



## Salvaguardare e rilanciare il sistema ferroviario italiano !

Attualmente al Gruppo FSI, il cui capitale sociale è interamente detenuto dal Mef, fanno capo le seguenti Società: Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. , Anas s.p.a., Italferr s.p.a., Trenitalia s.p.a., Mercitalia Logistic s.p.a., Busitalia Sita Nord s.r.l., Ferrovie del Sud Est s.r.l., FS Sistemi Urbani s.r.l., Grandi Stazioni Immobiliare, FSTechnology, FS International, Italcertifer, Fercredit, Ferservizi, FS Security.

L'ultimo piano industriale (2022-2031), a seguito dell'ennesima riorganizzazione del Gruppo, ha previsto 4 Poli (P. Infrastrutture, P. Passeggeri, P. Logistica, P. Urbano), all'interno dei quali, sono state allocate le varie società.

Questa nuova organizzazione ha prodotto un rilevante impatto sulla Governance societaria i cui effetti, dal versante sindacale, non sono ancora apprezzabili, così come occorre un tempo più ampio per valutare l'efficacia dei Poli, ma è un dato di fatto che la nuova organizzazione ha richiesto significative modifiche statutarie e che le stesse hanno caratterizzato, ancora di più FS come holding del Gruppo.

Attualmente alle dipendenze delle società che costituiscono il Gruppo ci sono oltre 85.000 dipendenti e Rfi assicura il mantenimento in efficienza della rete e la circolazione di 9.500 treni al giorno prodotti dalle 32 imprese ferroviarie che operano nel nostro Paese e molte di queste imprese ferroviarie non applicano ancora il Ccnl Mobilità Attività Ferroviarie. Sono circa 3 milioni i viaggi giornalieri di persone che utilizzano i treni regionali.

Considerato che il Mit, con circa 62 miliardi di euro assegnati da varie fonti di finanziamento (Fondo Sviluppo e Coesione, Fondi Nazionali, Fondi strutturali e di investimento europei Sie, Fondo per la Perequazione Infrastrutturali) è il primo ministero per investimenti e che allo stesso tempo è centrale per l'attuazione del Pnnr, è del tutto evidente che il Gruppo FS è uno dei principali attori a cui sono rivolti gli investimenti.

### **Il Futuro del Gruppo FSI**

Per tutte queste sue caratteristiche il Gruppo FS costituisce un Asset Strategico per il Paese che garantisce investimenti strategici per lo sviluppo e la mobilità a costi compatibili per milioni di cittadini e turisti ed è decisivo per le merci e la logistica, fondamentali per un Paese manifatturiero come il nostro.

Questo implica innanzitutto la necessità di una gestione attenta da parte del management e, sul piano politico, la preservazione del suo valore.

In tal senso le dichiarazioni del Governo rispetto ad una "privatizzazione del Gruppo" ci lasciano perplessi. A partire dal fatto che non sono chiari i motivi che spingono ad una scelta di questa natura. Quali sarebbero i vantaggi per il sistema ferroviario, per le infrastrutture sui territori, per la sicurezza, per chi viaggia, per chi lavora e per chi produce?

Noi riteniamo inaccettabile l'idea che tali scelte possano essere fatte solo per vantaggi di finanza pubblica di breve periodo sacrificando il più grande e funzionale servizio pubblico del Paese, le Ferrovie dello Stato Italiane, che non può essere svenduto né deteriorato, anzi deve essere il volano per il rilancio del lavoro e dell'economia nazionale. Su tale questione, che non riguardano solo chi in quel gruppo lavora ma il Paese intero richiamiamo, ancora una volta l'attenzione delle forze politiche, delle istituzioni locali e regionali, delle forze produttive, della stampa e dell'opinione pubblica.

## **Sicurezza sul lavoro**

Abbiamo da poco concluso un anno che è stato certamente caratterizzato da alcuni gravi incidenti che hanno rialzato il livello di attenzione sulla sicurezza del sistema ferroviario.

Da quanto emerge dalla Relazione annuale dell'Agenzia Anfsisa sulla sicurezza delle ferrovie interconnesse anno 2022 «I dati relativi al 2022 mostrano un valore degli incidenti significativi, rapportato con i volumi di traffico, superiore al dato del 2021 anche se lo stesso risulta in linea con il valore medio degli ultimi 10 anni».

A tale quadro si aggiungono le aggressioni subite dal personale front – line, per contrastare le quali è stato sottoscritto, in marzo del 2022, un protocollo fra le parti sociali, i ministeri competenti in materia, la Conferenza Stato Regioni e l'Associazione nazionale dei comuni, che giace inapplicato presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Questa situazione non è più accettabile. Noi crediamo che :

- Occorra intervenire fissando regole contrattuali omogenee di approccio alle infrastrutture ferroviarie per garantire regole contrattuali e di sicurezza comuni a tutti i lavoratori del settore e dell'indotto;
- Investire ancora di più sulla formazione dei dipendenti del gruppo;
- Rafforzare i presidi ferroviari con personale dedicato alla sicurezza dei viaggiatori e dei lavoratori promuovendo campagne straordinarie di formazione e prevenzione rivolte alle persone che operano nei trasporti e agli utenti.

Affianco a tali questioni occorre intervenire su due elementi relativi alla rete.

In particolare:

- Rimettere in discussione il progetto, passato a suo tempo con il nome "Rete Snella", e ripristinare tutti gli "enti" e binari necessari a decongestionare la rete ferroviaria sia in occasione di perturbazioni del traffico sia per attenuare i disagi che deriveranno dall'attivazione dei cantieri previsti nel 2024.

- Soppressione dei passaggi a livello e degli attraversamenti a raso: conti alla mano il piano di soppressione dei passaggi a livello procede con un investimento programmato di 600 mila euro. Pertanto, stante la media dei P.L. eliminati fino ad oggi la previsione della totale soppressione dei Passaggi a Livello riguarda l'anno 2050. Rispetto invece alla tecnologia invocata dal Ministro nelle more della totale soppressione dei P.L., il contratto di programma

prevede il completamento delle installazioni (PAI-PL) non prima del 2032. Relativamente agli attraversamenti a raso non è dato sapere se esiste un programma di eliminazione degli stessi.

### **Diritto di sciopero**

L'Italia è tra i paesi europei che hanno la normativa più stringente in materia di diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali. Le ultime iniziative del Ministro dei Trasporti che hanno ridotto, utilizzando lo strumento della precettazione, la durata di scioperi ritenuti regolari dalla Commissione di Garanzia che è l'organo deputato ad assicurare il rispetto dei precetti previsti dalla legge 146/90 e smi che garantisce il contemperamento tra il diritto di sciopero e gli altri diritti previsti all'interno della carta costituzionale, stanno di fatto riducendo la possibilità di esercitare il diritto di sciopero.

Questo in un anno che sarà caratterizzato dai rinnovi dei CCNL e dalla complessità delle materie sopra evidenziate.

### **Decreto Concorrenza:**

Rispetto al tema del soccorso al personale ferroviario, del quale si discute da anni; il Governo ha deciso, come stava succedendo con i governi precedenti, bloccati solamente dalla fine del mandato, di cedere alle pressioni del privato inserendo nel Decreto Concorrenza la riformulazione del Decreto 81/08 in maniera da asservire le tematiche dedicate al soccorso al personale ferroviario alle regole di liberalizzazione del sistema ferroviario.

Un'iniziativa quella del Governo preannunciata a novembre dal sottosegretario ai Trasporti On. Edoardo Rixi con un generico "presto una riforma per affrontare questo caso italiano". Il Sindacato ha scoperto la bozza di Decreto per caso e a pochi giorni dall'approvazione. Riteniamo che la nuova norma crei ancora più confusione e non risolva i veri temi in merito alla mancanza di tecnologie, reali e applicate, che permettano il soccorso al macchinista, l'immobilizzazione del treno e la messa in sicurezza di tutto il sistema ferroviario, in caso di malore del macchinista o guasto al sistema di frenatura.

Abbiamo tentato di sensibilizzare la maggioranza di Governo a stralciare il provvedimento e ridiscuterlo nel merito ovvero ad accompagnare il provvedimento con l'individuazione di una normativa contrattuale e di sicurezza unica per il settore. Nulla da fare, è stata respinta la mozione di stralcio della norma presentata alla Camera e a maggioranza la legge è stata approvata.

È chiaro che il sistema ferroviario italiano e la categoria dei ferrovieri si trovano al centro di un gigantesco e pericoloso attacco di fronte al quale la categoria, il Governo ed il Paese hanno bisogno di compattezza e unità di intenti per difendere e rilanciare il sistema ferroviario nazionale, accessibile e sicuro per l'utenza e i lavoratori.

Roma, 9 febbraio 2024

Le Segreterie Nazionali