



**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.orsafferrovie.it](http://www.orsafferrovie.it)

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

---

Roma, 21 marzo 2014

Prot. 54/SG/Or.S.A. Ferrovie

Presidenza del Consiglio dei Ministri

[usg@mailbox.governo.it](mailto:usg@mailbox.governo.it)

Presidente del Consiglio dei Ministri

On. Matteo Renzi

Ministero del Lavoro e Politiche Sociali

[gabinettoministro@mailcert.lavoro.gov.it](mailto:gabinettoministro@mailcert.lavoro.gov.it)

Ministro Giulio Poletti

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

[ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it](mailto:ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it)

Ministro On. M. Lupi

Osservatorio per i Conflitti Sindacali

Commissione di Garanzia sugli Scioperi

[segreteria@pec.commissionegaranziasciopero.it](mailto:segreteria@pec.commissionegaranziasciopero.it)

Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.

- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- Trenitalia S.p.A.

Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.

Trenord S.r.L.

Oggetto: Dichiarazione di sciopero

A seguito dell'approvazione della Legge 214/11, la scrivente O.S. ritiene non più prorogabile un concreto intervento legislativo atto a modificare le conseguenze che la stessa Legge sta determinando nei confronti di alcuni profili professionali del settore ferroviario mirato a superare le ingiustificate differenze tra lavoratori che operano nello stesso settore e svolgono la stessa mansione.

In questo senso nonostante autorevoli dichiarazioni attribuiscono l'introduzione dei correttivi previdenziali ad un marchiano errore nella trascrizione dei testi di Legge, dopo oltre due anni, malgrado le sollecitazioni sindacali volte a sensibilizzare tutte le Istituzioni Nazionali, nulla è cambiato.

Nello specifico, intendiamo rimarcare la penalizzazione subita dai ferrovieri, lavoratori impegnati in attività particolarmente delicate concernenti l'esercizio ferroviario (macchinisti, capi treno, manovratori/formatori, personale navi traghetto), colpiti da un ingiusto provvedimento

legislativo, che senza colpo ferire e soprattutto senza alcuna ragione oggettiva, ha spostato i limiti pensionistici di questa categoria da 58 a 67 anni di età. Evidentemente tale privazione in prospettiva colpisce non solo il personale dipendente dal Gruppo FS, ma tutti i lavoratori che operano nel settore del trasporto ferroviario, ormai pienamente liberalizzato.

I requisiti particolari per l'accesso alla pensione di vecchiaia dei suddetti lavoratori derivavano dalla gravosità delle mansioni espletate (a bordo dei treni, delle navi o negli scali ferroviari, con orari in turni non cadenzati ed articolati nell'intero arco dell'anno, con frequente esposizione alle condizioni atmosferiche ed impegnati in operazioni particolarmente faticose e disagiate).

Inoltre, considerando che i lavoratori in questione operano in attività connesse alla sicurezza del trasporto ferroviario, che il controllo della loro integrità ed efficienza psico-fisica è sottoposta a rigidi protocolli sanitari attraverso visite mediche periodiche, la cui cadenza temporale si intensifica con l'avanzare dell'età, ne consegue che l'innalzamento dell'età pensionabile comporterà l'incremento dei casi di inidoneità fisica allo svolgimento delle mansioni proprie.

È, dunque, di tutta evidenza la stretta relazione tra la piena capacità lavorativa di chi opera e le garanzie di sicurezza nel servizio di trasporto di cose e persone.

Anche nella circolazione e manutenzione della rete ferroviaria i lavoratori sono soggetti a rigorosi requisiti di assunzione e sottoposti a visite mediche periodiche di revisione previste dal Decreto del Ministro dei Trasporti del 23 febbraio 1999 n. 88. Dette visite si intensificano con l'avanzare dell'età dei lavoratori, proprio in ragione del prevedibile e quasi naturale calo fisico sommandosi a quelle previste dal D.Lgs n. 81 del 9 aprile 2008 – presidio sanitario.

A dimostrazione dell'atipicità e della gravosità di questo lavoro, vale ricordare che in nessun altro Paese europeo il ferroviere dell'esercizio ha il limite pensionistico previsto in Italia e che poche altre categorie professionali evidenziano una così elevata incidenza di infortuni sul lavoro, anche mortali.

Tutto ciò premesso la scrivente O.S., richieste in data 23 gennaio 2014 le procedure di raffreddamento e conciliazione presso il Ministero del Lavoro, ricevuta dallo stesso Ministero la comunicazione con la quale sulla base del parere espresso della Commissione di Garanzia nella seduta del 16.01.2004 (Prot. 582 Pos. N° 1750) nel caso in cui la vertenza riguardi provvedimenti e iniziative legislative non risulta obbligatorio l'espletamento del tentativo di conciliazione ai sensi dell'art. 2 comma 2 legge 146/90 così come modificata dalla legge 83/00, effettuato il primo sciopero di otto ore in data 14 marzo 2014, richiesto in data 21 marzo 2014 il calendario aggiornato degli scioperi, proclama lo sciopero del personale addetto alla circolazione dei treni, alle navi traghetto, ai turni rotativi della manutenzione infrastruttura e della manutenzione dei rotabili, dipendente dalle imprese ferroviarie in indirizzo, dalle ore 21,01 del giorno 12 aprile 2014, alle ore 20,59 del 13 aprile 2014.

Si precisa che il personale della manutenzione infrastruttura e rotabili interessato dallo sciopero è quello che opera in impianti e turni di lavoro che svolgono prestazioni giornaliere in turni avvicendati e in terza che interessano l'intero periodo settimanale 7/7, cioè quello collegato da nesso di strumentalità tecnica od organizzativa con la circolazione dei treni che di dettaglio così come individuato dall'art. 2 comma b dell'accordo del settore ferroviario del 23.11.1999 e smi.

Si precisa inoltre che dallo sciopero è escluso il personale appartenente alla Divisione CARGO della Società Trenitalia.

Distinti saluti.

Il Coordinatore Nazionale

Andrea Pelle

