

ORSANotizie

Regione Umbria

Numero 2

NOVEMBRE 2015

ELEZIONI RSU-RLS GRUPPO FSI COMUNQUE LA PENSIATE ANDATE A VOTARE

In questo numero

- 2 [PRIVATIZZAZIONE](#)
No alla privatizzazione del Gruppo FSI
- 5 [CARGO](#)
Riorganizzazione Cargo
Linee guida dell'ORSA
- 7 [ULTIMORA](#)
Manifestazioni di interesse
Pdc Cargo
- 8 [PASSAGGI A LIVELLO](#)
Ministero dei Trasporti e ANSF
- 10 [FONDO DI SOSTEGNO](#)
Adeguamento al
DLgs 148/2015
- 11 [C.F.I.](#)
Richiesto avvio percorso
relazionale
- 12 [INCIDENTE DI ROCCASECCA](#)
Assolti i Macchinisti
- 12 [DPR](#)
Programmazione Ferie



Dal 24 al 27 novembre si svolgeranno dopo 11 anni le elezioni delle RSU-RLS nel Gruppo FSI.

Per la prima volta tali elezioni non avranno solo un carattere locale/territoriale ma assumeranno un valore nazionale.

Difatti, con il controverso accordo sul testo unico sulla rappresentanza del 10 gennaio 2014, le RSU oltre a deliberare sulla validità dei CCNL aziendale concorrono con i voti di lista alla determinazione della rappresentatività delle singole Organizzazioni Sindacali dando la possibilità o meno di partecipare alle trattative dei rinnovi sindacali.

Un motivo, quest'ultimo, in più per votare le liste dell'ORSA, per non estromettere una delle poche, se non l'unica, voce fuori dal coro.

IL NOSTRO IMPEGNO CON VOI

- AFFFRONTEREMO E FAREMO EMERGERE LE CONTRADDIZIONI.
- NON CONSENTIREMO CHE SI POSSANO ESCLUDERE DALLE TRATTATIVE ALTRE OO.SS. O ALTRI RAPPRESENTANTI SINDACALI, ANCHE CON POSIZIONI DIVERSE DALLE NOSTRE PURCHÉ A TUTELA DEI LAVORATORI.
- NON ASSUMEREMO MAI POSIZIONI DI OSTILITÀ VERSO CHI SCIOPERA A TUTELA DEI LAVORATORI.
- ASSUMEREMO INIZIATIVE LEGALI (VERTENZE COLLETTIVE) A TUTELA DEI DIRITTI DEI LAVORATORI.
- SOSTERREMO ECONOMICAMENTE (COME GIÀ ABBIAMO FATTO) LAVORATORI INGIUSTAMENTE LICENZIATI O IN GRANDE DIFFICOLTÀ SAREMO DALLA PARTE DI CHI SPESSO NON VIENE ASCOLTATO.
- DAREMO VOCE A CHI MANIFESTANDO IDEE DIVERSE DALLE NOSTRE NON HA RITENUTO, LEGITTIMAMENTE, PARTECIPARE A QUESTE ELEZIONI E DAREMO RAPPRESENTANZA A CHI, DIMOSTRANDO DI TUTELARE I LAVORATORI, CE LO CHIEDERÀ.

I Candidati OR.S.A.



Dichiarazione dei Redditi, IMU,
TASI, ISEE, Patronato
presso la nostra sede in via
Piave 2 – FOLIGNO
Per appuntamento
telefonare al 0742-342342

PRIVATIZZAZIONE

NO ALLA PRIVATIZZAZIONE DEL GRUPPO FS



La graduale introduzione delle direttive delle U.E. attinenti il servizio ferroviario e la pessima congiuntura economica del Paese, sollecitano il sistema di trasporto pubblico su ferro, che a fronte di una crescente domanda ha subito negli anni importanti innovazioni, sia in termini organizzativi con l'avvento delle gare e l'abolizione di alcuni contratti di servizio – come ad esempio per il settore merci – sia per l'esponentiale crescita delle offerte commerciali cosiddette “a mercato”, una su tutte quella dei treni ad alta velocità.

La liberalizzazione del trasporto merci su ferrovia non ha prodotto gli effetti auspicati dalle Direttive Europee anzi, anche a causa della persistente crisi economica nazionale, la percentuale di merci trasportate su ferro si è ulteriormente assottigliata passando dal 9% del 2004 al 6% attuale.

In particolare le nuove imprese ferroviarie si sono suddivise il servizio svolto precedentemente dal monopolista senza acquisire invece il traffico trasportato su gomma, che notoriamente determina costi aggiuntivi per la collettività.

In questo contesto rinnovato, il vettore pubblico nazionale di servizio ferroviario, le Ferrovie dello stato, ha segnato importanti performance in ottica di risanamento dei conti aziendali con risultati che non trovano eguali nel panorama delle Imprese pubbliche nazionali.

Le molteplici riorganizzazioni dei cicli produttivi aziendali e la massiccia riduzione degli organici, nonché l'introduzione di sistemi e infrastrutture di alta tecnologia, hanno innescato un'inversione di tendenza migliorando e risanando il servizio pubblico ferroviario da sempre considerato “un carrozzone ingestibile”. Il tutto in un contesto nel quale nel periodo 2000-2011 i corrispettivi ed i contributi da Stato per trasporto ed infrastruttura hanno subito una decurtazione del 16% (prezzi costanti anno 2000) a fronte di incrementi medi del 20% per altri settori strategici quali Sanità, Difesa e P.A..

Le Ferrovie dello Stato sono oggi un'azienda pubblica che opera in un mercato liberalizzato con risultati di eccellenza in termini di quantità dei servizi a mercato e determinata a migliorare – attraverso enormi investimenti – le performance nel trasporto locale, universale e merci. A ciò va sottolineato che gli utili di bilancio delle Società del Gruppo hanno favorito la riduzione del finanziamento pubblico, sia per i servizi di trasporto offerti sia per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria.

Osserviamo con attenzione e preoccupazione le vicende afferenti l'ipotesi di quotazione in Borsa del Gruppo FSI, comprese le varie dichiarazioni rilasciate alla stampa da esponenti delle Istituzioni che riportano l'ipotesi di frazionamento delle attività commerciali svolte dal Gruppo, ovvero la scissione all'interno delle Società del Gruppo delle attività commerciali appetite dal “mercato” da quelle che inciderebbero negativamente sulla quotazione del Gruppo FSI in borsa.

Sempre secondo le notizie di stampa, l'operazione finanziaria dovrebbe portare nelle casse dello Stato circa quattro miliardi di euro ingenerando – secondo gli intervistati – quel percorso virtuoso di coinvolgimento del capitale privato in un'impresa strategica per lo sviluppo del Paese. Nulla si precisa per quanto riguarda i due argomenti che stanno particolarmente a cuore alla collettività: la garanzia e salvaguardia dei livelli occupazionali e la tutela di tutte le tipologie di trasporto svolte da FSI. A tal riguardo prendiamo atto che la scelta strategica, ovvero il futuro lavorativo di migliaia di lavoratori e la sostenibilità di un servizio sociale fruibile per tutti i cittadini, non sono oggetto di coinvolgimento dei lavoratori che tanto merito hanno nel risanamento aziendale.

Dal bilancio **2014** della Società del Gruppo FSI Trenitalia S.p.A., si rileva come il segmento dei treni a mercato ovvero le “Frece” (Rossa, Argento e Bianca) nel 2014 abbia segnato un incremento di ricavi delle vendite pari a 113,4 milioni di euro. Per la restante parte di media e lunga percorrenza, assistita dal contratto di servizio con lo Stato (servizio pubblico), il margine – seppur positivo – è stato invece di 3,6 milioni di euro.

Nel **2013** il saldo ricavi dei treni a mercato è stato di + 17 milioni di euro, di cui i ricavi ottenuti dalle frecce sono stati 39,4 milioni, mentre hanno registrato un -10,8 milioni di euro i treni Intercity giorno e un complessivo -11,6 mln di euro i servizi internazionali e charter religiosi. La parte assistita dallo Stato ha registrato un -1,2% pari a 3,6 milioni di euro. Così anche per il **2012** nel quale il segmento “Frece” ha ottenuto un + 24,3 milioni di ricavi, mentre il servizio assistito ha chiuso con una perdita di 74,7 milioni.

Dai dati e dall'attinente relazione espositiva si evince facilmente come gli indicatori positivi del segmento “Frece”

influiscono in maniera decisiva sulla tenuta complessiva dell'Impresa, che ricordiamo disimpegna anche il servizio nazionale di trasporto ferroviario regionale e il 95% del trasporto di merci su ferro.

Le preoccupazioni maggiori dunque si concentrano sui servizi diversi da quelli offerti con l'Alta velocità, infatti:

- il servizio passeggeri regionale è completamente finanziato dallo Stato attraverso i contratti di servizio con le Regioni. Rapporti che secondo notizie ufficiali aziendali lamentano inadempienze economiche da parte delle regioni per oltre un miliardo e mezzo di euro; condizione quest'ultima che pone enormi perplessità rispetto alla possibilità di far gestire il servizio a imprenditori privati, eventualmente vincitori della gara di affido;
- i treni a media e lunga percorrenza non inclusi nel contratto di servizio (Intercity – Eurocity) risulta – a bilancio – siano sostenuti anche attraverso sinergia aziendale dagli utili derivanti dai treni dell'Alta Velocità. Rilevante è che questo servizio sia l'unica alternativa a basso costo rispetto alle “Frece”, oltre che tipologia di treni che copre le aree del Paese non attraversate dall'alta velocità;
- la cargo è un'attività produttiva in difficoltà all'interno del Gruppo F.S.I. E' da più anni che il settore sopravvive a stento; poiché, oltre a strategie societarie rivelatesi inefficaci, si è guardato essenzialmente al rinnovamento del parco rotabile passeggeri, rinunciando di conseguenza allo sviluppo del trasporto delle merci su ferro. Ancora con la legge di stabilità 2014 il Governo ha sancito la disdetta del contratto di servizio per il trasporto delle merci e messo a disposizione parte (100 milioni) degli originari stanziamenti a condizioni che si sono poi

rivelate inattuabili dalle Imprese. D'altra parte invece ha confermato, alle tradizionali condizioni, centinaia di milioni di euro di fondi pubblici a favore del trasporto merci su gomma; tutto ciò nonostante le direttive U.E. prevedano che entro il 2050 il traffico delle merci debba essere effettuato prevalentemente via ferrovia.

Stante gli equilibri economici di Trenitalia, la scissione societaria dei servizi commerciali e comunque la trasformazione degli utili in dividendo, comprometterebbe la tenuta complessiva dell'Impresa, impegnando lo Stato ad ulteriori interventi finanziari a favore del mantenimento della parte assistita. E' probabile dunque che l'iniziale introito economico derivante dalla vendita delle azioni, sarebbe vanificato a breve-medio termine da ulteriori finanziamenti economici a carico della collettività. Diversamente, a disposizione dei cittadini rimarrebbero prevalentemente treni commerciali che in ogni caso circolano su una modesta parte del territorio nazionale e a prezzi decisamente più alti rispetto alle altre tipologie di servizio. In merito rammentiamo che ancora non è stato rinnovato il contratto di servizio per il servizio universale nonostante sia scaduto da quasi un anno; siffatta situazione, ovvero la mancanza del contributo pubblico, comporterà un significativo incremento delle tariffe e una riduzione del servizio offerto.

Ulteriore elemento da tenere in considerazione sono le decisioni assunte da "Bruxelles"; l'approvazione del IV pacchetto ferroviario determina l'apertura del mercato ferroviario europeo e la contestuale garanzia di accessibilità a tutte le Imprese ferroviarie. E' molto probabile che, al di là delle dichiarazioni di principio, si possano determinare condizioni favorevoli per quelle imprese di trasporto estere a più alta capitalizzazione che conservano

integra l'unicità aziendale. Del resto l'esperienza maturata con l'apertura del mercato nazionale dell'alta velocità insegna che gli investitori si sono rivelati i più grandi gruppi ferroviari europei: Francia e Germania. Stessa situazione anche per l'altro segmento ferroviario a mercato, quello delle merci.

Consideriamo che la privatizzazione di ogni servizio pubblico è un rischio per gli interessi collettivi, ancor peggio se per effettuare una speculazione finanziaria si spacchetta un'Impresa pubblica sana e produttiva che produce utili per lo Stato e dà lavoro a 80.000 dipendenti tra diretti e indotto, che programma nel periodo 2014-2017 oltre 20 Mld di Euro di investimenti (per buona parte autofinanziati) in impianti, mezzi e infrastrutture. Iniziative che confermano l'eccellenza italiana sia per i livelli di sicurezza raggiunti sia per il rinnovamento del materiale rotabile.

Invitiamo tutte le componenti istituzionali e politiche a desistere dalla privatizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato, valutando attentamente tutte le ricadute di un'operazione finanziaria che coinvolge le fasce più deboli della popolazione con un costo sociale improponibile rispetto ai ricavi attesi.

Per quanto ci riguarda vigileremo attentamente sugli sviluppi della vicenda, pronti ad ogni iniziativa di mobilitazione nel caso venissero messi a rischio i presupposti di mantenimento del servizio pubblico ferroviario e dell'integrità del Gruppo Ferrovie dello Stato.

**PRIVATIZZAZIONE
DEL GRUPPO FSI
PERCHÉ LA SI FA,
E SOPRATTUTTO
NELL'INTERESSE
DI CHI??**

DIVISIONE CARGO

RIORGANIZZAZIONE - LINEE GUIDA DELL'ORSA



Le modalità di trasporto delle merci sono al centro del dibattito della politica internazionale e l'orientamento generale indica il trasporto su ferro quale mezzo di trasporto maggiormente sostenibile sotto il profilo dell'impatto ambientale e sociale.

Nonostante ciò l'Italia è tra i Paesi più in ritardo nell'introduzione di norme che incentivino il passaggio delle merci su rotaia. Ancora nella legge di stabilità 2015 gli incentivi previsti per il gomma sono doppi rispetto a quelli stanziati per la parte ferroviaria (circa 100 milioni per il ferroviario); a dimostrazione della scarsa propensione delle Istituzioni italiane a regolare con leggi e iniziative il variegato sistema di trasporto di merci. Gli impegni europei ci impongono di innalzare l'attuale quota di traffico su rotaia fino al 30% entro il 2030, con particolare riferimento alle tratte superiori ai 300 Km (Libro bianco sui Trasporti del 2011); con l'apertura nel 2016 del tunnel del Gottardo si prevede un incremento considerevole di trasporto merci anche nel nostro Paese per il quale le imprese private si stanno attrezzando - migliorando i loro hubs - incrementando la flotta e gli equipaggi.

Anche la decisione di attribuire gli sconti sulle tracce ferroviarie nelle sole aree del Centro Sud del Paese non aiuta le Imprese,

poiché, seppur vero che le aree del Sud prediligono ancora il sistema di trasporto su gomma, è altrettanto palese che la quasi totalità di merci circolanti, nonché quelle dirette all'Estero, si concentra nelle aree del Nord e quelle di frontiera. Oltretutto l'infrastruttura ferroviaria del Meridione è oramai inadeguata rispetto alle necessità logistiche, oltre che depotenziata a causa della complessiva mancanza di investimenti tecnologici.

E' peraltro verosimile che gli sconti previsti per il settore merci su ferro, se non ridistribuiti anche nelle altre aree del Paese, resteranno nelle casse dello Stato; vanificando quel risibile incentivo fin qui previsto per il sistema di trasporto merci ferroviario.

La nascita di nuove imprese ferroviarie private non è stata accompagnata da normative di riferimento del settore, a nostro avviso con il chiaro intento di stimolare la competizione industriale. Le nuove imprese, spesso, adottano una politica industriale di deregolamentazione del lavoro, talvolta anche in maniera pericolosa (vedi agente solo sul trasporto merci), alimentando appetiti speculativi a discapito della sicurezza e delle condizioni dei lavoratori; con la conseguenza che, all'interno della rete ferroviaria nazionale, orbitano imprese che attuano contratti di lavoro talora insostenibili. La primaria conseguenza di tali simulate competizioni, in gran parte ricadenti sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario, è chiaramente la precarietà del lavoro e la contrazione della sicurezza ferroviaria.

Per attuare i programmi della U.E. e regolare il complesso sistema di trasporto

nazionale occorrono iniziative programmatiche e investimenti infrastrutturali che orientino il mercato verso l'utilizzo del mezzo ferroviario

Sicuramente il costo del trasporto è determinante per le scelte del cliente, occorre dunque avere lungimiranza nelle politiche del trasporto indirizzando investimenti e interessi pubblici verso un trasporto sostenibile e strategico per il futuro, disincentivando modalità che hanno un enorme costo per la collettività in termini di incidenti e inquinamento; oneri spesso omessi nei vari dibattiti istituzionali in corso. Per contro, occorre istituire un sistema economicamente premiante verso una concezione di trasporto intermodale Ferro/gomma, così come occorre prevedere un quadro normativo delle "regole di ingaggio" a cui le imprese di trasporto ferroviario devono attenersi. L'azione delle Istituzioni sarà determinante per far sì che le intese europee si applichino anche nel nostro Paese, così come è nelle responsabilità dello Stato il grado di affidabilità e sicurezza delle Imprese ferroviarie nazionali.

Nel contesto sopra delineato si inseriscono le difficoltà della Divisione Cargo di Trenitalia, maggiore Impresa di Trasporto merci nazionale.

In premessa è bene richiamare la più che discutibile condotta imprenditoriale di questo ramo aziendale, che negli anni ha accumulato costi e debiti, impedito investimenti e fatto precipitare la condizione della Divisione, riservando le iniziative riorganizzative al solo personale di esercizio; quest'ultimo oggetto di adeguamenti contrattuali e flessibilità dell'orario di lavoro che non hanno portato veri vantaggi. In questo quadro preoccupante è comunque avvenuta la moltiplicazione dei quadri aziendali e - di riflesso - i costi complessivi degli indiretti.

Alle dette insufficienze occorre aggiungere

lo stato di degrado organizzativo in cui versa la Divisione che, diversamente dalle altre aree produttive aziendali, opera con mezzi al limite delle condizioni di circolabilità. Sono quotidiane le segnalazioni di servizi soppressi per mancanza di mezzi di trazione o per mancanza di personale. La disorganizzazione viene in molti casi contenuta dalla grande disponibilità dei lavoratori che stanno vivendo, non per loro responsabilità, una condizione desolante.

Recentemente il Gruppo FSI ha proposto alle Organizzazioni Sindacali un piano per la creazione di un polo logistico delle merci.

Nel progetto si manifestano le difficoltà aziendali e "gap" sui costi rispetto ad altre aziende, situazioni critiche che tuttavia non vengono supportate con dati certi e verificabili.

Indubbiamente il progetto, almeno nelle premesse, promette un rilancio del servizio delle merci e fino ad un certo punto degli incontri informativi si è anche pensato che (finalmente) l'Impresa avesse compreso che agire sulle leve contrattuali, come sinora fatto, non risolve i problemi e consolida le difficoltà.

Evidentemente una maggiore sinergia tra tutte le imprese del segmento merci, oggi presenti in Trenitalia o controllate dal Gruppo FS, potrebbe incentivare lo sviluppo del settore ed evitare il mantenimento di strutture ridondanti e poco dialoganti tra di loro, ma appare strumentale che per compiere tale riorganizzazione aziendale si debba creare una nuova impresa. In questo senso le operazioni societarie proposte, insufficienti per risolvere i problemi denunciati, porrebbero i lavoratori in una condizione di estrema fragilità contrattuale.

Siamo contrari ad ogni tipo di soluzione che metta in discussione la permanenza dei lavoratori di Cargo all'interno del Gruppo FS e l'applicazione delle attuali normative

contrattuali (CCNL AF e CCNL Gruppo FS).

Nostro malgrado, nell'ultimo incontro abbiamo preso atto che, secondo l'azienda, la soluzione più immediata debba essere quella di appesantire la normativa contrattuale degli operatori di esercizio della Divisione.

E' quantomeno bizzarro comprendere come si possa recuperare tale passività aumentando i carichi di lavoro ad una parte del personale di Cargo, che attualmente lavora sino a 11 ore al giorno. Come è altrettanto complicato essere ottimisti che tale misura possa incidere quando nella Divisione si fa fatica a trovare un locomotore integro da utilizzare.

Pensiamo e siamo pronti a confrontarci per una seria riorganizzazione della Cargo, che muova da un'analisi dettagliata dei costi e un approfondimento del presunto gap che intercorre con le altre Imprese ferroviarie, con l'obiettivo di fare fronte comune - Trenitalia e O.S. - affinché a livello governativo si varino normative comuni che evitino una concorrenza sleale effettuata esclusivamente sul costo del lavoro, con le inevitabili ricadute sulla competitività della nostra azienda, nonché sulla sicurezza del servizio e sulla salute dei lavoratori.

Siamo certi che ancora oggi il rapporto tra Dirigenti/Quadri e personale di esercizio della Cargo di Trenitalia sia un elemento che incide pesantemente sulla produttività e quindi sulle economie della Divisione; così come non è ipotizzabile che gli investimenti - più che urgenti - abbiano riferimenti temporali inesigibili (5 anni).

Siamo altrettanto convinti che l'unicità di Trenitalia, valorizzando le preziose economie di scala costruite in più di cent'anni di storia, sia l'aspetto primario da perseguire e una ricchezza da preservare.

A valle di una schietta trattativa saremo disponibili a confrontarci sugli adeguamenti organizzativi necessari, discutendo anche di

ulteriori leve di flessibilità dell'orario di lavoro, poiché saremo certi che anche i lavoratori interessati avranno consapevolezza dell'obiettivo comune, quello di rendere la Cargo di Trenitalia una realtà aziendale che possa rappresentare il volano per lo sviluppo del trasporto merci nel nostro Paese, in maniera sostenibile sia sotto il profilo dei costi, sia di salvaguardia dell'ambiente e di salute collettiva dei cittadini.

A tal fine riteniamo doveroso aprire un confronto che assicuri l'unicità del Gruppo FS nonché di Trenitalia, valorizzando le potenzialità nel suo insieme e concordando i correttivi - obiettivi - alla gestione della Divisione Cargo.

ULTIMORA!

Mentre a ROMA si calendarizzano le riunioni (la prossima il 3 dicembre) per discutere sul futuro della Divisione Cargo e sul suo possibile rilancio nei territori continua senza sosta lo smantellamento degli impianti.

Difatti è di questi giorni l'uscita di due differenti manifestazioni di interessi rivolte al PdC della Divisione Cargo che vedono coinvolto fra gli altri il Presidio di Foligno.

Manifestazione di interesse rivolte verso La DPLH impianti di Roma (14) e Milano (13) e DPR impianto di Foligno (2), in quest'ultimo caso qualora non vi fossero volontari si procederà a trasferimenti coatti applicando l'art. 45 comma 5 del vigente CCNL (in sostanza i più giovani)

Riteniamo che, fatte salve le domande volontarie, i **trasferimenti coercitivi** anche se riguardano ricollocazioni sulla medesima sede (Foligno) vadano **congelati** in attesa di conoscere il piano di risanamento della Cargo e le sue eventuali ricadute sugli impianti.

PASSAGGI A LIVELLO

L'ORSA SCRIVE AL MINISTERO DEI TRASPORTI E AD ANSF



Il nostro sindacato da anni denuncia la pericolosità dell'intersezione tra la strada adibita al traffico veicolare e pedonale e la sede ferroviaria.

Storicamente, per proteggere gli attraversamenti “a raso” dei convogli ferroviari sulle strade, ci si è affidati a sistemi elettromeccanici che arrestano il traffico veicolare e pedonale con delle barriere (passaggi a livello) o con della semplice segnalazione fissa/luminosa (denominata croce di San. Andrea).

Queste soluzioni hanno nel tempo dimostrato la loro inefficacia nell'impedire che automezzi e pedoni invadessero la sede ferroviaria al sopraggiungere del treno.

La storia degli incidenti di mezzi circolanti su rotaia che impattano su autocarri vetture e pedoni è ormai consolidata. La stessa ANSF nella sua relazione preliminare per l'anno 2014 riassume così la situazione:

- “il numero dei morti e feriti gravi degli incidenti ferroviari è stato di 101 (61 morti e 40 feriti gravi);
- 99 (61 morti e 38 feriti gravi) le vittime in prossimità di passaggi a livello e negli “incidenti alle persone per materiale rotabile in movimento
- 88 (55 morti e 33 feriti gravi) i pedoni che

attraversano la sede ferroviaria;

- 2 (1 morto e 1 ferito grave) i passeggeri in salita e discesa dai treni in movimento;
- 6 (2 morti e 4 feriti gravi) le persone a bordo di veicoli stradali sulla sede ferroviaria;
- 3 gli operai di RFI deceduti, investiti da un treno durante l'esecuzione di lavori di manutenzione;
- 1 ferito grave tra il personale ferroviario in un urto contro una frana;
- 1 ferito grave tra il personale ferroviario in urto in manovra.

Inoltre citiamo un articolo pubblicato su linea diretta del Gruppo FS, il 07 giugno 2011 “Secondo i dati forniti dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) in Europa, vi sono stati nel 2010, 619 incidenti in prossimità dei passaggi a livello con 359 decessi (831 incidenti e 450 decessi nel 2009). Questi dati rappresentano il 30% del totale delle vittime nel settore ferroviario in Europa rispetto al numero di decessi riscontrato nel settore automobilistico (1,2%). Pertanto, è considerato un problema di entità minore per il settore stradale, ma un problema enorme per il settore ferroviario. Circa il 98% degli incidenti che avvengono in prossimità dei passaggi a livello (in Europa) sono causati da un comportamento “improprio” da parte degli utenti della strada e dei pedoni che non rispettano i segnali stradali. Queste persone di solito vivono e lavorano nei pressi dei passaggi a livello”.

Vale la pena inoltre ricordare che i mezzi ferroviari e stradali, che possono incorrere in un impatto su un passaggio a livello, possono trasportare merci pericolose con alto potere deflagrante e incendiario; in tal caso l'incidente coinvolgerebbe anche le aree circostanti

l'impatto, con drammatici riflessi facilmente intuibili. Non mancano i casi di pericolato incidente della fattispecie appena menzionata, che non sono apparsi nelle cronache giornalistiche solo perché il macchinista è riuscito fortunatamente a fermare il treno.

Da questi dati emerge con chiarezza che le situazioni che determinano la più alta incidentalità nel sistema ferroviario sono determinate dai passaggi a livello e dai pedoni che attraversano la sede ferroviaria. Risultano invece azzerate o quasi le collisioni tra treni, in quest'ultimo caso l'adozione di moderne tecnologie quali il Sistema Controllo Marcia Treno e l'European Rail Traffic Management System/European Train Control System per le linee ad alta Velocità, hanno dimostrato la loro efficacia nella riduzione dell'incidentalità nel sistema ferroviario.

Il numero dei morti e dei feriti è tuttavia ancora allarmante. Il dibattito su quali soluzioni siano più consone al superamento del problema è permanentemente aperto. Per quanto riguarda i passaggi a livello, la loro eliminazione – con la realizzazione di sovrappassi o sottopassi ferroviari – risulta essere l'unica soluzione efficace.

In questo senso esistono protocolli e accordi con RFI per la soppressione dei P.L., ma i lavori avanzano molto lentamente poiché i fondi necessari sono esigui e discontinui; molto spesso RFI deve finanziare le opere attingendo dal contributo statale destinato alla manutenzione e raramente le regioni o i comuni contribuiscono in maniera fattiva. Inoltre, l'intensificarsi del tessuto urbano, provoca la realizzazione di strutture nelle adiacenze dei P.L., con conseguente accentuazione dei problemi sopra descritti.

Riteniamo che la soppressione di P.L. vada perseguita con maggiore determinazione; ma oggi è disponibile una soluzione tecnologica che

può venire in aiuto nella fase transitoria.

Di recente il collegio degli Ingegneri ferroviari ha pubblicato nella sua rivista "La Tecnica Ferroviaria" settembre 2015 la notizia che è oggi disponibile uno strumento tecnologico denominato L.O.D. (Level-crossing Obsacle Detector). Questo apparato può essere integrato facilmente sugli attuali impianti atti al controllo della circolazione ferroviaria ed è in grado di rilevare ostacoli – anche di piccole dimensioni – che sostano o attraversano la sede ferroviaria, arrestando la circolazione dei treni e impedendo quindi che questi impattino sull'ostacolo.

Vorremmo rammentare che già nel lontano 1991 il COMU (storico sindacato dei Macchinisti, che insieme alla Fisafts ha fondato l'attuale ORSA), siglò un accordo con l'allora Ente Ferrovie dello Stato, con il quale si stabilì che per i P.L. si doveva procedere alla "Istallazione a far data dal febbraio '92 di dispositivi di maggior sicurezza sui P.L. Automatici, anche alla luce degli esiti dell'indagine U.I.C., le cui conclusioni saranno presentate entro gennaio '92".

Sono passati 24 anni da quell'accordo e troppi incidenti con morti e feriti si sono consumati da allora; riteniamo che oggi vi siano le condizioni per adempiere a quanto fu stabilito nel lontano 1992.

Per questi motivi chiediamo al Ministro che si faccia parte attiva nell'istituzione di un tavolo di confronto con la co-presenza di tutti i soggetti interessati, al fine di effettuare una mappatura della consistenza dei passaggi a livello sul suolo nazionale e programmare gli interventi necessari, con la priorità della soppressione dei P.L. e – nel transitorio – con l'adozione omogenea delle nuove tecnologie, oggi disponibili, atte ad arrestare la marcia del treno in caso di imminente situazione di pericolo.

FONDO DI SOSTEGNO AL REDDITO

ADEGUAMENTO AL D.Lgs 148/2015



Il 14 novembre si è riunito il comitato amministratore del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito per il personale delle Società del Gruppo FSI.

Nel corso della seduta oltre ad approvare il bilancio 2014 è stato sottoscritto un accordo che prevede il passaggio all'INPS dei fondi nelle casse della fondazione (130 milioni di euro).

Tale decisione è stato un atto dovuto per via dell'entrata in vigore dell'art.26 del D.Lgs 148/2015 nonché degli effetti della Legge 92/102, che stabiliscono che i fondi di solidarietà aziendali non hanno personalità giuridica e la cui gestione è devoluta all'INPS.

Il passaggio degli anzidetti fondi all'INPS è stato vincolato con la clausola che le risorse dovranno essere utilizzate esclusivamente per le attività previste dal fondo di sostegno al reddito di FSI.

Nella giornata del 19 novembre è ripreso il confronto con l'azienda al fine di adeguare il "fondo di sostegno al reddito" al D.Lgs.148/2015. Nel merito il Gruppo FS ha proposto un nuovo accordo di procedura adeguato alle modifiche introdotte dal legislatore ed un accordo di integrazione e modifica del regolamento del fondo che, in coerenza con le finalità previste dall'articolo 26 commi 1 e 9 del D.Lgs 14 settembre 2015 n. 148 può prevedere interventi nell'ambito dei processi di ristrutturazione, di riorganizzazione

aziendale e di ricambio generazionale che:

- favoriscano mutamenti o adeguamenti professionali attraverso il finanziamento di programmi formativi finalizzati alla riconversione e la riqualificazione professionale;
- assicurino tutela in materia di politiche attive di sostegno al reddito e all'occupazione;
- prevedano un sostegno economico tramite erogazione di prestazioni integrative e prestazioni straordinarie di sostegno al reddito. Inoltre, per ciò che concerne il ricambio generazionale, potrà essere riconosciuta, così come previsto dalle parti istitutive del fondo con l'accordo del 24 giugno 2013, una prestazione straordinaria per i lavoratori che raggiungano i requisiti per il riconoscimento del diritto alla pensione di vecchiaia o anticipata entro i termini di corresponsione massima dell'assegno straordinario.

Su tali argomenti sono stati chiesti ulteriori approfondimenti prima di procedere agli adeguamenti previsti per legge, fermo restando che una volta raggiunta l'intesa, l'accordo dovrà essere inviato per l'adeguamento al D.Lgs n.148/2015 al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali e al Ministero dell'Economia e delle Finanze per il recepimento con l'apposito Decreto Interministeriale che sostituirà integralmente quanto previsto dal D.L. 9 gennaio 2015 n. 86984.

Resta inteso che la fase successiva di individuazione degli esuberi in sede aziendale, dovrà seguire l'approvazione del nuovo accordo da parte dei ministeri interessati.

COMPAGNIA FERROVIARIA ITALIANA

RICHIESTA AVVIO PERCORSO RELAZIONALE



Il giorno 30 ottobre l'ORSA ha comunicato a CFI, azienda di trasporto merci che opera nell'impianto di TERNI, la volontà di avviare un percorso relazionale a fronte del dato associativo raggiunto (33% dei dipendenti).

Difatti il pronunciamento della Corte Costituzionale con sentenza 231 del 04 luglio 2013 ha dichiarato l'illegittimità dell'art.19 lettera b della legge 300/70 (norme sulla tutela delle libertà e dignità dei lavoratori, della libertà sindacale e dell'attività sindacale nei luoghi di lavoro e norme sul collocamento) e con particolare riferimento alla parte in cui non prevede che la rappresentanza sindacale aziendale possa essere costituita anche nell'ambito di associazioni sindacali che, pur non firmatarie dei contratti collettivi applicati nell'unità produttiva, abbiano comunque partecipato alla negoziazione relativa agli stessi contratti quali rappresentanti dei lavoratori dell'azienda.

Nelle motivazioni del citato lodo, in cui si riconoscono i diritti sindacali anche all'associazione non firmatarie del contratto aziendale, rientra il raggiungimento di un indice di rappresentatività del personale, che riteniamo sia stato da noi ampiamente raggiunto in CFI.

A breve procederemo alle elezioni dei Rappresentanti di Base nei vari impianti al fine di strutturare la rappresentanza aziendale e di

predisporre una piattaforma rivendicativa che dia risposte alle molteplici problematiche sollevate dai lavoratori.

C.F.I.		
Denominazione	Compagnia Ferroviaria Italiana	
Sede	Via Salaria 226 – 00198 ROMA	
Uffici Amministrativi	Piazza Europa 5 – 05100 TERNI	
Forma giuridica	Società per Azioni	
Costituzione	12/10/2007	
Inizio attività	07/10/2008	
CCNL applicato	Trasporto Merci e Logistica	
CCNL Aziendale	Fogli Disposizione	
Dipendenti	75	
Mezzi	8 E.189 e 2 E.191	
Fatturato	36,7 ML	
Terminal	Fiorenzuola Piedimonte San Germano	
Investimenti Milioni di euro anno 2015	8,6 7,0 5,2	Acquisizione Railone 2 Loc. Siemens Vectron Ristrutturazione Terminal Piedimonte San Germano
Consiglio di amministrazione	Smeriglio Giuseppe Presidente Di Patrizio Giacomo A.D. Di Giacomo Vittorio consigliere Bernardini Umbro consigliere	
Responsabile di Produzione	Fainelli Carlo	
Responsabile Commerciale	Fabrizio Parisi	

INCIDENTE ROCCASECCA

ASSOLTI I MACCHINISTI



ROCCASECCA (FR) 20.12.2005

Non ci fu errore umano secondo la Corte d'Appello di Roma. È questo il motivo per il quale, il 5 ottobre, è stata ribaltata la sentenza del tribunale di Cassino che aveva visto la condanna di Mario Mangano e Gabriele Venditti, i due macchinisti che il 20 dicembre 2005 alla guida del treno 2361, secondo l'accusa, entrarono nella stazione di Roccasecca ignorando per distrazione il segnale di protezione disposto a via impedita (Rosso) tamponando il treno 3361. Nell'incidente sessanta passeggeri rimasero feriti e due morirono: lo studente 25 enne di Isernia Francesco Martino e Antonio Valillo il 49 di Ferrazzano immigrato a Luton in Inghilterra.

I macchinisti ora sono stati assolti perché il fatto non costituisce reato mentre in primo grado furono condannati a 3 anni e sei mesi. Nei prossimi 90 giorni saranno depositate le motivazioni.

La sentenza arriva a quasi sette anni dalla tragedia, che risale al 20 dicembre 2005. Il processo era iniziato nel 2009.

Come ORSA esprimiamo la piena soddisfazione per una sentenza che ristabilisce la verità su fatti che consideriamo inevitabilmente dolorosi.

Vogliamo ringraziare gli Avvocati Fabio Tanzilli, Calogero Nobile coadiuvati dall'Avv. Maria Paola Quagliozzi che ci hanno permesso di giungere a questo importante risultato.

In attesa di conoscere le motivazioni della sentenza, che saranno depositare entro 90 giorni e che chiariranno i risvolti tragici di questa vicenda, vogliamo ricordare le vittime di questo disastro ferroviario e rinnovare il nostro cordoglio.

DPR

PROGRAMMAZIONE FERIE

Come ORSA Nazionale abbiamo diffidato la direzione aziendale dall'attuare il piano predisposto per la fruizione delle ferie in quanto non rispettoso del CCNL.

Nello specifico si contestano:

- i criteri per la contabilizzazione delle ferie in conto 2014 (addebito di 10 ferie dell'anno in corso prima di attingere al residuo 2014);

- programmazione delle ferie del 2016 entro tempi unilateralmente determinati dalla direzione aziendale

Nell'incontro previsto per il giorno 23 novembre, relativo ai turni del personale mobile, ribadiremo la nostra posizione anche alla nuova Responsabile della Dir. Umbria, alla quale auguriamo sin da ora un proficuo lavoro.