



ORSA Ferrovie

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

Regione Marche ed Umbria

RINNOVO CONTRATTUALE FERROVIERI 2022 UN CONTRATTO A PERDERE

Il giorno 29.04.2022 si sono riunite le Segreterie Regionali ORSA Marche e Umbria per affrontare e assumere una propria posizione sull'ipotesi contrattuale siglata dalle OO.SS NAZIONALI in data 22.03.2022.

All'unanimità dei presenti si è espresso un giudizio fortemente negativo su quanto sottoscritto in ragione dei seguenti aspetti:

- **QUESTO RINNOVO NON DIFENDE IL POTERE DI ACQUISTO DEI SALARI ANZI CON MOLTA PROBABILITA' ATTESE LE STIME INFLAZIONISTICHE—DIMINUIRA' IL POTERE DI ACQUISTO DEGLI STIPENDI DEI FERROVIERI (110 EURO DI AUMENTO MEDIO IN 3 TRANCHE DI CUI L'ULTIMA AD AGOSTO 2023 !!!)**
- **LE CONDIZIONI DI LAVORO DEI FERROVIERI IN PARTICOLAR MODO PER COLORO CHE SONO IN ESERCIZIO, PER STESSA AMMISSIONE DELLE SEGRETERIE NAZIONALI E REGIONALI, SONO DA ANNI INSOSTENIBILI E LA CONFERMA DI QUESTO CONTRATTO CONTRADDICE QUANTO ASSERTITO.**
- **PER LA PRIMA VOLTA NELLA STORIA, IL 22.04.2022, L'11 COMMISSIONE LAVORO DEL SENATO, HA CONCLUSO UN LUNGO LAVORO DURATO 4 ANNI CON UNA RISOLUZIONE VOTATA ALL'UNANIMITA' DEI COMPONENTI, RISOLUZIONE CHE DENUNCIA LE PESSIME CONDIZIONI DI LAVORO DEI TURNISTI DEL TRASPORTO FERROVIARIO E NON SOLO, UN ATTO CHE E' STATO COMPLETAMENTE IGNORATO DA TUTTE LE OO.SS NAZIONALI.**

IN TUTTO QUESTO DUOLE SAPERE CHE IN PIENA PANDEMIA, 940 DIRIGENTI DEL GRUPPO SEMBRA ABBIANO INCASSATO PREMI RILEVANTI, PER STESSA AMMISSIONE DI UN DIRIGENTE SINDACALE NAZIONALE SU TESTATE GIORNALISTICHE NAZIONALI, SEMBRA SI PARLI DI 20.000 EURO DI PREMIO PROCAPITE.

A FRONTE DI TUTTO QUESTO, LE SEGRETERIE REGIONALI MARCHE E UMBRIA, NEL RIBADIRE IL LORO GIUDIZIO NEGATIVO AL RINNOVO SOTTOSCRITTO INVITANO TUTTI I LAVORATORI AD ESPRIMERE LA LORO LEGITTIMA ED AUTOREVOLE POSIZIONE AL REFERENDUM CHE SI TERRÀ DAL 2 AL 4 MAGGIO 2022.

Ancona - Foligno 29.04.2022

**Segreteria Regionale ORSA
Marche e Umbria**

Salute e sicurezza del personale del comparto ferroviario (n. 149)

(Esame, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, primo periodo, e per gli effetti di cui all'articolo 50, comma 2, del Regolamento. Approvazione della risoluzione: *Doc. XXIV, n. 63*)

La presidente relatrice [MATRISCIANO](#) (M5S) riepiloga le fasi della trattazione dell'affare assegnato in titolo, che ha registrato un'ampia condivisione tra le componenti politiche della Commissione. Presenta e illustra, quindi, uno schema di risoluzione, pubblicato in allegato.

Il senatore [ROMANO](#) (M5S) evidenzia la puntualità e l'accuratezza del testo riguardo i punti di maggiore rilevanza. Auspica quindi l'impegno del Governo e del Parlamento relativamente alle questioni richiamate alle lettere *a*) e *d*).

Il senatore [LAUS](#) (PD) ritiene che lo schema di risoluzione inquadri adeguatamente gli aspetti salienti messi in evidenza dalle audizioni svolte, con particolare riferimento al diffuso ricorso alle nozioni di errore umano e fatalità, le quali sviano l'attenzione dalle condizioni generali nelle quali viene svolta l'attività lavorativa nel settore ferroviario.

La presidente [MATRISCIANO](#) (M5S) ribadisce a sua volta il carattere determinante dell'elemento organizzativo.

La senatrice [CATALFO](#) (M5S) richiama l'attenzione del Governo riguardo l'opportunità di una valutazione in merito alla flessibilità in uscita del personale ferroviario.

Il senatore [SERAFINI](#) (FIBP-UDC) ritiene condivisibile lo schema di risoluzione presentato, rimarcando peraltro la necessità di attribuire la dovuta rilevanza alle esigenze del personale viaggiante che affianca il capotreno.

La presidente [MATRISCIANO](#) (M5S) ritiene il testo in esame adeguato rispetto al rilievo del senatore Serafini.

La senatrice [DRAGO](#) (FdI) chiede ragguagli in merito ai riferimenti all'errore umano e alla turnazione del personale. Reputa inoltre il riferimento alla connessione alla rete ferroviaria unica europea poco attinente rispetto alla situazione reale dei collegamenti con le isole maggiori, che risultano tuttora carenti e difficoltosi.

La presidente [MATRISCIANO](#) (M5S) rimarca la necessità di interventi preventivi a livello organizzativo finalizzati a evitare il determinarsi di situazioni di rischio che potrebbero

superficialmente essere attribuite all'elemento umano. Fa quindi presente che lo schema di risoluzione in esame non può che fare riferimento al settore oggetto dell'affare assegnato e non è pertanto inteso a dare luogo a un dibattito in merito al tema generale del lavoro su turni. Dichiaro inoltre la propria apertura rispetto alle aree penalizzate da paritcolari carenze nei collegamenti ferroviari, tenendo conto necessariamente dell'ambito di competenza della Commissione.

La senatrice [TOFFANIN](#) (*FIBP-UDC*) esprime soddisfazione riguardo i contenuti della proposta presentata, richiamando particolarmente la doppia valenza della sicurezza del lavoro nel settore ferroviario, che necessariamente non è funzionale alla tutela del solo personale. Questo, peraltro, è meritevole di particolare attenzione ai fini della classificazione tra le attività usuranti.

La senatrice [ALESSANDRINI](#) (*L-SP-PSd'Az*) riconosce la rilevanza delle questioni oggetto dell'affare assegnato e dello schema di risoluzione, particolarmente in relazione alla questione della sicurezza dei lavoratori e della collettività.

Il sottosegretario Rossella ACCOTO, premesso che il tema oggetto dell'affare assegnato rientra fra le questioni ritenute prioritarie dal Governo, segnala l'impegno del Ministero che rappresenta riguardo alla sicurezza nei luoghi di lavoro, recentemente testimoniato dal decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, che ha introdotto numerose disposizioni volte a potenziare l'attività istituzionale di vigilanza e di prevenzione.

Riferisce che il suo Dicastero sta elaborando ulteriori proposte, finalizzate a razionalizzare e potenziare le politiche della sicurezza e, con riferimento al settore ferroviario, fa presente la consapevolezza dell'Esecutivo circa la necessità di interventi rapidi. In particolare, specifica che il Ministero del lavoro ha sempre assicurato la propria disponibilità a proseguire il confronto per la predisposizione dei provvedimenti previsti dall'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo n. 81 del 2008, volti al riordino delle disposizioni in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro di particolari settori.

Espressa condivisione riguardo agli indirizzi rivolti al Governo, fa presente che occorre considerare la complessità del sistema e la necessità di misure concrete e attuabili anche a legislazione vigente, evidenziando che le soluzioni migliori in materia di salute e sicurezza nel comparto ferroviario non potranno che provenire da un ampio confronto con le parti sociali e gli attori istituzionali, al fine di accrescere la cultura della prevenzione e della sicurezza. Sottolinea infine che il dialogo richiamato dovrà essere finalizzato alla realizzazione di interventi strutturali e ad eventuali modifiche alla disciplina vigente.

In risposta a una specifica sollecitazione della senatrice [DRAGO](#) (*FdI*), la presidente [MATRISCIANO](#) (*M5S*) integra il testo precedentemente presentato con un riferimento ai collegamenti da e per le isole maggiori.

Lo schema di risoluzione, così come modificato, è infine posto in votazione (testo pubblicato in allegato).

Previa verifica della presenza del prescritto numero legale per deliberare, **la Commissione unanime approva.**

**Legislatura 18^a - 11^a Commissione permanente - Resoconto sommario
n. 289 del 22/02/2022**

**RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE
SULL'AFFARE ASSEGNATO N. 149
(Doc. XXIV, N. 63)**

L'11^a Commissione permanente,

in esito all'istruttoria condotta sull'affare assegnato n. 149, in merito alla salute e alla sicurezza del personale del comparto ferroviario;

premesso che:

la salute e la sicurezza sono elementi fondamentali alla base di qualsiasi attività lavorativa e andrebbero garantiti imprescindibilmente;

nel settore del comparto ferroviario negli anni sono stati molteplici gli incidenti verificatisi e nella maggior parte dei casi sono dipesi da una scarsa attenzione al rispetto della normativa vigente;

il tema della sicurezza in ambito ferroviario non riguarda semplicemente la sicurezza dei lavoratori, ma la sicurezza pubblica, cioè l'incolumità di tutti gli utenti e dell'intera collettività;

gli infortuni complessivamente denunciati all'Inail nel quinquennio 2015-2019 sono stati mediamente 2.400 l'anno, con circa 5 casi per anno di infortuni con esito mortale. In particolare, è emerso che le professioni maggiormente coinvolte sono: capo treno ferroviario, aggiustatore meccanico di utensili, perito meccanico, capo stazione ferroviario per gli infortuni in complesso e macchinista ferroviario per gli eventi mortali;

la normativa applicabile riguarda la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro (sicurezza sul lavoro), la tutela, la sicurezza e la regolarità del servizio ferroviario nei riguardi degli utenti/viaggiatori e delle merci trasportate (sicurezza dell'esercizio ferroviario), la tutela del patrimonio aziendale, per preservarlo da comportamenti impropri e fraudolenti (sicurezza del patrimonio aziendale);

ritenuto che molto spesso viene evocato l'errore umano, come se fosse l'indice di una mera fatalità, senza considerare che l'errore umano, o la mera fatalità, nelle organizzazioni non esiste. Non può, infatti, essere considerato come una causa, in quanto è semmai la conseguenza della mancata formazione, della mancata organizzazione e dei mancati controlli su una determinata attività;

ritenuto, altresì, che, al fine del buon funzionamento della "macchina" del comparto ferroviario, la salute e la sicurezza non possono prescindere dal buon funzionamento delle infrastrutture e delle attrezzature di lavoro, dall'interazione del lavoratore con esse, oltre che, naturalmente, dall'attività di monitoraggio attivo e passivo del lavoratore stesso;

evidenziato che:

nel corso delle audizioni è emerso che, a differenza dei sistemi aperti, quali, per esempio, le strade, la ferrovia è un sistema chiuso controllabile in modo centralizzato, grazie alle tecnologie già implementate sia a terra che a bordo senza soluzione di continuità. Proprio questa caratteristica del sistema ferroviario è normalmente utilizzata in tutta Europa e nel mondo per la gestione tempestiva delle situazioni di emergenza. Le imprese ferroviarie non intendono affrontare la questione con posizioni di principio, ma chiedono che la materia venga considerata innanzitutto con un approccio di

visione strategica di sistema, e non soltanto a livello nazionale, perché un servizio che per sua natura si sviluppa su tutta la rete nazionale e si connette sempre più alla rete ferroviaria unica europea, sia per il continuo sviluppo dei flussi di merci su scala internazionale che per l'attuazione di una coerente politica dei trasporti comunitaria, non può essere condizionato da iniziative intraprese autonomamente da autorità locali. Si evidenzia tuttavia a livello infrastrutturale un *gap* che riguarda i collegamenti da e per le isole maggiori;

in particolare, la normativa applicata al personale turnista delle Ferrovie - e per "turnista" si intendono macchinisti e capitreno *in primis*, avendo questi dei turni aciclici, manovratori, operai della manutenzione e via discorrendo - non risulta essere adeguata alle esigenze di garantire la salute e la sicurezza dei lavoratori interessati. Tale dato emerge anche dalle audizioni. Infatti, le pause e i riposi giornalieri tra un servizio e l'altro sono ormai ridotte a tal punto che non è più esistente il contemperamento tra maggior *stress* dovuto alle prestazioni di lavoro e un recupero efficace derivante dal riposo successivo;

la problematica connessa alle turnazioni assume un carattere ben più grave laddove la condizione del lavoratore interessato presenti caratteri di fragilità a causa di familiari o di minori da accudire. Infatti, a tal proposito le attuali disposizioni normative a tutela dei predetti soggetti intervengono soltanto in situazioni particolarmente gravi, lasciando di fatto un vuoto importante in ordine a tutte quelle circostanze in cui l'esigenza comprovata è di minore entità, ma non per questo meno necessaria;

nel corso delle audizioni sono altresì emerse criticità derivanti dall'applicazione difforme delle norme di legge in materia di soccorso in caso di malore del macchinista, con particolare riguardo al macchinista di equipaggio ad "agente solo" nei treni viaggiatori (o unico agente abilitato alla condotta del treno, nel caso di treno merci), nonché al vuoto normativo in merito al soccorso ai viaggiatori. A tal riguardo, e a conferma di quanto riferito nel corso delle audizioni, sono numerosi i provvedimenti prescrittivi da parte di organi di vigilanza in alcune regioni italiane, nonché della Corte di Cassazione; è altresì emerso che i lavoratori del settore ferroviario sono esclusi dalla categoria dei lavoratori usuranti di cui al decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67, in quanto i lavoratori turnisti con turni aciclici registrano un basso numero di infortuni e di malattie professionali, pur avendo paradossalmente un'aspettativa di vita molto bassa, verosimilmente 64 anni. A tanto è doveroso aggiungere che, se nel passato i ferrovieri potevano godere delle agevolazioni pensionistiche previste dalla legge 26 marzo 1958, n. 425 - consentendo agli stessi di andare in pensione a 58 anni - tali effetti furono cancellati con la legge Fornero, aggiungendo, di fatto, ben 9 anni di requisiti in più e spostando l'età pensionabile a 67 anni,

alla luce di quanto sopra esposto, impegna il Governo:

a) a porre in essere interventi legislativi volti a disciplinare in modo più coerente con quanto esposto la gestione dei turni e dei riposi del personale viaggiante con specifico riguardo alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori interessati, ponendo un occhio di riguardo ai lavoratori particolarmente fragili;

b) a colmare il vuoto normativo esistente in ordine al soccorso al macchinista sia nei treni viaggiatori che nei treni merci;

c) a prevedere una differente disciplina dei turni di lavoro dei macchinisti e capitreno, in considerazione dei rischi cui sono costantemente sottoposti;

d) a includere i lavoratori turnisti del settore ferroviario tra le categorie usuranti di cui al decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67.