



Viabilità e Logistica

Segreterie Nazionali

Spett.le

Autostrade per l'Italia S.p.A

c.a. Antonio Cavallera

antonio.cavallera@autostrade.it

c.a. Marco Micaroni

mmicaroni@autostrade.it

c.a. Stefania D'Alessandro

stefania.dalessandro@autostrade.it

Roma, 19 dicembre 2025

Oggetto: problematiche Comparto Esazione – Prosecuzione confronto.

Le Scriventi Segreterie Nazionali, facendo seguito e riferimento a quanto già segnalato in occasione dell'incontro tenutosi lo scorso 27 novembre 2025, inerente al comparto Esazione, con la presente ritengono quantomai necessario riepilogare le criticità emerse durante questo lungo periodo di sperimentazione del presidio condiviso.

In premessa, preme ribadire che quando le Parti realizzarono la figura dell'Esattore Operatore di Stazione, scelta che non si intende disconoscere, lo scopo era quello di "trasformare" la figura dell'Esattore, ampliandone il perimetro delle attività, con l'obiettivo di renderla funzionale al mantenimento del presidio fisico h24 in tutte le Stazioni autostradali.

È del tutto evidente che il superamento del presidio h24 e la conseguente necessità per gli Esattori di presidio di controllare, ed eventualmente intervenire, presso le Stazioni non presidiate, che è la vera priorità al fine di salvaguardare la sicurezza degli utenti anche attraverso adeguati livelli di servizio, impone di rivedere nel loro complesso le attività dell'EOS e, contestualmente, di codificarne le priorità.

Inoltre, rispetto ad alcune specifiche attività quali, per esempio, quelle afferenti alla gestione contabile delle casse automatiche, si denuncia una sorta di approssimazione, da parte aziendale, nell'organizzazione della stessa.


Nello specifico, ribadendo che la priorità dev'essere l'assistenza alle Stazioni non presidiate e, allo stesso tempo, deve essere salvaguardata e garantita l'incolumità (e la dignità) del personale di esazione chiamato ad assistere l'utenza, si ritiene necessario evidenziare quanto segue:

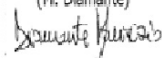
- vanno riviste le attività afferenti agli impianti, riconfermando quelle correttive (ripristino) ma ripensando quelle preventive/predittive (manutenzione programmata), sia per verificarne la effettiva fattibilità, in tutte le Stazioni, rispetto alle altre attività da svolgere, sia rispetto alla sicurezza degli stessi (vedi attività in pre-classifica senza alcun automezzo a protezione);
- vanno riviste e meglio codificate con procedure più chiare e strumenti e luoghi idonei alla conta del denaro le attività di gestione delle casse automatiche, individuando le realtà in cui l'EOS è impossibilitato a farlo (per esempio Stazioni presidianti a elevato traffico) nelle quali, pertanto, non si può prescindere dall'intervento del Supporto Logistico, che va assolutamente valorizzato e implementato;
- vanno potenziati gli investimenti in nuove tecnologie, a partire dalla sostituzione delle casse automatiche più vecchie e laddove necessaria ulteriore implementazione delle stesse e tutta l'impiantistica di pista (telecamere, parlascolta, ecc.) e garantiti standard di efficienza e manutenzione in linea con le intese sottoscritte;
- vanno assolutamente stabiliti e garantiti i presidi in tutti i casi di eccezionalità (chiusure autostradali, grandi eventi/periodi di esodo, situazioni meteo particolari, ecc.) a oggi spesso gestite attraverso il decentramento dei presidi prestabiliti;
- vanno puntualmente valutati e riequilibrati i carichi di lavoro delle postazioni MCR e l'implementazione delle stesse, anche individuandone dedicate esclusivamente a tale funzione;
- vanno garantiti i presidi delle postazioni PGP e TE, dove presenti;
- vanno garantiti gli strumenti operativi per svolgere la funzione di presidio condiviso;
- vanno acquisiti e analizzati i dati, in modo analitico e specifico, relativi ai tempi d'intervento e di risoluzione delle problematiche nelle singole stazioni;
- vanno risolte tutte le criticità legate all'assistenza all'utenza in pista e in stazione prevedendo anche l'installazione di sportelli protetti in prossimità delle finestre dei fabbricati per evitare il contatto fisico con il cliente.
- vanno messi in sicurezza, ove presenti, i tunnel di attraversamento in stato di degrado strutturale, anche al fine di garantire accesso esclusivo al personale autorizzato.

A tale proposito, nel richiedere all'azienda di tenere debitamente conto di quanto riportato nella presente nota, si chiede di calendarizzare un ulteriore specifico incontro, nel cui ambito si auspica che possano arrivare le risposte attese.

In attesa di un cortese e urgente cenno di riscontro, porgono distinti saluti.

Le Segreterie Nazionali

FILT CGIL
C. Tarantini


FIT/CISL
(M. Diamante)


UILTRASPORTI
P. Collini


SLA CISAL
R. Moroni


UGL Viabilità e Logistica
P. Avella
