



**OR.S.A.**

**Organizzazione Sindacati Autonomi e di base**

**SETTORE FERROVIE**

**SEGRETERIA GENERALE**

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: [www.orsaferrrovie.it](http://www.orsaferrrovie.it)

E-mail: [sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it)

---

## TRATTATIVE DI RINNOVO DEL CCNL DEL GRUPPO F.S.I.

### *Riorganizzazione Settore Cargo*

Nella giornata di ieri 31 marzo è proseguita e terminata la fase illustrativa del confronto per la riorganizzazione del settore merci del Gruppo FSI.

Come noto la Società ritiene strategica la creazione di un Polo dedicato al settore delle merci ferroviarie ovvero ricomprendere le Società del Gruppo dedicate a tali attività e posizionarle all'interno di una sub-holding di intera proprietà del Gruppo fsi, nella quale verranno create due Società, una che si dovrà occupare prevalentemente di trazione (per il 95% composta da lavoratori addetti alla trazione/circolazione treno e il restante da lavoratori addetti alle attività accessorie) e l'altra dedicata alle attività accessorie di logistica del servizio.

La Società di trazione comprenderà l'attuale Cargo di Trenitalia ovvero una sua parte in termini di forza lavoro poiché il piano, in virtù delle pesanti perdite della divisione (130 milioni nel 2015) dovute a vari fattori, innanzitutto quello della sparizione del contratto di servizio con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, individua azioni che l'azienda ritiene di realizzare nell'arco del prossimo biennio.

Il progetto prevede la chiusura di diversi Impianti, compresi quelli manutentivi e l'accentramento delle attività strumentali (amministrative) in un'unica sede centralizzata, con interfaccia sul territorio. Da ciò scaturiranno esuberanti di personale da ricollocare nella stessa divisione Cargo ovvero nelle altre Società del Gruppo FSI, quindi un sostanziale recupero di produttività sui restanti lavoratori del settore, prevalentemente sul personale di Esercizio.

In sintesi gli effetti della riorganizzazione produrranno i seguenti interventi organizzativi e normativi.

- ricollocazione (esuberanti) di 784 lavoratori (indiretti, manutentivi e manovratori) in altre Società del Gruppo, con i seguenti strumenti: trasferimenti in altre Divisioni di Trenitalia o altre Società del Gruppo FSI anche attraverso processi di mobilità geografica; collocazione del Fondo di accompagnamento al reddito per quei lavoratori in prossimità della pensione (i lavoratori attualmente esodabili sono 197).
- Per il personale di condotta, la riorganizzazione degli impianti e l'applicazione di nuove norme sull'orario di lavoro, produrrebbe un esuberante di 467 macchinisti di cui 206 attualmente esodabili, gli altri verrebbero ricollocati in altre divisioni di Trenitalia. Rispetto

agli interventi sulla normativa del lavoro (orario di lavoro, modulo equipaggio) sono stati chieste le seguenti modifiche:

- **Equipaggio Mec 1** (c.d. agente solissimo). In merito è stata proposta una sperimentazione su 49 servizi individuati di andata e ritorno, solo diurni, con prestazione massima di 10 ore, su tratte di linea che non abbiano gallerie superiori ai 1000 metri e con una pendenza inferiore al 15x1000 ovvero nel rispetto delle norme di sicurezza contenute nel Decreto Ministeriale del 28/10/2010 e nella disposizione di RFI 220/2004;
- **Equipaggio MEC 3 (macchinista + PPT) e MEC 2 (due macchinisti)** da utilizzare sia in prestazioni diurne che notturne con limiti prestazionali pari a 11 ore diurne e 9 notturne, con i limiti di condotta (qualora previsti) definiti dal CCNL;
- **riposo fuori residenza** di 7 ore elevabile a 8 fuori dalla fascia 0-5;
- **durata massima dell'rfr** elevata a 30 ore;
- **riposo in residenza**, minimo 12 ore dopo servizi diurni e 14 dopo servizi notturni;
- **riposo settimanale**, 3538 annue tra il 4° e il 7° giorno;
- **pasto aziendale**, riconoscimento del diritto al pasto ad ogni prestazione effettivamente resa (anche se inferiore alle 6 ore), con reale fruizione all'interno delle finestre previste dal CCNL;
- **Base operativa**, 60 km di raggio con garanzia di fine servizio a non più di 60 km dalla località di inizio prestazione. L'individuazione degli impianti comprendenti ogni singola base operativa verrebbe definita dalle parti o a livello nazionale o regionale;

In conclusione il progetto, al di là dei dovuti investimenti sui mezzi di trazione e carri (470 milioni di euro circa), ricade pesantemente sul personale della Cargo, soprattutto sui "superstiti" della riorganizzazione.

Tale ipotesi per noi è impraticabile, soprattutto nelle contingenze che interessano la sicurezza e la salute dei lavoratori. A fronte di questioni irrisolte, come il soccorso al personale, consideriamo la richiesta aziendale una provocazione verso i lavoratori e comunque riteniamo che non occorra un'organizzazione così esasperata per recuperare produzione, in molti casi basterebbe che il mezzo di trazione fosse funzionante.

La trattativa è alle fasi iniziali dunque presumiamo che tali richieste rientrino nel "gioco delle parti". Considerata la situazione critica della Cargo e la condizione del servizio ormai "a mercato", occorre il massimo impegno nella ricerca di soluzioni, ma rifiutiamo fin da ora la minaccia "o è così o si chiude".

Comprendiamo l'obiettivo della riduzione dei costi per rendere cargo competitiva ma il mezzo con cui tragarlo non deve essere il peggioramento delle condizioni lavorative e di sicurezza.

La trattativa proseguirà il giorno 7 aprile.

Roma, 1 aprile 2016

FINE COMUNICATO