



# OR.S.A. TRASPORTI

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SEGRETERIE REGIONALI MARCHE UMBRIA

Piazza F. Roselli Int. Staz. FS Ancona  
Tel./Fax 071.43446 cell. 329.6282855

Via Piave 2 – 06034 FOLIGNO (PG)  
Tel. 0742.668510 Fax 0742.668510

## Verbale Direttivo Regionale Marche – Umbria 4 giugno 2025

Le Scriventi Segreterie Regionali OR.S.A. Ferrovie, a seguito della sottoscrizione da parte di tutte le OO.SS. Nazionali dell'ipotesi di Rinnovo Contrattuale in data 22 maggio 2025, ed a seguito dell'esito del Consiglio Generale svoltosi a Rimini in data 26-27-28 maggio 2025 ove in base alla mozione finale del 28 maggio 2025 il Consiglio decide di non sottoscrivere l'attuale ipotesi di contratto ed il relativo contratto aziendale, indicano tale Direttivo Regionale al fine di discutere sull'ipotesi di rinnovo contrattuale e di porre l'accento su come l'intera trattativa sia stata gestita da parte della Segreteria Generale.

Dopo lunga e animata discussione i presenti hanno espresso a larga maggioranza (unanimemente ad esclusione del Segretario Regionale di settore S.A.P.E.T. Marche) in sintesi le seguenti posizioni:

-In merito al percorso di trattativa nazionale protratto da circa 2 anni e corredato da una totale mancanza di trasparenza sui contenuti di quanto si andava delineando, i presenti valutano il comportamento della compagine ORSA trattante scandaloso e privo di qualsiasi rispetto per chi, nel territorio, ci mette la faccia ogni giorno ponendo in fortissima difficoltà chi dovrà affrontare i lavoratori; lavoratori che peraltro da 2 anni scioperano in massa chiedendo miglioramenti delle condizioni di lavoro e aumenti significativi del proprio salario adeguandolo all'inflazione.

- La maggioranza ha ritenuto irricevibili, offensive e paradossalmente *contra legem* le modifiche organizzative che introducono modifiche nocive per la stessa salute e sicurezza dei lavoratori; è stato legittimato un aumento pericolosissimo degli orari di lavoro nelle fasce notturne per il personale mobile tutto e l'estensione del lavoro isolato per PDM E PDB, per arrivare al settore merci dove si è siglato finanche un ipotesi di lavoro notturno MEC 3 e ipotesi di agente solissimo che dimostra la totale impreparazione e totale incapacità della delegazione ORSA TRATTANTE ( non vogliamo credere che dei sedicenti sindacalisti possano sottoscrivere consapevolmente organizzazioni del lavoro ampiamente sanzionate dagli organi di vigilanza con relative pendenze penali per i datori di lavoro, perché ciò significherebbe connivenza con l'azienda per mettere a repentaglio la stessa vita dei lavoratori, altro che tutela ). Peggioramenti normativi che non hanno nemmeno fatto balenare l'idea



che con questi ritmi di lavoro non si arriva a 40 anni (salvo quelli che sono distaccati sindacali) e che è divenuto irrimandabile un fondo strutturale per il ricambio generazionale e per aiutare i più giovani ad aver meno anni da fare e per chi ovviamente dopo i 60 anni, con questi ritmi concordati da gente scriteriata, SUL LAVORO CI MORIRA'.

La maggioranza dei partecipanti al direttivo ritiene che, fin dall'inizio della discussione di rinnovo contrattuale, sia mancata da parte della Segreteria Generale una chiara linea politica su cui poi basare l'intero iter di trattativa. La strategia di contrattazione, non è stata minimamente condivisa con i rappresentanti territoriali lasciando gli stessi nella difficoltà di non poter fornire concreti riscontri agli iscritti. Nel mentre in questi 2 anni si svolgevano scioperi particolarmente partecipati dai ferrovieri e organizzati da altre sigle di base o da assemblee auto organizzate, la nostra struttura sindacale, incurante del disagio evidente dei Ferrovieri, costruiva assieme alle altre OO.SS. firmatarie e all'azienda un'ipotesi di contratto insostenibile.

-La maggioranza dei componenti delle Segreterie Regionali ORSA di Marche e Umbria ritiene doveroso, per far prendere coscienza ai dirigenti nazionali ORSA TUTTI di ciò che si è sottoscritto nell'ipotesi contrattuale, che TUTTI I DISTACCATI TORNINO A LAVORARE TUTTI I GIORNI così da vivere SULLA PROPRIA PELLE le schizofrenie normative ipotizzate e finanche fatte oggetto di discussione.

- La maggioranza dei presenti al direttivo, le RSU e i RLS ritengono offensivo anche l'aumento contrattuale che a fronte di una inflazione al 20% si attesta a circa 240 euro in 2 anni, vergognoso e lontanissimo da quello che i Ferrovieri si aspettavano sin dal periodo pandemico in cui, per contro, sono stati riconosciuti a 1115 dirigenti un premio extra stipendio di 20 mila euro pro-capite. Tutti si chiedono di chi stia facendo gli interessi questa compagine sindacale che si definisce di Base.

Il Direttivo, esaminando i vari articoli del CCNL AF e FS, riscontra sostanziali modifiche come l'aumento della percentuale di lavoratori a tempo determinato, l'inserimento del lavoro duale (alternanza scuola – lavoro), l'innalzamento dell'età per i trasferimenti da 55 a 57 anni e l'applicazione per MIST del Contratto Aziendale da giugno 2026.

In ambito manutenzione rotabili la distinzione netta tra le figure professionali del Tecnico di Manutenzione Rotabili e l'Operatore Specializzato in base alle proprie



responsabilità, dal punto di vista economico verrà sostituita l'indennità di turno prevista dall'accordo del 23.6.2005, con un nuovo Emolumento mensile, di importo statisticamente inferiore, che per tutta la vita lavorativa sarà calcolata sulla base della presenza media da giugno 2024 a maggio 2025. Di conseguenza i futuri assunti (e non solo) non potranno percepire né questo Emolumento, né l'indennità relativa all'accordo del 23.6.2005, con una perdita economica da € 60 a € 120 mensili.

Il personale ai treni vedrà una sostanziale modifica ai moduli di equipaggio in tutte le sezioni specifiche viaggiatori (SP1, SP2 e SP3) soprattutto nell'orario notturno, con l'aggravio di riduzione di personale a bordo, l'introduzione del modulo MEC1 dalle ore 04.00 e la concessione di flessibilità esigili da parte aziendale che estendono il nastro lavorativo giornaliero nella fascia oraria notturna (00.00-05.00), rendendo di fatto, a nostro avviso, il concetto di orario notturno superato; inoltre in alcune divisioni si riscontra un aumento delle ore di condotta con modulo equipaggi MEC1.

La Sezione Merci vedrà l'introduzione di modifiche sostanziali della normativa che porteranno ad un netto peggioramento dell'intero orario di lavoro e l'introduzione del modulo equipaggio MEC3 nell'intera fascia oraria notturna. Il paradosso più eclatante è poi la firma di un verbale a latere per trattare dal mese di settembre l'introduzione dell'equipaggio ad agente solo MEC1 in MERCITALIA RAIL nonostante la legge in vigore DM 19/2011 e le Prescrizioni degli organi di vigilanza vietino espressamente tale equipaggio.

Tali involuzioni normative non possono essere più tollerate dai Ferrovieri che nel corso di questi decenni hanno visto peggiorare sempre di più le proprie condizioni di lavoro, il tutto contornato dai numerosi morti in incidenti, infortuni gravi e sistemiche aggressioni che sembrano essere state dimenticate dalla delegazione trattante.

Questi sono alcuni dei punti discussi dal Direttivo che fanno sì che, questa ipotesi di CCNL sia per le scriventi non solo irricevibile, bensì offensiva avendo persino appreso che durante il Consiglio Federativo qualche Segretario Regionale l'abbia stigmatizzata come buona ipotesi contrattuale (evidentemente la lontananza dal lavoro ha fatto dimenticare a molti il peso del badile); riteniamo inoltre una mancanza di rispetto intollerabile, per chi lavora giorno e notte, non aver mai presentato ufficialmente una piattaforma rivendicativa di OR.S.A. che abbracciasse in modo trasversale tutti i



settori e che rivendicasse con forza i miglioramenti che chiedono da anni i Ferrovieri, come abbiamo più volte rimarcato nei nostri precedenti verbali di direttivo inviati a questa Segreteria Generale.

La maggioranza dei presenti al direttivo ha etichettato tali comportamenti i peggiori che un sindacato e una dirigenza sindacale possano esprimere, una superficialità che connota in maniera chiara l'incapacità di gestire un rinnovo contrattuale scaturito poi in un cortocircuito emerso in tutte le sue contraddizioni nel Consiglio Generale di Rimini; I responsabili del settore macchina Marche e Umbria hanno evidenziato la schizofrenia di un settore M.U. che in seno al proprio Coordinamento Nazionale di Marzo 2025, ove i Rappresentanti Territoriali (ad esclusione di Marche e Umbria) a maggioranza hanno dato mandato ad aprire una discussione nei tavoli di trattativa sull'utilizzo dell'equipaggio ad agente solo nella fascia notturna in tutte le sezioni specifiche (senza nemmeno avere contezza delle ricadute poi riscontrate nell'ipotesi contrattuale e di fatto dimostrando, anche in questo passaggio, lo spessore dei rappresentanti territoriali di tutte le regioni favorevoli), salvo poi con una giravolta dettata evidentemente dal calarsi nella realtà del danno riscontrato a seguito della sottoscrizione dei testi, porre il proprio veto al Consiglio Generale, nonostante alcuni rappresentanti di quel settore abbiano firmato l'ipotesi di CCNL e altri Verbali a latere. A questo si aggiunge il fatto di non aver inviato alle Segreterie Regionali i testi firmati con le modifiche evidenziate rispetto al precedente contratto, impedendo di fatto di poter effettuare una collazione approfondita delle novazioni sottoscritte, a confermare ancora una volta un tentativo di basso profilo volto ad impedire ai territori di individuare gli ulteriori regali all'azienda e naturalmente i peggioramenti per i lavoratori che si scopriranno nel tempo.

Tale situazione ribadisce la mancanza di strategia di questa Organizzazione e dello scollamento che si ha tra i vertici Nazionali ed il territorio.

La maggior parte dei partecipanti al Direttivo, nel ribadire ripetutamente la perdita di fiducia in questo esecutivo, invita gli stessi a riflettere sul prendere in esame di tornare a lavorare come fanno tutti i Ferrovieri e riprendere contatto con la realtà del mondo del lavoro, una esperienza che forse darebbe impulso a persone maggiormente competenti e democratiche di portare avanti un sindacato di Base come ORSA costruito nel 1999 da lavoratori che certamente avevano in mente un'altra idea di



tutela per se stessi e per i colleghi e non certamente quella di farli morire sotto una galleria la notte da soli o a bordo di un treno aggrediti e pestati in solitudine.

Se questi sono i risultati di 2 anni di trattativa, senza assemblee pubbliche con i lavoratori, senza chiarezza di intenti e senza trasparenza sulle ipotesi di novazione contrattuale disposti a sottoscrivere, non ha più alcun senso fare Consigli Federativi o Consigli Generali.

Il Segretario Regionale Marche  
Davide Giorgi

Il Segretario Regionale Umbria  
Luca Taraddei

I partecipanti al Direttivo Regionale Marche – Umbria:

Fabio Riberti – Roberto Talamelli – Andrea Pergolini – Giovanni Sabatini – Daniele Allegrucci – Francesco Razzoni – Tommaso Pinna – Roberto Malvucci – Simone Lillini – Mauro Torre – Adriano Mantoni – Luca Gala – Marco Salini – David Piersigilli – Simone Favi – Andrea De Bernardinis – Andrea Burattini – Giuseppe Cortigiano – Carlo Amoroso – Mattia Mazzochio.