



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

Sindacato Nazionale Macchinisti e Capi Deposito Ferrovie e Metropolitane

COORDINAMENTO NAZIONALE

Sede Nazionale Roma Staz.Termini tel. 970/67567

Sito internet: www.macchinistiuniti.it

E-mail: web@macchinistiuniti.it

LA TRATTATIVA SUGLI EQUIPAGGI ... e la trappola della sperimentazione

Dopo una serie di incontri nei quali sono stati evidenziati problemi per noi importanti quali il soccorso, la sicurezza, le comunicazioni, la logistica, l'impatto psicologico, le ricadute sulla salute, l'inidoneità, l'orario di lavoro, il salario, l'azienda ha messo sul tavolo una proposta di sperimentazione dell'equipaggio ad agente solo senza aver risolto nessuna delle questioni poste.

L'azienda ritiene che esistono tutte le condizioni per l'introduzione dell'agente solo in tutte le divisioni e su tutti i mezzi. Questa prima fase sperimentale, avverrà con l'attuale normativa ad Agente Unico sul TMR e quella prevista per il doppio agente alla PAX e alla CARGO.

Il concetto dell' "invarianza contrattuale" più volte ribadito dalla società, trova anche riscontro nel progetto aziendale esposto al tavolo di trattativa che contiene allacciamenti impostati sulle 10 ore.

Molto probabilmente nella prima fase il progetto aziendale di sperimentazione verrà modificato limitandolo al solo trasporto regionale, nei servizi oggi ad agente unico con un numero limitato di treni.

Qualcuno ne approfitterà per dire che questo ridimensionamento del progetto di sperimentazione è il risultato, importante, della contrattazione. Rappresenterà invece l'avvio indolore del nuovo modello, in sostanza un espediente per dare un impatto "morbido" all'iniziativa e per evitare una reazione collettiva del personale.

È pertanto necessaria la massima attenzione dei macchinisti chiamati a fronteggiare questa fase storica per la nostra qualifica.

A tal proposito, è importante comprendere che i documenti aziendali diffusi da alcune OO.SS, nei quali vengono comparate le condizioni economiche e normative dei

macchinisti in Europa sono di fonte FS, non sono verificati e non tengono conto di tutti i parametri (normativi, economici, retributivi, fiscali e previdenziali). Basti pensare che, oltre alle migliori condizioni del territorio che favoriscono il soccorso, in paesi come la Francia, i macchinisti possono andare in pensione a 52 anni.

Evidenziamo quindi che la diffusione di tali documenti ha come principale funzione quella di condizionare la nostra qualifica e scoraggiare ogni tipo di rivendicazione economica e normativa, facendoci apparire dei privilegiati agli occhi dell'opinione pubblica e degli altri ferrovieri. Nel contempo, potrebbe addirittura servire a giustificare o legittimare la stipula di ulteriori accordi a perdere per i macchinisti.

Infatti, la società, ha esplicitamente dichiarato che, in prospettiva, intende superare i limiti dell'orario di lavoro attualmente previsti per l'agente unico.

Si spiega così il fatto che l'azienda non vuole fare un accordo preventivo sull'equipaggio, come è invece nostra intenzione e come previsto nell'accordo del 23 giugno 2005, ma vuole solo procedere con una pseudo sperimentazione del nuovo modello per giustificare poi l'applicazione generalizzata, senza peraltro concedere nessun ritorno per i macchinisti.

La "trappola" allestita con la sperimentazione che, probabilmente, assoceranno con promesse di miglioramenti normativi ed economici da "incassare" nel futuro CCNL è **evidente**.

Avviata la sperimentazione, non ci sarà più nulla da fare, né da contrattare, e ci vedremo costretti a rincorrere tutte le furbizie aziendali con cui estenderà il nuovo modello cercando il consenso dei territori con piccoli benefici e se necessario, con minacce di perdita del servizio "pregiato" assegnato. Questo sistema **non può e non deve passare**.

Come Or.S.A. abbiamo più volte chiarito che vogliamo predeterminare migliori condizioni di sicurezza (di circolazione e di soccorso in caso di malore) e negoziare preventivamente quelle logistiche, normative ed economiche nell'ambito di un accordo quadro che definisca da subito adeguati riconoscimenti per i macchinisti. Dopodiché si potrà procedere per gradi.

RELAZIONI SINDACALI

Anche in questa fase di trattativa dobbiamo evidenziare che Trenitalia continua a portare avanti progetti di ristrutturazione unilateralmente.

Il deterioramento delle relazioni industriali e le improvvise iniziative aziendali assolutamente incomprensibili e preoccupanti (vedi interpellanze cargo in realtà con carenze di PDM) amplificano il nostro giudizio critico nei confronti di tutta la dirigenza di FS.

Tale comportamento diviene evidente quando gli annunciati progetti ES/AV di FS non vengono affrontati nelle sedi preposte. Progetti che, secondo le voci ricorrenti, prevedono la cancellazione di quasi tutti gli impianti Passeggeri ai quali vengono assegnate "competenze di sussidio ad esaurimento" in attesa di ulteriori allentamenti

normativi (prestazione giornaliera e condotta continuativa) per baricentrare tutti i servizi sugli impianti di Milano, Roma e Napoli.

SOCCORSO

La questione del soccorso ha assunto particolare evidenza con l'avvento delle disposizioni di legge in materia.

Il soccorso dei viaggiatori e dei lavoratori, di per se difficile, considerate le caratteristiche del treno e del nostro territorio, è stato mitigato dal fatto che l'equipaggio, formato da due agenti addetti alla condotta, era ed è in grado di assicurare l'arrivo del treno in località facilmente raggiungibili dal servizio sanitario.

Venendo meno questa particolare condizione (art. 40, comma 23 IPCL), la questione del soccorso, in caso di malore del macchinista, assume una rilevanza ancora maggiore per l'effetto dell'aumento del numero dei servizi svolti con un unico agente di condotta.

Difatti con il doppio macchinista il treno procede verso il soccorso, con l'agente solo il soccorso va verso il treno spesso in località difficili da individuare e da raggiungere in tempi adeguatamente brevi per un soccorso efficace.

È un rivoluzionamento e come tale va affrontato ripensando tutta la problematica e la relativa organizzazione necessaria. L'azienda è di tutt'altro avviso, infatti l'unica iniziativa assunta è stata quella del protocollo tra RFI e 118 della Regione Piemonte. Un protocollo che non prevede né i tempi di intervento, né le modalità per raggiungere i vari punti della linea dove eventualmente portare soccorso (es. gallerie, viadotti).

Allo stato sono già intervenute in materia 5 ASL (Cuneo, Mondovì, Caltanissetta, Perugia e Lucca), producendo prescrizioni nei confronti di Trenitalia e di RFI (almeno per quanto ci risulta) per non aver effettuato una valutazione del rischio esaustiva per il soccorso al macchinista in caso di malore.

In sostanza è quello che come Or.S.A. stiamo chiedendo all'azienda dall'inizio del confronto.

Noi vogliamo un soccorso reale, organizzato affinché sia fruibile e garantito in tempi brevi. Abbiamo individuato come tempo accettabile 20 minuti così come previsto nell' "Atto di indirizzo e coordinamento alle regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria di emergenza" della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dall'accordo intercorso con la Regione Piemonte per i cantieri dell'AV Torino Milano.

MEZZI/TECNOLOGIE/COMUNICAZIONI

I mezzi interessati dovranno consentire l'accesso diretto con il resto del materiale (intercomunicante) ed essere conformi alle norme Fiche UIC 651. Dovranno inoltre essere muniti di sottosistemi di bordo SCMT/ RS e CAB radio, attivi e funzionanti. Le linee dovranno essere attrezzate con SCMT+RS ed avere la copertura continua del GSM-R sull'intero tratto.

LOGISTICA

Individuazione della residenza amministrativa ai fini dell'inizio e del termine del lavoro; riconoscimento dei tempi per indossare la divisa nonché quelli necessari per il ritiro e aggiornamento delle pubblicazioni di servizio, locali attrezzati per l'igiene personale e dotate di attrezzature adeguate per la custodia della divisa di servizio, delle pubblicazioni di servizio e per quanto necessario allo svolgimento del lavoro (DPI). Ampliamento della sosta per refezione, da conteggiare al netto dei tempi per gli spostamenti necessari, adeguamento economico dell'accordo del 30 luglio 08 sui rimborsi a piè di lista e corretta definizione della esigibilità del diritto al pasto.

ORARIO DI LAVORO

L'impostazione assunta dall'Orsa è quella di definire un orario di lavoro prendendo a riferimento i limiti di prestazione e di condotta dell'attuale normativa ad agente unico, prevedendo inoltre l'esclusione dei servizi che interessano anche in parte la fascia 22-6.

Nell'ambito del confronto è nostro intendimento affrontare le problematiche dei riposi fuori residenza, dei riposi giornalieri di 11 ore e della condotta continuativa, nella direzione di ulteriori miglioramenti.

ECONOMICO

Tenuto conto che il confronto si sta' sviluppando fuori dal contrattazione CCNL, gli spazi negoziali sono da ricercare nella contrattazione aziendale.

Riteniamo pertanto percorribile la richiesta di raddoppio dell'indennità di utilizzazione IUP parte fissa e per assenze (riserve, traghettiamenti, scuola ecc.) e il raddoppio della IUP parte variabile (ore di lavoro, KM ,ore condotta ad agente unico) per i macchinisti che effettuano condotta ad agente solo.

Per la Divisione Cargo non prevediamo l'agente solo, pertanto riteniamo percorribile per i servizi oggi considerati tradotte o terminalizzatori nell'ambito di 100 km, aprire una discussione per verificare la possibile realizzazione di un equipaggio misto formato da un macchinista ed un agente abilitato all'accompagnamento treni. A detto personale di Macchina prevediamo il riconoscimento del compenso previsto per il servizio ad agente unico.

INIDONEITA'

Nel progetto aziendale non è prevista alcuna tutela per il macchinista inidoneo. Pertanto riteniamo necessario l'istituzione di una specifica polizza assicurativa a tutela dei lavoratori che perdendo l'idoneità per motivi di servizio si vedrebbero decurtare una parte consistente di salario.

La tutela in esame dovrà essere erogata prevedendo condizioni diverse in relazione al tipo di inidoneità (temporanea o definitiva) associando una copertura assicurativa proporzionale all'anzianità nella qualifica rivestita.

Al fine di rendere chiara ed inequivocabile la nostra posizione abbiamo strutturato un prospetto di sintesi che alleghiamo al documento.

Collegli, nei prossimi giorni il confronto potrà portarci ad un scontro epocale. Pertanto le iniziative che si dovranno intraprendere dovranno avere il sostegno della stragrande maggioranza dei lavoratori.

UNITI SI VINCE!!!!!!!

Roma 08/ottobre/2008