PdM e PdB Trasporto Passeggeri

dalle ore 21,oo di sabato 21 aprile
alle ore 21,oo di domenica 22 aprile 2012

PdM Trasporto Cargo

dalle ore 21,oo di giovedì 19 aprile
alle ore 21,oo di venerdì 20 aprile 2012

SCIOPERO

Le nostre condizioni di lavoro dipendono molto dalla società civile che ci circonda, ma ancor più dipendono dal comportamento di ognuno di noi e dalla capacità di difendere i nostri diritti con azioni collettive.

Azioni collettive … come lo sciopero.

Macchinisti Uniti — Personale Viaggiante

LE STESSE CONDIZIONI DI *NTV* ...

INACCETTABILI

Ai peggioramenti di orario del contratto 2003 hanno fatto seguito l'accordo sull'agente solo, l'accordo su IVU e l'accordo Cargo.
Adesso vengono avanti le proposte aziendali per l'allineamento al contratto di NTV.

I peggioramenti vengono prima annunciati, poi inseriti nelle proposte di contratto e infine firmati, peraltro da chi poi non li subisce sulla propria pelle: uno stillicidio. Non se ne può più.

I "richiami" di Moretti ad avere le stesse condizioni e la mancata chiusura dell'accordo tecnico di TRENORD con nuove e assurde proposte, sono segnali chiari.

Per i macchinisti, i capitreno e, più in generale, per il personale mobile, è necessaria una regolamentazione per legge dell'orario che tenga conto della specificità del lavoro.
Non esistono altri lavori soggetti a tante variabili:

- l'inizio e/o il termine del lavoro può intervenire h 24 per 365 giorni l'anno;
- l'ampiezza delle prestazioni è estremamente variabile, da poche ore a 10-12 ore;
- la durata del riposo può essere ridotta a fino 6 ore;
- l'ora dei pasti, della veglia e del sonno non seguono mai cicli regolari;
- la durata del turno di lavoro è subordinata al ritardo del treno e a variazioni in esercizio;
- i periodi di Riposo Fuori Residenza costituiscono comunque delle ore sottratte alla vita privata.

In definitiva, ci pagano lo stipendio, ma non ci hanno comprato la vita e per ogni ulteriore flessibilità se ne prendono un altro pezzo.

OK CONTRATTO NTV, MA A NOI STESSE CONDIZIONI

(AGI) - Roma, 29 luglio 2012. Il contratto di lavoro concesso dai sindacati alla Ntv non può diventare uno strumento di concorrenza "basata su un diverso sfruttamento del lavoro": tutto quello che i sindacati hanno concesso a Ntv in termini di maggiore produttività e flessibilità dovranno concederlo anche alle Ferrovie dello Stato Italiane. E' quanto afferma Mauro Moretti, amministratore delegato delle Fs, ed ex dirigente della Filt-Cgil dicendosi felice del contratto sottoscritto dai sindacati e Nuovo Trasporto Viaggiatori. Contratto che prevede delle condizioni mai precedentemente concesse alle Fs. [...] "Non è possibile - rileva Moretti - pensare a una concorrenza basata su un diverso sfruttamento del lavoro. [...]".

Nella tabella di seguito, le proposte datoriali (al centro), il Contratto di NTV e l'attuale CCNL FS. Il confronto è più efficace di qualsiasi commento. Serve un messaggio "forte e chiaro" del personale dei treni (PdM e PdB)

	NTV (contratto firmato)	CCNL + FS (Proposta datoriale)	CCNL + FS (CCNL in vigore)
Prestazione settimanale	**38** ore (± 6) su media 4 mesi	**38** ore (+ 6, -8) media mensile. con accordo media su 4 mesi	36 ore (± 6) su media mensile
Prestaz. diurna A/R fascia 5-24 Modulo A.S.-MEC1	**10** ore (elevabili a 11 o 12 per il PdB)	Da 8.30 a **10** ore secondo tipologia trasporto Fino a 11 ore per il PdB	8 ore e 30 per il PdM 10 ore per il PdB (accordo 15/5/09)
Prestaz. diurna A/R fascia 5-24 Modulo A.U.-MEC4 o Polifunz. MEC3	Modulo non previsto	Da 8.30 ore a 10 ore secondo tipologia trasporto (fino all'1.00)	7 ore elevabili a 8 ore
Prestaz. diurna A/R fascia 5-24 Mod. 2 PdM-MEC2	Modulo non previsto	Da 10 (fino all'1.00) a 11 ore secondo tipologia trasporto	10 ore
Prest. notturna A/R fascia 0-5 Modulo A.S.-MEC1	8 ore	7 ore (in fascia 1.00 – 5.00)	non consentita
Prest. nott. A/R fascia 0-5 Modulo A.U.-MEC4 o con Polifunz MEC3	Modulo non previsto	7 ore (fascia 1 – 5) 8 ore (fascia 0-1 e 4-5)	non consentita
Prest. nott. A/R fascia 0-5 Mod. 2 PdM-MEC2	Modulo non previsto	8 ore sia PdM che PdB (fascia 1.00 – 5.00)	8 ore PdB 7 ore PdM
Prestazione Servizi RFR	18 ore come somma tra andata e ritorno (stessi limiti A/R)	da 16 a 18 ore come somma lavoro tra andata e ritorno (singola prestazione max 9 ore)	Max 14 ore (7 ore + 7 ore)
Durata impegno RFR	**30** ore	Da 24 a **30** ore	24 ore
Limiti condotta (Modulo A.S.)	6 ore per PdM (7ore per 5 volte al mese)	da 5.30 a **7** ore	4 ore 4,5 ore (AV)
Limiti condotta (Modulo A.U.)	Modulo non previsto	da 5,30 a 6,30 ore	3,5 in A/R 2,5 in RFR
Limiti condotta (modulo 2 macch.)	Modulo non previsto	Nessun limite	7 ore in A/R 4,5 ore con RFR
Riposo giornaliero	**14** ore 18 ore dopo notte	11 o **14** ore dopo prest. diurne 18 o 22 ore dopo prest. notturne (secondo tipologia trasp.)	11 o 16 ore 18÷23 ore dopo prestazione nott.
Riposo settimanale	48 ore minime **3.276** ore l'anno (61 riposi l'anno)	48 ore con riduz. a 35 ore 8 volte anno. Da 12 a 26 periodi di 60 ore con sab./dom. **3276** ore l'anno	48 ore minime 3.538 ore l'anno (61 riposi l'anno)
Pausa	30 minuti	15 minuti	15 minuti
Diritto al pasto	30 minuti 1 pasto per prestazioni > 6 ore no fasce orarie	30 minuti 1 pasto per prestazioni > 6 ore (Fasce 11-15 e 18-22)	30 minuti (Fasce 11-15 e 18-21)

Macchinisti Uniti & Personale Viaggiante

I.V.U. UNA VICENDA INCREDIBILE

Tra accordi firmati, lettere di protesta e volantini di denuncia, le OO.SS. che hanno legittimato l'introduzione di IVU, cercano di barcamenarsi e di scansare le pesanti critiche del PdM e del PdB con gli argomenti più svariati.

Al contrario, le condizioni per un fermo NO dell'intero fronte sindacale ci sono tutte.

Infatti, il semplice rispetto dei vincoli di orario stabiliti dal contratto non assicura condizioni di lavoro accettabili.

Abbiamo più volte spiegato che le procedure per la contrattazione dei turni sono parte integrante della normativa di lavoro e che le flessibilità d'orario in essa contenute sono collegate alle rigidità intrinseche dei turni collettivi e semestrali; venendo a mancare tale condizione si innesca uno squilibrio in danno dei lavoratori, consentendo la costruzione di turni insostenibili.

A ciò, si aggiungono una serie di ulteriori negatività:

- impossibilità di programmare il tempo libero sul medio/lungo periodo;
- eccessiva flessibilità sulla cadenza e sulla durata del riposo settimanale (conseguenze sul montante annuale, sul conteggio delle ferie e sulla coincidenza con le festività);
- iniqua ripartizione dei carichi di lavoro; la sola sommatoria delle ore notturne e diurne non assicura affatto equità. Due prestazioni diurne, es. 5-15 e 9-19, non sono certo uguali. Allo stesso modo, due prestazioni notturne, es. 19-2 e 3-10) non hanno gli stessi effetti sul fisico;
- iniqua distribuzione della competenze accessorie (il parametro non sembra che sia nemmeno contemplato dal sistema);
- squilibrio sull'assegnazione dei riposi fuori residenza, delle giornate di disponibilità, riserva e traghettamenti;
- difficoltà nella fruizione e prenotazione dei congedi e, in particolare, di quelli parentali. Il tentativo aziendale è quello di costringere i lavoratori alla programmazione anticipata delle ferie, riducendo ulteriormente le libertà di gestione della vita privata.
- assegnazione dei servizi in caso di sciopero. La società potrebbe lasciare fuori dallo sciopero o assegnare i servizi da garantire a coloro che sono normalmente scioperanti.

In definitiva, le ragioni per le quali Trenitalia vuole introdurre I.V.U. sono chiare. Il sistema consente di personalizzare il turno di lavoro, rendendolo premiante o penalizzante: uno strumento potentissimo con cui dividere e frammentare gli interessi e la forza contrattuale del personale dei treni (PdM e PdB).

Quali sono le vere ragioni che hanno indotto Filt-Fit-Uilt-Ugl e Fast a firmare gli accordi su IVU?

Ma davvero si pensa di poter negoziare e controllare sul lungo periodo i 16.000 diversi turni di macchinisti e capitreno di Trenitalia (annualmente diventano **192 mila** se mensili o **96 mila** se bimestrali) quando non si riesce a contrattarne circa trecento che cambiano solo 2 volte l'anno? Davvero si crede che mettendo in mano alla società gli strumenti per dividerci questa non li utilizzi in modo strategico?

Anche l'ultimo accordo del 20 maggio 2011 lascia nelle mani dell'azienda la gestione della vita del personale, azzerando la contrattazione dei turni.

Sopra è riportata la sequenza degli accordi, delle lettere di protesta e dei volantini redatti dalle OO.SS. firmatarie. Dobbiamo aspettarci altri accordi e altre "lacrime" da coccodrillo?

I.V.U. LA STORIA INFINITA (e molto istruttiva)

agosto 2010 – CGIL: critica IVU e comportamenti Trenitalia
11 ottobre 2010 – Cgil, Cisl, Uil e Ugl firmano il 1° accordo su IVU
11 ottobre 2010 – CGIL: (commento sull'accordo) meglio il confronto
22 ottobre 2010 – CISL: (commento sull'accordo) meglio il confronto
ottobre 2010 – CONFEDERALI: NO mani libere a Trenitalia
28 ottobre 2010 – CONFEDERALI nuovo accordo con Trenitalia
novembre 2010 – UIL: non c'è nessun accordo, firmeremo se ...
24 novembre 2010 – CONFEDERALI: accordo testing IVU su FR e FA
8 febbraio 2011 – CONFEDERALI: accordo testing IVU altre divisioni
marzo 2011 – CGIL: l'azienda non rispetta gli accordi
20 maggio 2011 – CONFEDERALI: altro accordo (Fast firma)
13 giugno 2011 – CONFEDERALI: richiesta di incontro violazioni Trenitalia
24 giugno 2011 – CONFEDERALI: procedure di raffreddamento
3 agosto 2011 – CISL: l'azienda non rispetta gli accordi
agosto 2011 – UIL: incontro "duro" con Trenitalia
15 settembre 2011 – CONFEDERALI :Trenitalia non rispetta gli accordi
26 ottobre 2011 – CGIL: l'azienda non rispetta gli accordi
novembre 2011 – UGL: l'azienda non rispetta gli accordi
febbraio 2012 – CONFEDERALI: ADESSO BASTA!
28 febbraio 2012 – FAST Emilia Romagna: sciopero regionale
8 marzo 2012 – CONFEDERALI: IVU non funziona. Chi paga il conto?
19 marzo 2012 – CONFEDERALI: i guasti di IVU coperti con lo straordinario

Macchinisti Uniti & Personale Viaggiante

È TEMPO DELLE SCELTE E DELLA LOTTA NESSUNO PUO' PIU' FAR FINTA DI NULLA

La situazione generale e le decisioni governative, già approvate dal parlamento e in via di approvazione, rappresentano un attacco senza precedenti nei confronti dei lavoratori, un attacco ai nostri diritti (abolizione art. 18), alle nostre pensioni, alle nostre condizioni di lavoro e ai nostri salari.

Le insopportabili modifiche al sistema pensionistico dei ferrovieri, con particolare riferimento ai macchinisti, ai capitreno, manovratori, ecc., rendono ancora più pesanti le conseguenze delle manovre economiche messe in atto dal *governo dei tecnici* e sostenute da una maggioranza politica, trasversale, senza precedenti.

Il superamento delle norme del fondo pensione speciale dei ferrovieri, se non verranno modificate, renderanno reali scenari inimmaginabili solo pochi mesi fa.

Il solo pensare che il personale dei treni possa restare in servizio fino a 66 anni (e oltre) è, senza esagerazione, motivo di vera indignazione che dobbiamo senza indugio e, soprattutto, senza distinzione di appartenenza sindacale, trasformare in un'azione importante di protesta che dovrà svilupparsi sino al ripristino di condizioni accettabili anche per gli assunti dal 1° aprile 2000.

Condizioni pesantissime che, evidentemente, hanno influenza anche sulle ipotesi di mediazione elaborate dalla nostra organizzazione per il rinnovo del contratto che dovranno, a questo punto, essere riviste in senso restrittivo.

Questo governo, e chi lo sostiene, si è distinto anche per la cancellazione delle recentissime modifiche all'art. 36 del decreto legislativo 188/2003 che ponevano le basi per la clausola sociale rispetto al CCNL da applicare in ambito ferroviario. Un atto grave, politicamente indirizzato a favore delle imprese contrarie ad ogni regolazione del mercato, che mina il percorso già di per sé complesso del Contratto della Mobilità.

Una situazione pesante resa ancora più difficile:

- dall'introduzione di IVU, sistema che va rigettato per le negative conseguenze sulla vita privata del personale dei treni, sul lavoro e sulla retribuzione;
- dall'ultimo accordo aziendale su cargo del 29 marzo 2012, che peggiora ulteriormente l'accordo del 17 novembre 2010;
- dalla trattativa con Trenord che sta prendendo una piega negativa rispetto agli accordi faticosamente sottoscritti nel recente passato;
- dalle proposte "indecenti" per il rinnovo del contratto avanzate dalle parti datoriali.

Roma Termini

Per tutte queste ragioni, soprattutto in questa fase, i lavoratori devono lanciare messaggi "chiari e forti", sia all'azienda FS che a quel fronte sindacale troppo possibilista a chiudere accordi che poi si rivelano devastanti per chi se li vede poi applicati.

In particolare, le proposte di Federtrasporto vanno in direzione diametralmente opposta alle attese dei lavoratori. I maggiori carchi di lavoro richiesti non sono nemmeno accompagnati dalla soluzione delle molteplici criticità logistiche ed organizzative a cui è sottoposto il personale dei treni. Ciò, per non parlare dei salari, erosi dall'inflazione reale degli ultimi 10 anni.

La recente proposta di un aumento di 85 euro per i tre anni di scadenza contrattuale rappresentano una vera miseria, che non compensa in alcun modo la perdita del potere d'acquisto dei nostri salari. Tra l'altro, l'aumento proposto non andrebbe sui tabellari ma sarebbe legato alle ulteriori flessibilità d'orario che ci vengono richieste. Ma la struttura proposta dall'azienda prevede anche una revisione complessiva con il superamento del salario professionale: di fatto, un tentativo di trasferire altre quote di salario su produttività e flessibilità d'orario.

Per contro, nonostante gli accordi "generosamente" siglati da una parte del fronte sindacale (IVU, Agente solo, Polifunzionale Cargo, ecc.) e nonostante il bilancio del gruppo sia in attivo grazie al sacrificio quotidiano dei ferrovieri, i premi di risultato pregressi e non liquidati continuano ad accumularsi. La proposta per gli ultimi due anni è di 700 euro complessive, mentre doveva essere di 1200 euro, secondo l'accordo cargo del 17 novembre 2010; accordo con cui le OS firmatarie hanno concesso modifiche pesantissime per i macchinisti e per i tecnici polifunzionali senza alcuna seria contropartita. Il copione sembra lo stesso anche con l'ultimo accordo Cargo del 29 marzo 2012.

Il futuro è ancora più pericoloso. Le proposte del nuovo contratto si traducono in una ulteriore destrutturazione dell'orario di lavoro, in particolare del personale mobile (PdM e PdB); si parla di 38 ore e di tanta flessibilità senza contrattazione e senza compensi; si parla di riduzione dei riposi e aumento delle prestazioni giornaliere fino a 11 o 12 ore; si parla di base operativa (devastante per il personale dei grandi impianti), di superamento della pausa di refezione e, recentemente anche di orario spezzato.

Quindi più lavoro e meno riposo, più flessibilità e meno salario.

Dobbiamo arginare questo attacco con una grande mobilitazione dei ferrovieri a partire dallo sciopero del 19, 20, 21 e 22 aprile 2012 e dare continuità alla nostra azione per dare senso ad una visione del mondo del lavoro con al centro il lavoratore e le sue esigenze.

UNITI SI VINCE

Macchinisti Uniti & Personale Viaggiante

Divisione Cargo: incontro del 29 marzo 2012 ….

UN ALTRO ACCORDO ASSURDO

Come spesso accade negli ultimi tempi, per tentare di sanare le carenze di accordi precedenti si producono danni ulteriori e si genera confusione con la sottoscrizione di nuovi "accordi tampone": Accordi che non risolvono i problemi e generano ulteriori criticità.

E' il caso dell'ultimo verbale sottoscritto in data 29 Marzo 2012, riguardante gli equipaggi della divisione Cargo, siglato da FILT, FIT, UILT, FAST e UGL.

Adesso, l'impresa può esigere ***"… in tutte le località di servizio le prestazioni accessorie al proprio treno, svolgendo laddove necessario le attività di aggancio/sgancio, posizionamento e ritiro fanali di coda."***

Nemmeno la società non aveva osato tanto e nelle proposte avanzate nei giorni precedenti l'accordo aveva limitato tali attività a 22 impianti (l'accordo del 17 novembre riguardava i raccordi previsti dal Prospetto Informativo di Rete PIR).

Adesso c'è la prateria con cui viene indistintamente accollato ad un tecnico specializzato (il macchinista) il compito di mettere il gancio, di portare i fanali e chissà cos'altro: **complimenti ai firmatari.**

Tutto ciò senza nemmeno eliminare i problemi logistici che erano già emersi con il precedente accordo del 17 novembre 2010; anzi, hanno aggravato la situazione.

Dove e come devono essere indossati gli indumenti da lavoro e i dispositivi di protezione individuali? Le carenze logistiche come la mancanza di spogliatoi idonei, i tempi degli spostamenti da e per l'impianto di appartenenza, i tempi per indossare e dismettere gli abiti, quelli per il ritiro delle circolari e gli aggiornamenti, dove sono?

Anche questa vicenda testimonia l'incapacità di valutare le ricadute dell'applicazione degli accordi.

Altra "perla" è la parte economica. Ancora una volta si tende a cottimizzare il lavoro. Un "gettone" di 11,28 Euro, a fronte delle operazioni di aggancio/sgancio, apposizione/ritiro fanali e … tutte le operazioni accessorie al treno e viene attribuito ad un solo macchinista. L'importo è la sommatoria di quanto già previsto nel precedente accordo del 17 novembre 2010, ma esso era diviso per i due macchinisti (2,64 Euro di IUP e 3 euro per i fanali). Al di là delle restanti valutazioni, l'accordo crea disparità sia sul trattamento economico che sui carichi di lavoro.

Nulla è stato fatto per risolvere i problemi legati all'effettuazione dei treni con equipaggio misto, il tema del soccorso al macchinista in caso di malore (che solo l'attribuzione di una patente al TPC potrebbe risolvere) sembra di fatto non esistere nonostante la recente prescrizione della ASL di Savona .

Per l'ennesima volta ci troviamo a criticare un accordo che non tiene conto della peculiarità del nostro lavoro e che soprattutto aggrava le nostre già pesanti condizioni, attribuendo ulteriori mansioni a personale che contrattualmente non può essere impiegato in tali attività. Anche da un punto di vista anagrafico, il personale coinvolto non è certamente tra i più giovani, senza tener conto che l'attuale prospettiva è quella di rimanere in servizio fino a 66 anni.

L'immagine di un gancio rotto

D) Il punto 2 b) rubricato quale 'Modulo di equipaggio composto da due Macchinisti' di cui all'Accordo del 17/11/2010 è modificato e sostituito dal seguente:

"Nell'equipaggio a doppio agente, oltre a quanto previsto al precedente punto 2.a 1), uno dei due macchinisti assicura in tutte le località di servizio le prestazioni accessorie al proprio treno, svolgendo laddove necessario le attività di aggancio/sgancio, posizionamento e ritiro fanali di coda. A tali fini si conferma che per il disimpegno delle suddette attività saranno garantiti i dispositivi di protezione individuali necessari e gli indumenti di lavoro necessari.

Stralcio accordo 29 marzo 2012

Per Trenitalia

Per le Segreterie Nazionali delle OO.SS.

FILT-CGIL

FIT-CISL

UILTRASPORTI

UGL TRASPORTI

FAST FERROVIE

Macchinisti Uniti & Personale Viaggiante

PDB TMR: IL "TAPPABUCHI" DI TRENITALIA

IVU, APPESANTIMENTO DEI TURNI E LAVORAZIONI NON CONFORMI

Lo Stravolgimento illegittimo delle regole attraverso accordi non sottoscritti dall'Orsa, seguiti poi da Circolari, DEIF, PEIF e chi più ne ha più ne metta, ha cambiato radicalmente, ed in peggio, la vita del Personale di Bordo del Trasporto Regionale. Negli ultimi tempi l'attacco aziendale si è fatto pesante: in primis per l'introduzione della turnazione individuale IVU che non solo sta disaggregando la categoria ma ha anche appesantito, in modo significativo, l'orario di lavoro, sia per le prestazioni giornaliere, sia per la cadenza delle giornate di riposo che molte volte sono programmate in maniera singola con intervalli posizionati in mezzo alle "sestine". A ciò vanno aggiunte le lavorazioni non previste che Trenitalia pretende con l'intento di trasformare il CT in *"veicolista"* e *"verificatore"* per via dell'assegnazione della consegna moduli e prove freno a materiali per i quali non è previsto il successivo servizio di scorta. In pratica si taglia un posto di lavoro, ma non la lavorazione, che viene trasferita al Personale di Bordo all'interno del proprio Orario di Lavoro allungandolo a tal punto che in molti casi si stanno verificando episodi di superamento del limite delle 42 ore di lavoro settimanale con conseguente richiesta di decurtazione della prestazione da parte dei CT. Questo è il quadro che si sta delineando che, se sommato a tutte le criticità già esistenti, dovrebbe far capire come, in un momento di incertezza politica e sociale come quello attuale, Trenitalia stia spingendo sull'acceleratore per far passare, il peggio del peggio e ridurre i Ferrovieri a mero elemento del costo del lavoro. Ecco perché serve un'unità di intenti, ecco perché serve unirci tutti quanti per dire NO all'azzeramento dei diritti e delle conquiste sociali ottenute nel tempo. In diversi territori la presa di posizione del Personale di Bordo ha fermato il progetto aziendale; da ultimo l'attivazione indiscriminata dei turni IVU, sui quali, Trenitalia, ha dovuto suo malgrado fare marcia indietro. La professionalità del CT in ambito di sicurezza della circolazione, di servizio commerciale, di coadiuvatore del PDM nonché figura indispensabile negli interventi sulla Linea, non può e non deve essere svenduta attraverso un declassificazione che Trenitalia vorrebbe applicare degradando verso il

Trasporto Media e lunga Percorrenza. Bordo

Trenitalia con l'accordo del 15/05/2009 aveva creato le promesse per una modifica sostanziosa dell'orario di lavoro,in funzione dell'entrata dei nuovi competitor...in particolare nella MLP (vedi NTV). La clausola sociale non c'è più per cui il parametro di riferimento per i lavoratori che operano in Passeggeri N/I è l'accordo siglato con

basso la nostra declaratoria professionale. **L'ANSF, in una recente precisazione ha ribadito l'obbligatorietà della presenza del Capotreno su ogni treno viaggiatori confermando l'importanza del nostro ruolo al cospetto del servizio di trasporto delle persone.** Ciò nonostante in alcune Regioni Trenitalia cerca di forzare la Normativa comandando ad alcuni macchinisti abilitati al modulo D la scorta treno, questo è un pericolo per il personale mobile che subirebbe uno stravolgimento sull'orario max di lavoro giornaliero ed una dequalificazione specialistica del Ruolo svolto. **L'Orsa sta lottando per tutto questo. Non abbiamo bisogno di eroi ma solo di collaborazione e di partecipazione per rispedire al mittente questo attacco inqualificabile.**

NTV, il cui personale può lavorare anche **fino a 14 ore,** se necessario. Tutti ormai hanno compreso che la firma dell'accordo in N.T.V. ha aperto delle praterie sulla Normativa di lavoro creando le premesse per annullare una delle conquiste più qualificanti per il personale viaggiante ovvero LA RESIDENZA AMMINISTRATIVA.

I riferimenti con i competitor riguardano esclusivamente l'orario di lavoro nulla viene menzionato per quanto concerne la LOGISTICA e le ATTIVITA' a BORDO treno che in NTV sono certamente qualificanti per il Personale Viaggiante ; in Trenitalia si parla solo di BASE OPERATIVA allungamento del nastro lavorativo e recupero di risorse sul servizio universale (per il momento oltre 300 unità) che ci costringeranno ad una mobilità professionale/territoriale senza alcuna clausola di tutela.

Dalla Dirigenza Aziendale parte questo messaggio:abbiamo fatto notevoli profitti, ma essendo ormai questa un' economia di mercato abbiamo intenzione di fregarcene definitivamente del trasporto universale e di pareggiare i costi del lavoro del trasporto veloce. Quello che ci avete dato finora non ci basta: dovete lavorare di più e a meno soldi. Dovete allungare la prestazione settimanale fino a 38 ore e quella giornaliera fino a 12 ore ed in più gli spostamenti da e per l'Impianto non te li pago.

Il personale di bordo,tra l'altro, sarà svuotato delle sue competenze in esercizio, l'importante è che abbia il cartellino con il nome, come da McDonald's...e come da McDonald's vi vogliamo sorridenti e silenti, perché altrimenti quella è la porta"

Ci troviamo a rincorrere i danni fatti da altri e a contrastare un'azienda arrogante che continua a volere più produttività fingendo di non accorgersi che i veri costi insostenibili sono quelli sperperati per IVU e per strutture mastodontiche che nulla hanno a che fare con il Core Business.

ANCHE L'ORARIO SPEZZATO ?

L'ultima trovata di FS è l'orario spezzato anche per il personale dei treni (al TMR). Ci mancava solo questa.
A fronte del riconoscimento della residenza amministrative (che vorrebbero togliere anche al PdB), la società vuole l'orario spezzato.
Nonostante le pressanti richieste di OrSA ai tavoli di trattativa sul riconoscimento della residenza amministrativa (definita come singolo impianto dove il personale inizia e termina il proprio turno di lavoro) e nonostante le recenti sentenze sulla vicenda degli aggiornamenti delle pubblicazioni di servizio - che fissano in capo al datore di lavoro l'obbligo di individuare tempi e luoghi in cui effettuarli - i comportamenti della società sono di segno opposto.

L'azienda non sembra assolutamente interessata a questi adempimenti e ripropone la base operativa come l'insieme degli impianti che stanno all'interno del comune. Per Cargo ha ulteriormente "rilanciato" definendo la base operativa come l'insieme degli impianti collocati nel raggio di 20 Km dalla residenza amministrativa. Se a tutto ció aggiungiamo che l'azienda non riconosce i tempi di percorrenza per rientrare all'impianto di inizio servizio, nemmeno per quanto riguarda il riposo giornaliero, dovremmo capire la portata che l'attacco frontale all'ottenimento di condizioni di lavoro dignitose non ha eguali negli ultimi 30 anni.
L'ultima chicca, partorita dalle brillanti menti di FS, è quella di presentare l'orario spezzato per i lavoratori mobili del trasporto locale. Per questi lavoratori è previsto dalla nuova proposta contrattuale che nella fascia 4-24 ci siano servizi con un impegno fino a 12 ore nelle quali collocare due prestazioni lavorative che sommata non superano le 9.30 ore di lavoro... Ovviamente la pausa, fino a due ore e mezza, non è retribuita.
Insomma i sacrifici sono sempre e solo per i soliti noti.
Solo una forte presa di posizione e una massiccia adesione allo sciopero potrà cambiare le cose... altrimenti chi è causa del suo male pianga se stesso.

ARRIVANO I TABLET

Circolari e aggiornamento pubblicazioni: RIMANGONO I PROBLEMI

La Corte di Appello di Roma , con due successive sentenze ha ritenuto ingiustificate delle sanzioni basate *"... sul presupposto errato che spettava al lavoratore organizzarsi e scegliere il momento della consultazione"* e dell'aggiornamento delle pubblicazioni di servizio, mentre *"è il datore di lavoro che organizza i tempi di lavoro, è lui che deve indicare tempi e modalità per la consultazione delle circolari e successivi adempimenti, rientrando pienamente tale attività nella prestazione lavorativa ...".* Trenitalia non ha impugnato per Cassazione nessuno dei due pronunciamenti della Corte di Appello, segno della consapevolezza d'aver torto (Speriamo capiscano TUTTI.
La questione delle circolari non è certo centrale, ma per Macchinisti e Capitreno dei grandi centri è molto importante, soprattutto se si tiene conto che un eventuale accordo sulla "base operativa" innescherebbe il processo logico-giuridico con cui il datore di lavoro potrebbe sostenere la sussistenza di una "obbligazione secondaria", in base alla quale, per fornire la prestazione, necessitano una serie di "prerequisiti", quali le pubblicazioni aggiornate, ma anche la divisa, la cognizione degli avvisi aziendali, il ritiro e la consegna di documenti, il cui possesso è a carico dei lavoratori. Con un accordo sulla base operativa, le pubblicazioni aggiornate potrebbero essere ritenute facilmente una obbligazione secondaria.
Trenitalia pensa di aggirare il problema con un "bell'accordo contrattuale" (base operativa)? C'è da chiedersi su chi scommette. ARRIVANO I TABLET, ma sarebbe il caso di chiarire dove e come si custodiscono tutti gli altri strumenti di lavoro che già abbiamo (pubblicazioni, telefono, pettorina alta visibilità, guanti, chiave tripla, ecc.).

NELLE NUOVE PROPOSTE DATORIALI SPARISCE ANCHE IL DIRITTO ALLO SPOGLIATOIO

Dal nuovo testo di CCNL proposto, è sparito l'obbligo datoriale di fornire uno spogliatoio, come previsto dall'art. 45 del vigente CCNL (*"A tal fine le azienda predisporranno idonee strutture logistiche"*.)
Questo significa che lo spogliatoio potrà non essere garantito a tutti i ferrovieri e, in particolare, al personale dei treni (PdM e PdB), perché gli orientamenti della giurisprudenza, in base alla disciplina generale, negano tale diritto a coloro che devono indossare divise estetiche. Non serve spiegarsi che non si tratta solo della divisa. Sappiamo che in molti impianti, non esistono le adeguate strutture logistiche previste dal vigente CCNL.
Mentre noi rivendichiamo il diritto alla residenza amministrativa la società si attrezza per ribaltare il concetto.

Per contrastare questa deriva occorre iniziare a porre il problema della custodia di tutto il materiale che ci viene consegnato. I prossimi tablet sono una ghiotta occasione.

LE NOSTRE RIVENDICAZIONI

1. ***regole di orario*** che tengano conto della particolarità del lavoro, della composizione dell'equipaggio, della fascia oraria e del tipo di prestazione (A/R o RFR);
2. ***incrementi economici non legati alla produttività.*** La retribuzione accessoria è troppo legata alla condotta o alla scorta, mentre la gravosità del lavoro non si misura solo così. La riserva o i traghettamenti, sono eccessivamente penalizzanti sul piano economico e le assenze per ferie abbattono troppo la "normale retribuzione". Le attuali proposte aziendali tendono ad esasperare ulteriormente questo problema.
3. ***tutela dei diritti individuali*** attraverso clausole che assicurino equilibrate condizioni economiche/normative, eliminando processi discrezionali nell'assegnazione dei servizi con cui spesso si vuole controllare PdM e PdB, che è sposto a sperequazioni su orari e trattamenti economici in base alla utilizzazione;
4. ***garanzie regolamentari, normative e tecnologiche su:***
   - *formazione certificata* (evitare abilitazioni e istruzioni durante il lavoro);
   - *controllo e comando porte (blocco porte, telechiusura e "bordo sensibile")*;
   - *sicurezza attiva Scmt+RS* (solo la loro associazione determina alti livelli di sicurezza);
   - *garanzia comunicazioni bordo-bordo-terra* con la verifica dei collegamenti tratto per tratto, mezzo per mezzo;
5. ***soluzione delle criticità*** tutt'oggi irrisolte (logistica, riposi, inidoneità, attività usuranti, festivi, disponibilità, residenza amministrativa, chiarimenti sull'orario di lavoro, ecc.);
   - *logistica*: effettivo diritto al pasto con verifica degli orari, aumento dei 30 minuti minimi e del valore del ticket, adeguatezza dei locali di sosta e degli adiacenti servizi igienici, pulizia dei mezzi e definizione di standard minimi per i ferronotel;
   - *riposo settimanale*: elevazione durata minima e numero garantito di doppi riposi;
   - *riposo giornaliero*: a 22 ore dopo RFR con servizio notturno e, al TMR, una sola riduzione a 11 ore tra due riposi settimanali;
   - *inidoneità*: mitigazione dell'inatteso crollo del reddito e previsione di utilizzo preferenziale in attività collegate al settore;
   - *festivi*: diritto al recupero anche nel caso di coincidenza tra festivo e intervallo.
6. ***definizione di procedure concordate in materia di Sicurezza, Soccorso e Telecomunicazioni*** con verifiche oggettive dei tempi di soccorso e dell'efficacia dei collegamenti telefonici (ved. prescrizione ASL Savona);
7. ***residenza amministrativa*** con l'assegnazione di armadietto personale, inizio e termine del lavoro nell'impianto di appartenenza, riconoscimento dei tempi per le attività di ritiro circolari e aggiornamento e tempi per indossare e dismettere la divisa;
8. ***chiarimenti sull'orario di lavoro***. Sempre più spesso, la società ritiene lecito tutto ciò che non sia espressamente vietato dagli accordi, ciò anche quando si sconfina in procedure, utilizzazioni e trattamenti normativi ed economici palesemente iniqui. Occorre individuare e risolvere i tanti casi di interpretazioni controverse che sconfinano in atteggiamenti vessatorie e in procedimenti disciplinari;
9. ***attività usuranti***. Mentre rivendicavamo che il beneficio venisse esteso ai giovani assunti dopo il 31 marzo 2000, i quali ne erano esclusi, con circolare 35/2012 l'INPS ha "certificato" la cancellazione di ogni beneficio per tutti (PdM, PdB, ecc.). L'aumento di 8 anni e la cancellazione degli aumenti di valutazione (1/10) sono inaccettabili.

Macchinisti Uniti & Personale Viaggiante

SCIOPERO

19, 20, 21 e 22 aprile 2012 *(per PdM e PdB vedi 1° pagina)*

QUALE DEMOCRAZIA ?

I.V.U, 15 maggio 2009 e Polifunzionale Cargo

Sono gli ultimi tre accordi siglati in FS, ma con il mandato di chi? Con quale consenso?

I Referendum sui contrattii non si fanno o, quando si fanno, vengono organizzati dividendo i lavoratori o mettendoli gli uni contro gli altri.

LA PROPOSTA DI CONTRATTO DEI FERROVIERI E' PRONTA
(in larga misura ricalca il contratto di NTV)
Un Contratto irricevibile, peggio di quello del 2003.
CI CHIEDERANNO PRIMA SE SIAMO D'ACCORDO?

SINDACATO IN CRISI

Il livello di fiducia tra i lavoratori è davvero basso. Ma il problema, paradossalmente, non è del sindacato, bensì dei lavoratori. Chi li difende?

L'OrSA ci sta provando, ma per farcela, specie con questo clima, serve un ampio consenso.

Ebbene, chi è a lavoro, qualunque cosa pensi e qualunque idea abbia, deve comprendere che esistono due sole strade: o si da credito a chi ci prova o si è corresponsabili dei peggioramenti.

Non c'è una terza via.

Né sarebbe furbo attendere che i peggioramenti siano tali da suscitare la rivolta spontanea.