



Or.S.A. Settore Macchina
"Macchinisti Uniti"

Sindacato Nazionale Macchinisti e Capi Deposito Ferrovie e Concesse

COORDINAMENTO NAZIONALE

Sede Nazionale Roma Staz. Termini tel. 970/67567

Sito internet: www.macchinistiuniti.it

E-mail: web@macchinistiuniti.it

8 ottobre 2009: UN ALTRO ACCORDO....
INSUFFICIENTE E PERICOLOSO

Mentre il Ministro dei Trasporti firmava la "precettazione" contro lo sciopero OrSA del 10/11 ottobre, il gruppo FS e le altre OO.SS., sottoscrivevano un nuovo accordo sull'intesa del 15 maggio inerente agente solo e equipaggi, contro cui era diretto lo sciopero.

Una vera e propria azione combinata con cui, da un lato, con l'ordinanza, si doveva neutralizzare l'efficacia dello sciopero attraverso la riduzione oraria e il confinamento al periodo notturno e, dall'altro, con il nuovo accordo, si voleva introdurre un elemento di novità per disorientare i lavoratori nell'immediata vigilia dello sciopero

Abbiamo spostato lo sciopero e adesso c'è il tempo di analizzare i documenti.

Noi valutiamo l'accordo dell'8 ottobre 2009 insufficiente e pericoloso (e riteniamo che i pochi aspetti oggettivi, siano da ascrivere all'azione dell'OrSA). A fianco abbiamo riprodotto l'accordo dell'8/10/09.

L'accordo è insufficiente perché i chiarimenti introdotti (esclusione semipilota con intercomunicante e presenza di cab-radio o car-kit per l'impiego dell'agente solo, nonché l'efficienza del blocco porte per aumentare le vetture da assegnare al CT) **non cambiano un accordo che nel suo complesso rimane pesantemente negativo per il PdM e il PdB.**

Inadeguato e non idoneo, perché i soliti impegni della società su soccorso, formazione e copertura GSM/ GSMR, dovevano essere elementi di analisi preventiva e non successiva.

Pericoloso perché i punti 5 e 8 dell'accordo, riguardanti rispettivamente il diritto a raggiungere le strutture sedi di riposo fuori residenza con mezzi forniti dalla società e l'esercizio del diritto al pasto nelle fasce 11-15 e 18-22, vengono entrambi collegati ai sevizi ad agente solo e quando ricorrono particolari situazioni, come se non fossero previsti comunque, a prescindere dal tipo di servizio, dalla sua durata o dalla composizione dell'equipaggio. Sembrano frasi inutili, e innocue, invece rischiano di essere utilizzate contro di noi, consentendo bizzarre interpretazione delle regole contrattuali esistenti e mettendo in discussione diritti esistenti ed esercitati.

Leggetevi il punto 8. E gli eventuali allacciamenti in turno che non consentono la fruizione del pasto ? E quelli che non rientrano tra i servizi ad A.S. con prestazione di 8h e 30 ? Per adesso si fanno ugualmente in deroga saranno regolarizzati nei tempi tecnici e solo con un altro accordo.

VERBALE DI ACCORDO (8 ottobre 2009)

Tra Trenitalia e Filt-Fit-Uilt-Fast-Ugl

Il giorno 8 OTTOBRE 2009 si sono incontrate la Società TRENITALIA e le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti/Uil, Ugl Trasporti e Fast Ferrovie.

Le Parti, con riferimento all'allegato 1 all'allegato B dell'Accordo programmatico per il rilancio competitivo del Gruppo FS sottoscritto in data 15 maggio 2009, dopo un'approfondita analisi delle problematiche di carattere operativo emerse nella fase di prima applicazione del predetto Accordo, hanno convenuto sugli ulteriori chiarimenti di seguito riportati:

1) **Vetture pilota NPBD ribassate passanti:**

Le vetture di tale tipologia, non ancora revampizzate nelle cabine di guida, non saranno impiegate per lo svolgimento di servizi effettuati con modulo di condotta ad agente solo, fatta eccezione per le vetture NPBD 8239 – clim con gancio automatico. A tal fine la Società comunica che è attualmente in corso un piano di revamping delle cabine di guida delle vetture NPBD che sarà portato a termine entro il mese di marzo del 2011. Inoltre, la Società precisa che il piano di revamping prevede prioritariamente l'adeguamento delle medie distanze NPBDCTE 8286 con cabina passante che sarà completato entro settembre 2010.

2) **Anormalità blocco porte:**

Coerentemente alla decreto 5/2009 emanato da ANSF il 28.05.2009, Trenitalia comunica che DPR e DPNI hanno elaborato specifiche procedure per la gestione delle anomalie al blocco porte, in linea con quanto stabilito in materia dalle DEIF. Nel caso di guasto al blocco porte, restano confermate le assegnazioni di vetture previste fino al 15.05.2009.

3) **Comunicazioni GSM/GSM R:**

Per l'effettuazione di servizi con modulo di equipaggio ad Agente Solo è necessario che i mezzi di trazione siano attrezzati con Car Kit o Cab Radio. Qualora si verificasse un guasto ai suddetti apparati o alla rete telefonica il servizio dovrà proseguire con il Capo Treno che prende posto in cabina di guida, fino alla prima località nella quale sia possibile adeguare l'equipaggio o ripristinare le condizioni tecnologiche iniziali.

4) **Copertura GSM/GSM R:**

Le Parti convengono sull'effettuazione di una verifica, da disporre a cura del Datore di Lavoro territoriale interessato, da svolgere sulle tratte della rete ferroviaria per le quali il personale in servizio sui treni ha segnalato attraverso le OO.SS. territoriali al proprio Datore di Lavoro una non completa copertura del sistema GSM/GSM R.

5) **Utilizzo del taxi:**

All'equipaggio treno in servizio sui treni programmati ad Agente Solo, che per effetto di ritardi arrivino a destinazione oltre le ore 24.00, sarà garantito l'utilizzo del taxi per raggiungere le strutture aziendali o convenzionate di pernottamento.

6) **Prove freno:**

In sede di procedura negoziale a livello nazionale per la ripartizione dei servizi saranno affrontati i temi relativi ai tempi necessari all'equipaggio per la prova freno prevista nelle stazioni di origine corsa ed effettuata con l'ausilio del Capo Treno.

7) **Formazione:**

Trenitalia informa che la DPNI sta attuando un piano formativo teorico/pratico dei Capi Treno volto a rafforzarne le competenze nelle attività di sussidio al Personale di Condotta nel modulo ad Agente Solo. Tale piano è articolato in una prima fase già effettuata nello scorso mese di giugno e in una seconda fase che sarà completata entro il prossimo mese di novembre 2009.

8) **Pausa per la refezione:**

Con riferimento ai servizi ad Agente Solo il cui limite di lavoro giornaliero è stabilito, ai sensi del suddetto Accordo del 15.05.2009, in 8 ore e 30 minuti comprensive della pausa per la refezione, le Parti convengono sul fatto che la stessa pausa per la refezione deve essere collocata nelle fasce orarie 11.00 15.00 e/o 18.00 22.00. Eventuali allacciamenti in turno non rispondenti al suddetto criterio saranno regolarizzati nei tempi tecnici necessari con accordo tra le parti.

9) **Protocolli 118:**

Trenitalia conferma quanto dichiarato nell'intesa del 15 maggio u.s. relativamente alle procedure di gestione delle emergenze in linea ed ai relativi protocolli con il Servizio 118.

10) **TSR:**

Al fine di definire procedure coerenti con il presente Accordo e considerata l'operatività limitata allo specifico ambito territoriale, si conviene di attivare uno specifico incontro territoriale sui compiti spettanti all'equipaggio treno sui TSR in comando multiplo, in ambito Direzione Regionale Lombardia.

Per l'Azienda

Per le OO.SS.

Firme in originale