private), in azienda iniziavano le fibrillazioni. In primis con i Sindacati per il taglio all'occupazione (2.300 lavoratori in meno sui 27 mila della Società) e le modifiche all'organizzazione del lavoro (i macchinisti guidano treni che trasportano enormi quantità di materiale, coprendo migliaia e migliaia di chilometri, viaggiando per giorni e giorni). Questo stressante lavoro, con turni anche supe-

riori alle 10 ore, prima della "cura" Harrison prevedeva tre giorni di riposo che il nuovo Ceo ha pensato bene di ridurre a 2 impedendo ai ferrovieri il ritorno alle proprie abitazioni.

Ancor peggio, ha fatto in tema di strategia industriale ed investimenti: ha chiuso la maggior parte degli scali di smistamento ed ha rimesso in servizio decine di migliaia di carri ferroviari obsoleti e non in grado di fornire prestazioni ottimali. Questo disastroso binomio ha causato il crollo dei tempi di percorrenza con una velocità media dei treni scesa a 30 km/ora e l'ingolfamento dei pochi centri di sosta e smistamento rimasti (a Nashville, una delle principali stazioni, i tempi medi di sosta sono raddoppiati raggiungendo le 50 ore). Inevitabili i problemi al servizio, le lamentele dei clienti, tra tutti McDonald's e Kellogg's alle prese con disastrosi ritardi nell'approvvigionamento dei materiali che hanno costretto le due Società a spostare su gomma le materie prime necessarie per i loro cicli produttivi.

Ora Wall Street sembra voltare le spalle ad Harrison e le azioni CSX sono state penalizzate da queste improvvise scelte, per altro prima criticate a bassa voce ed ora apertamente conte-

state anche dal fondo di investimento che controlla la compagnia.

Come al solito (tutto il mondo è paese... è iniziato lo scaricabarile delle responsabilità con un furibondo Harrison che accusa il sindacato ed una parte del personale di opporsi al cambiamento lavorando contro l'Azienda, mentre emerge sempre più evidente il problema strutturale delle compagnie ferroviarie statunitensi unicamente protese al profitto di breve termine, senza investimenti su un parco rotabile ormai "alla frutta"). Sono le contraddizioni del libero mercato e dell'assenza di regole su competizione e concorrenza che portano gli investitori del ferro a non ragionare su investimenti di lungo periodo (che non assicurano elevati rendimenti a breve), puntando al guadagno "fast" che passa - anche - per una esasperata ricerca della produttività di sistema.

Se a questo aggiungiamo che le promesse di Obama su uno sviluppo anche infrastrutturale della rete (era un estimatore dell'Alta Velocità europea) non vedranno la luce per la politica di tagli alla spesa pubblica attuata da Trump, ecco che i rischi e le incognite di una politica iper liberista nei trasporti denunciata a più riprese dall'OR.S.A. oggi hanno un "casus belli" su cui riflettere.

L'Italia, già apripista europea in tema di liberalizzazioni ferroviarie, ci auguriamo che almeno stavolta eviti di fare del "nuovo mondo" il nostro paese.....



## La Nostra Storia Siamo Sempre Voi

ASSISTENZA SANITARIA PER I FERROVIERI  
E LE LORO FAMIGLIE



INFO SU QUESTI ED ALTRI PIANI SANITARI  
NELLE SEDI REGIONALI.

Sanità  
integrativa e  
Tutele professionali,  
perché il lavoro non  
sia un problema.

Messaggio con finalità divulgative.  
Prima della sottoscrizione leggere attentamente  
i Regolamenti delle forme di assistenza ed i relativi allegati.

SEDE NAZIONALE: Via San Gregorio, 48 - 20124 Milano  
C.F. 80074030158 - Tel. 02.66726.1 - Fax 02.66726313  
Albo società cooperative sez. società di mutuo soccorso n° C100040  
infocenter@mutuacesarepozzo.it

Seguici su



www.mutuacesarepozzo.org

SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO  
**CESAREPOZZO**  
servizi d'integrazione sanitaria

## Fondo per ricambio generazionale Prestazioni solidaristiche straordinarie

Riportiamo i testi dell'Accordo di Procedura sulle prestazioni solidaristiche straordinarie del 26 ottobre 2017 e dell'Accordo sul Ricambio generazionale del 31 ottobre 2017 sottoscritti il primo dal Gruppo FSI ed il secondo da Trenitalia S.p.A. con le OO.SS. FILT - FIT - UILTRASPORTI - UGL TAF - FAST Mobilità e OR.S.A. Ferrovie in quanto la precedente formulazione, alla quale i lavoratori interessati avevano già aderito partecipando alla manifestazione di interesse.

Pertanto, in virtù della replica dell'accordo, tutto l'iter deve essere ripetuto, compresa l'adesione alla nuova manifestazione di interesse che verrà emanata dalle Società non oltre il 15 gennaio 2018.

### Accordo di procedura prestazioni solidaristiche straordinarie del 26 ottobre 2017

In applicazione dell'art. 2, lett. d) e dell'art. 5, lett. c) del Regolamento del Fondo, per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito Fondo), di cui al decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 99296 del 18.05.2017, pubblicato nella G.U. n. 166 del 18.07.2017 (di seguito DI 18 maggio 2017, 11. 99296), le Parti convengono in merito al seguente accordo di procedura al fine definire le modalità, i criteri e le procedure per l'attuazione del ricambio generazionale da attivare attraverso l'utilizzo delle prestazioni solidaristiche straordinarie di cui all'accordo sopra richiamato.

Come stabilito dall'Accordo del 24 giugno 2013, la disponibilità economica denominata "dotazione prestazioni solidaristiche straordinarie", come risultante dal Bilancio del previgente Fondo approvato al 07.03.2015 dal Comitato Amministratore del Fondo e pari ad euro 124.419.590 (centoventiquattromilioni quattrocentoquindici euro), potrà essere utilizzata solo entro un periodo massimo di 24 mesi decorrenti dalla data di primo accesso alle prestazioni solidaristiche straordinarie e fino a completo esaurimento della suddetta disponibilità economica. L'attuazione ed il rispetto delle modalità, dei criteri e delle fasi procedurali di seguito individuate costituiscono condizione necessaria per l'accesso agli interventi del Fondo previsti nel presente accordo

Il presente accordo annulla e sostituisce integralmente l'accordo del 06.02.2017.

#### Presupposti

Le cause che giustificano l'attivazione delle prestazioni solidaristiche straordinarie del Fondo per ricambio generazionale sono individuate nelle seguenti circostanze:

rinnovo tecnologico degli impianti, dei rotabili e dei processi industriali, che richiedono professionalità con competenze specialistiche coerenti con quanto richiesto dalle tecnologie innovative introdotte; elevazione dei requisiti per l'accesso alla pensione di vecchiaia per il personale dell'esercizio (macchinisti, capi treno, manovratori e formatori treno), ad opera della Legge 22 dicembre 2011, n. 214, c.d. "legge Fornero", in materia di nuovi requisiti di accesso al trattamento pensionistico.

#### Campo di applicazione

Tenuto conto dei presupposti, il presente accordo si applica esclusivamente al personale dell'esercizio (della manutenzione delle infrastrutture, della circolazione, al personale mobile (macchinisti, capi treno, tecnici polifunzionali), al personale di vendita e assistenza alla clientela, al personale della manutenzione dei rotabili, al personale di manovra e formazione treno) di RFI S.p.A., di Trenitalia S.p.A. e di Mercitalia Rail s.r.l.

Potranno accedere quindi alle prestazioni straordinarie solidaristiche del Fondo tutti i lavoratori con contratto a tempo indeterminato dipendenti dalle suddette Società che rivestono, alla data di

emanazione della "Manifestazione d'Interesse", le figure professionali utilizzate nelle attività di esercizio come individuate nel successivo paragrafo "Distribuzione degli accessi alle prestazioni solidaristiche straordinarie del Fondo che raggiungano, in un periodo non superiore a 36 mesi dalla data del primo accesso alle prestazioni solidaristiche straordinarie come individuata nella "Manifestazione d'Interesse", il primo dei requisiti pensionistici (di vecchiaia o anticipata) previsti dalla normativa vigente in materia.

L'individuazione del personale che potrà accedere alle prestazioni straordinarie solidaristiche avverrà su base volontaria, nel numero massimo complessivo stimato di 1.000 unità e, comunque, fino a concorrenza delle dotazioni economiche del Fondo citate in premessa destinate alle prestazioni solidaristiche straordinarie per il ricambio generazionale, al quale corrisponderà un numero di accessi di almeno 1.000 unità dal mercato del lavoro nelle Società e nelle figure professionali dell'esercizio in coerenza con quanto previsto al successivo punto 1.

#### Distribuzione degli accessi alle prestazioni solidaristiche straordinarie del Fondo

1. Il numero stimato di lavoratori che potranno accedere alle prestazioni straordinarie del Fondo viene previsto in:

- 230 unità per il personale della manutenzione infrastrutture di RFI S.p.A.;
- 100 unità per il personale della circolazione e della manovra di RFI S.p.A.;
- 70 unità per il personale della manutenzione rotabili, della manovra e della formazione treno di Trenitalia S.p.A.;
- 40 unità per il personale della vendita e assistenza alla clientela di Trenitalia S.p.A.;
- 280 unità per il personale di macchina di Trenitalia S.p.A.;
- 200 unità per il personale di assistenza a bordo di Trenitalia S.p.A.;
- 60 unità per il personale di macchina e per i Tecnici Polifunzionali Treno di Mercitalia Rail s.r.l.;
- 20 unità per il personale della manutenzione rotabili, della manovra e della formazione treni e10 di Mercitalia Rail s.r.l..

2. La definitiva comunicazione scritta alle Segreterie Nazionali delle Organizzazioni sindacali stipulanti il presente accordo delle distribuzioni di cui al precedente punto 1 costituirà formale attivazione della procedura per l'accesso alle prestazioni solidaristiche straordinarie per tutte le Società e i settori di attività individuati al precedente punto 1.

Qualora le suddette Segreterie Nazionali delle OO.SS. lo ritengano potranno richiedere entro 5 giorni lavorativi dalla comunicazione stessa uno specifico incontro alla Capogruppo, presenti le Società RFI, Trenitalia e Mercitalia Rail, sui contenuti della comunicazione stessa, che la Capogruppo attiverà entro i successivi 5 giorni lavorativi. A valle dell'incontro o decorsi 5 giorni lavorativi dall'invio dell'ultima delle comunica-

zioni di cui al precedente punto 1 (nel caso non vi sia richiesta di incontro da parte delle OO.SS.), la procedura, si riterrà formalmente avviata. Contestualmente all'apertura della procedura di cui al punto precedente, l'azienda provvede a comunicare al Comitato Amministratore del Fondo l'attivazione della stessa.

#### Individuazione dei lavoratori che potranno avere accesso alle prestazioni solidaristiche straordinarie del Fondo - Criteri di scelta

3. Le Società RFI, Trenitalia e Mercitalia Rail, al fine di costituire il bacino potenziale dei lavoratori che potranno avere accesso alle prestazioni solidaristiche straordinarie del Fondo con le modalità ed i requisiti stabiliti nel Campo di applicazione del presente accordo (permanenza nelle prestazioni solidaristiche straordinarie del Fondo per un periodo massimo di 36 mesi), emaneranno entro il 15 gennaio 2018 un'apposita "manifestazione di interesse" rivolta ai lavoratori che rivestono le figure professionali di cui allo stesso Campo di applicazione. Nella manifestazione di interesse verranno dettagliati criteri e condizioni per l'accesso alle prestazioni solidaristiche straordinarie del Fondo, tra le quali l'obbligo, per i lavoratori interessati utilmente inseriti nelle graduatorie di cui al successivo punto 4 e che abbiano confermato la volontà di aderire alla procedura, di risolvere il rapporto di lavoro con l'azienda con verbale di transazione generale no-tativa in sede protetta.

4. Per ciascuna Società il bacino di raccolta delle adesioni e conferma di volontà di accesso è unico e coerente con la distribuzione delle disponibilità di cui al precedente punto 1. Pertanto:

- per RFI: saranno costituite due graduatorie nazionali distinte, una per il personale della manutenzione infrastrutture ed una per il personale di circolazione e manovra, che comprenderanno tutti i lavoratori delle figure professionali impiegate nelle attività di esercizio dei rispettivi settori;
- per TRENITALIA: saranno costituite distinte graduatorie interdivisionali nazionali per famiglie di figure professionali, che comprenderanno tutti i lavoratori impiegati nelle attività di esercizio dei rispettivi settori, come specificati al precedente punto 1, lettere c), d), e), f);
- per MERCITALIA RAIL: saranno costituite due graduatorie nazionali distinte, che comprenderanno tutti i lavoratori delle figure professionali impiegate nelle attività di esercizio dei settori indicati al precedente punto 1, lettere g) e h).

5. I lavoratori appartenenti alle figure professionali dei settori di esercizio di cui al Campo di applicazione potranno aderire volontariamente a tali manifestazioni di interesse facendo pervenire entro e non oltre il 28 febbraio 2018, alle strutture di Personale e Organizzazione delle Società RFI, Trenitalia e Mercitalia Rail competenti per territorio, la domanda di adesione redatta utilizzando il fac-simile che verrà allegato alla stessa Manifestazione d'interesse e corredata del-

l'estratto conto contributivo rilasciato dall'INPS.

6. Nel caso in cui a valle delle manifestazioni di interesse di cui al precedente punto 3 il numero dei lavoratori che aderiscano alle stesse non sia in numero sufficiente a coprire le disponibilità definite in applicazione del precedente punto 1, la Società interessata convocherà le Segreterie Nazionali delle OO.SS. firmatarie del presente accordo per concordare la destinazione delle residue disponibilità, tenendo conto dei seguenti criteri:

- per RFI:
  - possibilità di rinnovare la manifestazione di interesse di cui al precedente punto 3, alle medesime condizioni, al personale, compresi i Quadri, del settore di attività (manutenzione infrastruttura, circolazione e manovra) nel quale ci sono le disponibilità residue, da chiudersi in un periodo massimo di 15 giorni dalla sua emanazione;

- per Trenitalia e Mercitalia Rail
  - possibilità di trasferire le disponibilità residue in una delle figure professionali oggetto della manifestazione di interesse di cui al precedente punto 3, nelle figure professionali degli altri settori di esercizio se le adesioni per tali figure professionali sono sufficienti a saturare il bacino delle disponibilità residue;
  - possibilità di rinnovare la manifestazione di interesse di cui al precedente punto 3, alle medesime condizioni, al personale, compresi i Quadri, del settore di attività (condotta

- assistenza a bordo treno -vendita e assistenza alla clientela -manutenzione rotabili, manovra e formazione treno) nel quale ci sono le disponibilità residue, da chiudersi in un periodo massimo di 15 giorni dalla sua emanazione. La convocazione delle Segreterie Nazionali delle OO.SS. firmatarie del presente accordo e gli esiti dei successivi incontri dovranno essere tempestivamente trasmessi, a cura delle Società RFI, Trenitalia e Mercitalia Rail, al Comitato Amministratore del Fondo.

7. Le Parti convengono che l'individuazione dei lavoratori destinatari delle prestazioni solidaristiche straordinarie, nel caso in cui coloro che volontariamente abbiano richiesto di accedervi siano in numero superiore rispetto alle disponibilità, avvenga utilizzando i criteri di priorità di seguito elencati nell'ordine:

- a parità di prossimità al raggiungimento del primo dei requisiti pensionistici (di vecchiaia o anticipata), nell'ordine:
  - vecchiaia;
  - anticipata;
- a parità di prossimità per il raggiungimento del requisito per la pensione di vecchiaia:
  - maggiore anzianità contributiva;
- a parità di prossimità per il raggiungimento del requisito per la pensione anticipata:
  - maggiore età anagrafica;
- se persiste parità di requisiti applicando i criteri 7.1, 7.2 e 7.3:
  - maggiori carichi di famiglia.

Le graduatorie con l'elenco dei lavoratori di cui al

precedente punto 4, redatte in applicazione dei criteri di scelta di cui al presente punto e nei limiti quantitativi di cui al precedente punto 1, con l'indicazione, per ciascuno di essi, della figura professionale rivestita, devono essere comunicate alle Segreterie Nazionali delle OO.SS. firmatarie del presente accordo.

Le medesime graduatorie, integrate con l'indicazione dei criteri di scelta di cui al precedente punto 7, potranno altresì essere visionate da un Rappresentante delle Segreterie Nazionali stipulanti, formalmente incaricato.

Entro i successivi 5 giorni lavorativi, le Società RFI, Trenitalia e Mercitalia Rail convocheranno le Segreterie Nazionali delle OO.SS. firmatarie del presente accordo per la verifica degli elenchi inviati e la loro formalizzazione con specifico accordo.

L'accordo raggiunto dovrà essere trasmesso, con specifica comunicazione a cura delle Società RFI, Trenitalia e Mercitalia Rail, al Comitato Amministratore del Fondo, inviata per conoscenza alle Segreterie Nazionali delle OO.SS. firmatarie del presente accordo.

#### Ricambio generazionale

8. Entro 7 giorni dalla formalizzazione dell'accordo di cui al precedente punto 7 ed in relazione alle disponibilità definite in applicazione dello stesso, le parti definiranno la distribuzione per settore di esercizio, figura professionale e territorio, delle acquisizioni da mercato previste nel Campo di Applicazione del presente accordo.

Ciascuna delle Società RFI, Trenitalia e Mercitalia Rail attiverà, a valle di tale intesa, le procedure per la costituzione di un bacino di candidati per l'acquisizione da mercato delle figure professionali individuate dalla stessa, dandone comunicazione alle Segreterie Nazionali delle OO.SS. stipulanti il presente accordo.

I criteri di selezione dei candidati saranno quelli normalmente utilizzati dalle Società per le ricerche di tali professionalità, in base a quanto previsto dall'art. 10 del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane del 16.12.2016.

#### Operatività dell'accordo - Eventuali disponibilità economiche residue

9. Qualora dallo svolgimento delle procedure di cui ai punti da 1 a 8 risultassero disponibilità economiche residue rispetto alla "dotazione prestazioni solidaristiche straordinarie" di cui in premessa, su iniziativa della Capogruppo le parti stipulanti il presente accordo si incontreranno per concordare le modalità di utilizzo delle disponibilità residue finalizzate al ricambio generazionale.

10. Le parti, inoltre, si danno atto di voler verificare la possibilità di individuare soluzioni analoghe a quelle oggetto del presente accordo anche per future necessità, tenendo conto dell'evoluzione del quadro normativo in materia, a tal fine si incontreranno il 29 novembre 2017.

Roma, 26 ottobre 2017

### Accordo Ricambio generazionale del 31 ottobre 2017

In data 31 ottobre 2017 a Roma, presso la sede aziendale di Villa Patrizi, si sono incontrate: Trenitalia S.p.A. e le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Ultrasporti, Ugl TAF, Fast Mobilità, ORSA Ferrovie.

Premesso che:

• il 18.07.2017 è stato pubblicato sulla G.U. il decreto interministeriale n. 99296 del 18.05.2017 che, recependo l'accordo nazionale del 28.07.2016, ha apportato integrazioni e parziali modifiche al regolamento del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per i dipendenti delle Società

del Gruppo FS Italiane;

• in particolare, il suddetto decreto ha integrato le finalità del Fondo stesso con l'inserimento, accanto alle prestazioni ordinarie e straordinarie già esistenti, delle prestazioni solidaristiche straordinarie per il "ricambio generazionale" a copertura delle quali "è dovuto dal Fondo fino a completo esaurimento delle risorse economiche a tal fine destinate... un contributo straordinario mensile di importo corrispondente al fabbisogno di copertura degli assegni straordinari solidaristici e della contribuzione correlata ..."

• come previsto dal relativo "accordo di procedura" del 26 ottobre 2017, le suddette prestazioni solidaristiche straordinarie consentiranno di age-

volare l'esodo del personale di esercizio che maturerà i requisiti pensionistici entro un periodo non superiore a 36 mesi dalla data di primo accesso come individuata nella relativa "Manifestazione d'Interesse" da emanarsi entro il 15 gennaio 2018 e di effettuare, a fronte di tali esodi, un corrispondente numero di accessi dal mercato del lavoro;

• in tale contesto, il numero stimato di dipendenti di Trenitalia che potranno accedere alle prestazioni solidaristiche straordinarie di cui trattasi è stato fissato in: 280 unità per il personale di macchina, 200 unità per il personale di assistenza a bordo, 40 unità per il personale della vendita e assistenza alla clientela e 70 unità per il personale della manutenzione rotabili;

• ad ogni modo, per poter utilizzare tali nuove prestazioni solidaristiche straordinarie, occorrerà attendere le indicazioni operative da parte dell'INPS, connesse alla peculiare modalità di finanziamento delle stesse e, al momento, si ritiene che il completamento delle relative attività procedurali e informative possa collocarsi nei primi mesi del 2018.

Le parti, al fine di agevolare il perseguimento degli obiettivi di ricambio generazionale a più riprese condivisi e in considerazione dei tempi di formazione necessari a rendere pienamente operativi i neoassunti nell'ambito dei processi condotta e scorta, concordano sull'effettuazione di inserimenti da mercato del lavoro che Trenitalia S.p.A.

avvierà per un numero complessivo pari a 480 unità (di cui 280 nel macchinista e 200 nell'assistenza a bordo) già a partire dal prossimo mese di novembre 2017.

La Società comunica inoltre che, i nuovi inserimenti avverranno nei territori interessati dalle procedure di cui alla presente intesa ed eventuali scostamenti verranno comunicati alle Segreterie Nazionali delle Organizzazioni sindacali firmatarie del presente verbale, unitamente alle relative causali.

Le parti convengono di tornare ad incontrarsi entro marzo 2018 per una verifica di quanto stabilito dal presente verbale.

segundo firme



**EPASA**  
*Ente di Patronato*



*Il Patronato che fa...*

**PREVIDENZA**  
**INFORTUNI**  
**MALATTIE PROFESSIONALI**  
**MIGRAZIONI**  
**SERVIZI ai CITTADINI**  
*... le cose come devono essere fatte!*

INFORMAZIONI, SERVIZI, ASSISTENZA, TUTELA, CONSULENZA



**Isee** **Tasi** **PRECOMPILATO** **Red**  
**IMU** **ICRIC**

# NESSUN RISCHIO CI SIAMO NOI

Quando fai il 730 precompilato, inesattezze ed errori sono dietro l'angolo. Affidati a CAF CNA e sei protetto da ogni rischio. Perché CAF CNA si prende tutta la responsabilità. E poi sei tranquillo anche con la compilazione di **Isee**, **Red**, **ICRIC**, **IMU**, **Tasi**. CAF CNA è sempre la tuo fianco con esperienza, efficienza e competenza: **tutte le risposte che cerchi non sono mai state così sicure e vicine!**

Possedere la CNA Cittadini Card conviene sempre! Offre tanti sconti e vantaggi. Scoprili su [www.cnacittadinicard.it](http://www.cnacittadinicard.it)



Per conoscere la sede più vicina  
Numero Verde  
**800-008899**



**CAF CNA** Centro Assistenza Fiscale

**Nel tuo interesse. Sicuro**  
[www.caf.cna.it](http://www.caf.cna.it)