



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

E-mail: sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Rispettate il diritto Costituzionale di SCIOPERARE!

Durante gli ultimi scioperi proclamati da OR.S.A. Ferrovie, le imprese ferroviarie in generale e Trenitalia in particolare, contravvenendo alle norme che regolamentano la sicurezza della esercizio ferroviario ed alla giurisprudenza consolidata, hanno fatto ricorso illegittimamente a sostituzioni di personale scioperante con quadri o altro personale non rispondente ai requisiti stabiliti da ANSF.

Riteniamo tale iniziativa non giustificata in quanto questa Organizzazione ha sempre rispettato i principi Costituzionali che garantiscono la mobilità, concordando ed effettuando i cosiddetti servizi minimi. Le imprese hanno ripetutamente violato tale patto assicurando comunque la quasi totalità dei servizi di qualità e sopprimendo nella maggior parte i treni della fascia sociale. Abbiamo fatto ricorso alle Istituzioni ed alla Magistratura per chiedere il rispetto delle regole da parte delle imprese durante gli scioperi e -ancor di più- il rispetto delle normative sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Il Vicepresidente della Camera ha presentato un'interrogazione parlamentare a risposta scritta che potrete leggere sul sito della Camera al seguente link:

http://www.camera.it/leg17/410?idSeduta=0217&tipo=atti_indirizzo_controll_o&pag=allegato_b#si.4-04610 oppure leggerne l'estratto in allegato.

Il Sindacato si aspetta delle risposte, è giunto il momento di riequilibrare il diritto Costituzionale di sciopero che negli ultimi anni è stato ripetutamente violato.

Roma, 24 Aprile 2014

Segreteria Generale OR.S.A. Ferrovie

LAVORI

Resoconto dell'Assemblea

[Vai all'elenco delle sedute >>](#)

[Stenografico](#)

[Sommario](#)

[Documenti di seduta](#)

[Atti di indirizzo e controllo](#)

[Votazioni](#)

[Indice](#)

[Documento intero](#)

[Versione Stampa](#)

XVII LEGISLATURA

Allegato B

Seduta di Mercoledì 23 aprile 2014

ATTI DI INDIRIZZO

Mozioni:

La Camera,
premessò che:

nell'ordinamento italiano le vittime dei reati violenti non sono garantite quanto in altri Paesi europei, sia in relazione ai diritti processuali delle stesse, sia – in particolare – rispetto al risarcimento dei danni;

la forte sensibilità sul tema in Europa si manifesta più di 30 anni fa, a partire dalla Convenzione sul risarcimento alle vittime di reati violenti, firmata a Strasburgo in data 24 novembre 1983 ed entrata in vigore il 1^o febbraio 1988, che prevede un meccanismo di risarcimento per le vittime di reati violenti che abbiano causato gravi lesioni o il decesso, alla quale lo Stato italiano, come noto, non ha mai aderito;

in seguito è intervenuta la decisione quadro 2001/220/GAI del 15 marzo 2001, relativa alla posizione della vittima nel procedimento penale, che prevede diverse e specifiche norme a favore delle vittime di reati violenti, che gli Stati aderenti avrebbero dovuto recepire in gran parte entro il 22 marzo 2002; anche in questo caso, l'Italia non si è mai messa in regola;

risale a 10 anni fa la direttiva 2004/80/CE del 29 aprile 2004, che impegnava gli Stati aderenti ad adottare leggi atte ad indennizzare le vittime

Fiumicino e Gaeta bandisca selezioni pubbliche, conformi alla disciplina vigente in materia di reclutamento e selezione del personale dipendente. (5-02692)

Interrogazioni a risposta scritta:

GRIMOLDI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere – premesso che:

sono iniziati in questi giorni da parte di RFI i lavori per il ribassamento della galleria monzese sulla linea ferroviaria Chiasso-Milano;

secondo informazioni raccolte presso tecnici RFI, questi lavori hanno lo scopo di consentire il passaggio dei nuovi carri merci con sagoma di carico UIC di 4 metri;

è noto che la Chiasso-Milano vedrà, a partire dalla fine di quest'anno, un aumento dei treni merci in transito, affollamento che secondo fonti ferroviarie elvetiche aumenterà ulteriormente e in misura notevole dopo l'apertura della galleria svizzera del Gottardo (Alptransit) prevista per l'autunno del 2016 –:

se corrisponda al vero la previsione secondo cui l'aumento dei treni merci e di altri convogli internazionali su linea ferroviaria Chiasso-Milano, già congestionata, comporti limitazioni allo sviluppo delle linee «S» regionali, fondamentali in un'area densamente abitata come quella ricompresa tra le province di Milano, Monza-Brianza, Como e Lecco, e quali iniziative si intendano mettere in atto per scongiurare queste limitazioni;

se non ritenga opportuno intervenire con gli strumenti a propria disposizione affinché, contrariamente a quanto riferito da dirigenti RFI durante un'audizione in Commissione trasporti del consiglio regionale della Lombardia in dicembre, l'aumento del traffico merci non comporti un utilizzo della linea anche nelle ore notturne, anche in considerazione del fatto che nel Comune di Monza la linea Chiasso-Milano è tracciata in pieno centro abitato;

se sia a conoscenza di previste opere di mitigazione del rumore e delle vibrazioni nel corso dei lavori sulla linea nel tratto di Monza, che interessano oltre la galleria anche altre parti dell'armamento e, in ogni caso, come si intenda provvedere affinché siano rispettati i limiti relativi al rumore e alle vibrazioni nel rispetto dei diritti dei cittadini monzesi che da anni lamentano disagi in tal senso. (4-04599)

LUIGI DI MAIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere – premesso che:

i giorni 12 e 13 aprile si è svolto uno sciopero nazionale dei ferrovieri per la revisione dei limiti pensionistici, fortemente peggiorati dal decreto-legge n. 201 del 2011 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011;

si sono registrati picchi molto elevati di adesioni, ma sono state registrate una serie di anomalie riguardanti il personale utilizzato per scortare i treni Frecciarossa;

secondo quanto segnalato al deputato interrogante, si sono in tale circostanza verificate gravi violazioni alla sicurezza;

in particolare, occorre a questo proposito ricordare che il personale di accompagnamento, cioè capotreno/caposervizitreno, deve essere in regola rispetto al decreto n. 4 del 2012 dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF). Tale decreto prevede una serie di prescrizioni, tra cui si

ricordano: dotarsi di strumenti necessari in relazione alla tipologia di servizio da svolgere; conoscere il ruolo e le relative responsabilità; muoversi in sicurezza nell'ambito degli spazi ferroviari; adottare i provvedimenti e le precauzioni previste nelle possibili situazioni di pericolo, derivanti dal degrado dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli, dalle anomalie nella corsa dei treni, da situazioni di emergenza, al fine di garantire la sicurezza delle persone; eseguire le segnalazioni previste nei casi di anomalie occorse durante il viaggio; dare, in caso di necessità, le istruzioni per l'abbandono del treno ai viaggiatori presenti a bordo, anche in relazione alle disposizioni dettate dal gestore dell'infrastruttura; accertare la frenatura/sfrenatura dei veicoli e la continuità della condotta pneumatica; eseguire nei casi di degrado dell'infrastruttura o dei veicoli, la manovra dei deviatori o di altri enti/meccanismi ad uso del personale del treno interessati dal percorso del treno;

la Comunicazione organizzativa per il certificato di sicurezza (COCS 55) di Trenitalia acquisisce le prescrizioni del decreto ANSF n. 4 del 2012 e specifica che per mantenere le competenze succitate il personale di accompagnamento deve essere sottoposto a processi formativi continuativi. Inoltre, il personale prima di essere riutilizzato dopo periodi di inattività, deve: se il periodo di inattività è tra 6 e 12 mesi, essere sottoposto a verifica da parte di un istruttore; se il periodo di inattività è tra i 12 e 36 mesi, essere sottoposto a verifica da parte di esaminatore, affiancamento svolgimento attività, ripetizione di procedure per la conoscenza linee, impianti e veicoli; se il periodo di inattività è superiore ai 36 mesi, l'abilitazione viene revocata e il personale potrà essere riammesso al ruolo solo dopo la ripetizione del processo abilitativo;

secondo quanto segnalato all'interrogante, alcuni agenti utilizzati nella giornata di sciopero, probabilmente non avevano i suddetti requisiti perché ricoprono altri profili professionali, altri, invece erano stati soggetti a lunghi periodi di inutilizzo da attività legate alla sicurezza;

in particolare, si segnalavano, come ipotesi plausibile a giustificazione della circolazione dei treni; l'utilizzo di: capideposito ed ingegneri, peraltro già oggetto di numerosi ricorsi ex articolo 28 delle legge n. 300 del 1970 per comportamento antisindacale; ricorso a personale di condotta distaccato presso altre unità del gruppo non più legate all'effettuazione di treni commerciali (con passeggeri a bordo);

ricorso a personale appartenente agli uffici della produzione e gestione del personale; ricorso a personale di bordo riferito a treni appartenenti ad altri segmenti del trasporto di Trenitalia, non adeguatamente formato rispetto la particolare circolazione dei treni Alta Velocità su linee dedicate; ricorso a prestazioni straordinarie eccedenti i limiti di legge oltre che contrattuali; mancata possibilità di identificazione del personale ai treni da parte della clientela in quanto privo del previsto vestiario di ordinanza;

la conferma di quanto sopra dichiarato, si troverebbe anche nei piani di formazione programmati annualmente e divisi per categoria. Infatti, nel dettaglio per la linea Frecciarossa le categorie sono: personale di accompagnamento treni (PDA), personale di condotta (PDC), operatori sale operative Frecciarossa (personale d'ufficio); gestione equipaggi (personale dell'ufficio turni);

peraltro, nei piani di formazione si fa notare come i programmi per il personale di accompagnamento e di condotta siano gli unici che prevedono giornate di formazione su argomenti che riguardano la sicurezza della circolazione ferroviaria così come previsto dalle Comunicazioni organizzative per il certificato di sicurezza (COCS);

in particolare, per il personale di accompagnamento sono dedicate giornate di formazione e di aggiornamento per i seguenti argomenti: primo soccorso (conoscenza linee e impianti formazione obbligatoria secondo la comunicazione organizzativa per il certificato di sicurezza, COCS 55); aggiornamenti professionali (che riguardano le novità normative); dimestichezza operativa (il corso prevede principalmente attività di carattere pratico per la conoscenza del treno e per il supporto al personale di condotta); aggiornamento commerciale –:

se il Ministro interrogato non intenda disporre un'indagine ministeriale finalizzata ad accertare se sia stata messa a rischio la sicurezza del servizio e l'incolumità dei viaggiatori;

se il Ministro interrogato non ritenga opportuno valutare la possibilità di predisporre un piano preventivo di soppressioni anche per le cosiddette «Frecce», in maniera tale da garantire al contempo sia il diritto di sciopero sancito dalla Costituzione, sia la sicurezza dei viaggiatori.

(4-04610)

MATTEO BRAGANTINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*

— Per sapere – premesso che:

in esito alle operazioni di gara per l'affidamento dei lavori di «ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A della norma CNR 80, dal chilometro 153+400 al 173+900 dell'Autostrada SA/RC Macrolotto 3^o parte 2 – Gara ASR 18/07 – affidamento a Contraente Generale, ai sensi della legge n. 443/01 e del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.», essendosi l'offerta presentata dalla costituenda ATI Tecnimont S.p.A. (mandataria)/Uniter Consorzio Stabile (mandante) collocata al primo posto della relativa graduatoria, l'ANAS con determinazione dell'11 giugno 2009 ha provveduto ad aggiudicare i lavori alla stessa ATI per un ribasso offerto del 21,58297 per cento e per un importo finale offerto pari a euro 400.101.899.58;

dal sito dell'ANAS si apprende che successivamente, avendo Tecnimont comunicato alla stazione appaltante di volersi sciogliere da ogni vincolo con l'amministrazione aggiudicatrice, quest'ultima accettava, senza agire in via contenziosa avverso tale rinuncia, e con determinazione del 4 aprile 2011 annullava la prima aggiudicazione;

da quanto si apprende dal sito contestualmente all'annullamento dell'aggiudicazione in favore della predetta costituenda ATI Tecnimont s.p.a./Uniter Consorzio Stabile – e senza tener conto dell'offerta della mandante Uniter di eseguire l'intero lavoro essendo in possesso dei requisiti richiesti in sede di gara per eseguire singolarmente i lavori – l'ANAS aggiudicava l'appalto in questione all'ATI C.M.B.-Ghella per un ribasso offerto del 16,451 per cento, per un importo finale offerto pari a euro 424,512 milioni, per un maggior esborso pubblico di circa 24,410 milioni di euro;

risulta altresì dal sopraccitato sito dell'ANAS che avverso l'aggiudicazione a favore dell'ATI CMB-Ghella siano stati aperti ulteriori ricorsi innanzi alla giustizia amministrativa per ulteriori vizi di aggiudicazione;

risulta all'interrogante che, ad oggi, l'ATI C.M.B.-Ghella non abbia ancora dato corso all'avvio dei lavori che – stando alla tempistica indicata nella gara – dovevano essere già stati avviati;

l'affidamento della commessa ad un soggetto che ha presentato un'offerta più onerosa per l'ANAS, in assenza della escussione della cauzione fornita dal concorrente rinunciatario, ha già comportato un significativo aumento di spesa e risulta, ad avviso dell'interrogante, in netto