



www.lavocetrasportiediritti.it

www.sindacatofast.it

mobilita.sindacatofast.it

16 Giugno 2022



ANSFISA pag. 1

REFERENDUM pag. 2

SICUREZZA pag. 3

POLO FS pag. 4



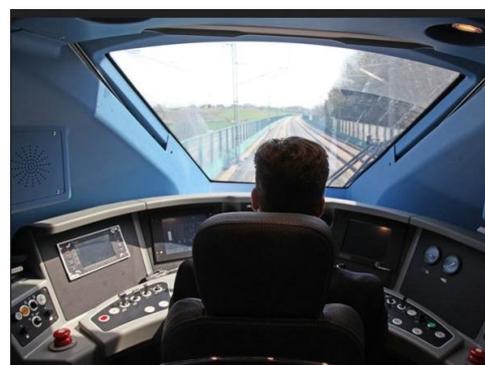
ANSFISA: PROSEGUONO GLI INCONTRI SUL SOCCORSO TRENO

Si è tenuto il 13 giugno, in modalità videoconferenza, la riunione tra ANSFISA e le OO.SS. per parlare del soccorso al macchinista in casi particolari, come precedentemente richiesto dalle Segreterie Nazionali nell'incontro dello scorso 20 maggio.

Il sindacato ha evidenziato la necessità e l'urgenza di trovare una soluzione ad un annoso problema che riguarda appunto la tempestività con la quale prestare soccorso sia al treno che al macchinista stesso nel caso in cui il macchinista fosse colpito da un malore e quindi impossibilitato a proseguire la marcia del treno stesso fino a raggiungere una località idonea all'intervento di mezzi di soccorso.

L'argomento è già stato toccato in passato senza successo. Pertanto, il sindacato ha fatto nuovamente presente questo problema per sollecitare ANSFISA e trovare un percorso che sia fattibile e sia in linea, oltre che a livello nazionale anche a livello europeo, per l'istituzione di una specifica patente connessa a contesti operativi di emergenza opportunamente delimitati. Questo permetterebbe ad un altro agente treno, appositamente abilitato, di condurre il convoglio ferroviario in aree facilmente accessibili ai mezzi di soccorso.

ANSFISA ha dimostrato il suo interesse e si è resa disponibile per definire questa importante questione, ma non potendo, sul momento, entrare nel merito di alcune problematiche poste dal sindacato, si è deciso di aggiornare la riunione a luglio al fine di definire alcuni aspetti tecnici e poter proseguire un percorso che migliori le condizioni di soccorso al treno e al PDC, rafforzando l'attuale modello di equipaggi (merci e viaggiatori) per la sicurezza dell'esercizio.



REFERENDUM CONTRATTO AUTOFERROTRANVIERI

Nei giorni scorsi si è svolto il referendum per approvare il rinnovo del contratto Autoferrotranvieri. La consultazione avrebbe dovuto coinvolgere tutti i dipendenti delle società del settore ma purtroppo la partecipazione è stata deludente considerato che dei circa 115 mila dipendenti interessati hanno votato meno del 50% degli autoferro delle aziende d'Italia. Questo perché evidentemente i firmatari non avevano interesse a pubblicizzare tale appuntamento, importante per sciogliere la riserva al rinnovo sottoscritto, consci di non aver portato a casa qualcosa di importante e positivo per i lavoratori della categoria. Noi di SLM Fast Confesal ci siamo espressi negativamente in maniera chiara e netta argomentando tutte le parti critiche presenti nel contratto e dichiarando che l'unica soluzione possibile possa essere il "Contratto Unico della Mobilità", a parole tanto pronunciato da tutte le organizzazioni sindacali ma nei fatti soltanto dal nostro sindacato sponsorizzato in tutte le occasioni. Così come non riusciamo a comprendere l'atteggiamento di chiusura delle associazioni datoriali (Asstra, Agens ed Anav) che continuano a difendere, insieme alle organizzazioni sindacali firmatarie, un tale quadro normativo e che con il loro atteggiamento sta causando gravi danni al settore e ai lavoratori interessati. Riguardo ai risultati del referendum comunque dai loro dati risulta che il 34 % ha votato NO e questo denota chiaramente un segnale di malessere che da anni serpeggia tra gli addetti del settore. Dicevamo dai loro dati perché sono stati divulgati dei risultati spesso accorpati a livello regionale e non per singole aziende, cosicché ogni singolo dipendente non ha potuto conoscere il pensiero dei lavoratori della propria realtà produttiva.

Da registrare inoltre che in molte aziende dove il nostro sindacato è presente il NO ha vinto o raggiunto risultati significativi poiché correttamente informati sui contenuti presenti nel contratto.

Ne vogliamo ricordare alcuni; - 72 euro di differenza tra i parametri medi del settore Autoferro con quello dei Ferrovieri—250 euro di una-tantum legata ad un eventuale copertura economica del Governo—144 euro del fondo Tpl salute ma che effettivamente risultano essere solo 44 in quanto 100 euro già previsti dall'accordo nazionale del 2015—indennità di 8 euro per le ferie e per le quali non sono previste indennità arretrate, considerato che la giurisprudenza si è espressa con sentenze di cassazione a favore dei lavoratori.

Cosa importante è che le cifre proposte non riescono a coprire l'inflazione che da anni ha eroso il po-



tere d'acquisto dei salari degli Autoferrotranvieri. In tutto questo Sindacati storici e Associazioni datoriali si sono trincerati all'interno del castello fatto ormai di molteplici problematiche che soltanto interventi strutturali possono risolvere. Un settore, quello degli Autoferro, dove operano circa 800 imprese che danno lavoro a 120 mila dipendenti che posseggono quasi 50 mila mezzi. Nella relazione della Commissione di studio sul Trasporto Pubblico Locale, istituita con Decreto Ministeriale del 4 Giugno 2021 emergono forti criticità che richiederebbero interventi correttivi. Dal punto di vista del governo del settore, i principali problemi riguardano la configurazione delle reti e degli ambiti territoriali di gestione dei servizi, che derivano spesso da atti di pianificazione molto risalenti. Vi è un vistoso squilibrio tra nord e sud del paese, la quota di mobilità coperta dal trasporto pubblico è maggiore al nord che al sud e la propensione agli investimenti è decisamente più alta al nord che al sud. Inoltre il finanziamento del settore è solo in parte coperto dalle entrate provenienti da coloro che effettivamente utilizzano il servizio, e ricade per oltre il 60% sulla fiscalità generale. Per quanto riguarda il finanziamento occorre osservare che il Fondo Nazionale Trasporti, e in generale le risorse attribuite nelle varie forme alle Regioni, presentano uno stanziamento ancora non sufficiente per espletare ovunque servizi efficienti e completi. In tal senso non si può che auspicare un importante incremento del Fondo nei prossimi anni, motivato da alcuni elementi imprescindibili: aumento dei costi (gasolio, costo del lavoro ecc.), andamento inflattivo, realizzazione di nuove infrastrutture che necessitano di servizi aggiuntivi, spinta della riduzione del mezzo privato a favore del pubblico con grande attenzione alle energie rinnovabili, stabilità dei contratti sottoscritti. Un altro principale problema riguarda le modalità di ripartizione del Fondo, in ordine al quale si deve tener conto della necessità di abbandonare il criterio della ripartizione storica. E' per tutte le problematiche sopra esposte che esprimiamo forti perplessità riguardo agli attori principali (Associazioni Datoriali e i sindacati Cgil-Cisl-Uil-Faisa e Ugl) che fino ad oggi hanno, secondo noi, mal governato il Trasporto Pubblico Locale.

MOBILITÀ DELLE PERSONE E SICUREZZA A GENOVA

Nel pomeriggio di venerdì 3 giugno, presso l'Ente di Formazione "Forma Mentis", a Genova, si è svolto l'incontro della Fast/Confisal Liguria con l'Assessore alla Sicurezza e al Personale del Comune di Genova, dott. Giorgio Viale, sul tema "Genova: mobilità delle persone e sicurezza".

Il dialogo che è scaturito dall'incontro dell'Assessore Viale con il gruppo dirigente esteso della Fast/Confisal Liguria, anche se si è svolto in un assoluto tardo pomeriggio di un ponte festivo, ha avuto momenti di vero interesse, poiché ha toccato elementi discriminanti per la qualità della vita in una città metropolitana come Genova quali, appunto, la mobilità e la sicurezza, sia in termini di "security" che di "safety".

Il dott. Viale ha iniziato individuando le tre principali direttrici della sicurezza nella mobilità: sicurezza durante la circolazione, sicurezza stradale, sicurezza sui mezzi (degli utenti e del personale addetto), sviluppando poi un discorso specifico e dettagliato.



Molto partecipato il dialogo con gli intervenuti che hanno posto domande e sviluppato ragionamenti in un confronto dialogico.

Particolarmente interessante è stata un'intuizione del dott. Viale: arricchire le funzioni dell'autista dei mezzi, anche in ordine alle procedure previste – o prevedibili – sulla sicurezza, soprattutto in prospettiva, anche per scongiurare la tentazione di far circolare, fra alcuni anni, i mezzi senza la presenza a bordo dell'elemento umano, com'è già tecnica-



Forma Mentis

mente possibile e già sperimentato in una città italiana. Come sindacato, sottoscriviamo in pieno questa intuizione poiché riteniamo indispensabile l'elemento umano, non soltanto per la condotta del mezzo ma anche come elemento centrale di un sistema di trasporto in sicurezza, affidabile e sicuro per le persone, in tutte le sue accezioni.

Fattore che resta asse centrale della nostra politica sindacale, anche se attualmente in controtendenza generale.

Alla conclusione dell'incontro, la Segretaria Regionale della SIm Fast/Confisal Liguria, Cinzia Ferrara, ha avanzato la proposta di istituire un Osservatorio Metropolitano sulla sicurezza nella mobilità delle persone, per Genova, al quale dovrebbero partecipare le rappresentanze delle istituzioni, delle aziende interessate, dei sindacati, degli utenti, per monitorare e fare studi e proposte sulle tematiche in questione.

Su questa proposta la Fast/Confisal Liguria e l'Assessore dott. Giorgio Viale, si sono dati il prossimo appuntamento.



POLO LOGISTICO GRUPPO FS ITALIA- NE: PRESENTAZIONE PIANO DI IMPRE- SA 2022-2031

Lo scorso 14 giugno si è svolta la riunione con Polo Logistico per l'illustrazione del piano industriale aziendale 2022-2031.

La riunione si è aperta con l'intervento da parte dell'AD del Polo Logistico che ha brevemente illustrato il nuovo assetto della governance, che il Gruppo FSI ha deciso di adottare per attuare il Piano Industriale di valenza decennale, che prevede l'istituzione di quattro poli specializzati di business: Infrastrutture, Passeggeri, Logistica, Urbano. In questo contesto il Polo avrà un ruolo strategico propenso a fare partnership con grandi imprese del settore logistico. Infatti, si occuperà di sviluppare i collegamenti di primo e ultimo miglio, predisporre una offerta integrata a favore del cliente per diventare operatore di sistema. Tutto ciò fa parte di una strategia del Gruppo FS che ha deciso di investire sul trasporto delle merci su ferro, alla luce dei forti investimenti infrastrutturali derivanti dal PNRR.

Nell'arco della durata del piano 2022-2031, forti risorse finanziarie saranno destinate al capitolo investimenti principalmente concentrati in misure relative a acquisto di nuovo rotabile, nascita di nuovi terminali intermodali e interporti/piattaforme logistiche.



Le Aziende che fanno parte del Polo Logistico sono: Mercitalia Rail, Txlogistic, Mercitalia Intermodal, Mercitalia Schunting & Terminal, Teralp, attualmente lavorano nelle aziende della galassia del polo 5678 lavoratori nell'arco del piano decennale ci sarà un aumento del 27% dell'organico, la vera scommessa è quella di ragionare in un'ottica reale di Polo, il mercato va affrontato in modo sinergico oltre al fatto che al cliente va consegnato un pacchetto completo del prodotto. Per fare tutto questo sarà necessario ampliare il portafoglio clienti ponendo attenzione sulla qualità del servizio che non riguarda solo MIR, ma anche il Polo Infrastrutturale, per creare sinergia e avere la stessa importanza dei treni viaggiatori. Sarà infine competenza del Polo Logistico individuare azioni affinché la politica si impegni ad incrementare il trasporto merci su ferro al fine di raggiungere i nostri maggior competitor internazionali.

Le Segreterie Nazionali hanno apprezzato alcuni punti sviluppati nella presentazione del piano di impresa esprimendo un giudizio positivo.



Per informarvi seguite le notizie della FAST -Confsal su: www.sindacatofast.it, www.lavocedirittietrasporti.it

Allegato a La voce Diritti e Trasporti stampato in proprio.

Responsabile coordinamento: Vincenzo Multari, Antonio Scalise

Hanno collaborato: Claudia Reale, Marco Buongiovanni, Mario Pino

SEGRETERIA GENERALE

Via Prenestina 170 - 00176 Roma