



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

PROPOSTA RINNOVO CONTRATTUALE

PREMESSA

Lo scenario ferroviario italiano, dal duemila ad oggi, è mutato radicalmente a causa della liberalizzazione del trasporto ferroviario che, nonostante sia stata sempre osteggiata dall'Or.S.A., continua ad essere perseguita anche dall'attuale Governo e si è ormai affermata in maniera incontrovertibile. I capitali multinazionali sono penetrati nel mercato ferroviario italiano e le aziende di trasporto transnazionali, specie nel settore Cargo, sono realtà con le quali siamo obbligati a fare i conti. Ciononostante dobbiamo perseguire pervicacemente e con determinazione l'affermazione di un sistema di regole, applicabili a tutte le imprese ferroviarie (cosiddetta **Clausola Sociale**) per evitare dumping fra lavoratori, da ottenere per via legislativa anche tramite azioni di lotta e non escludendo lo sciopero. La tutela dei diritti dei ferrovieri, in qualsiasi azienda operino, è uno degli obblighi dell'Or.S.A. Ferrovie; la tutela del "mestiere" del macchinista, in qualsiasi azienda egli conduca un treno, è un obbligo politico sindacale dell'Or.S.A. Macchinisti Uniti. A tal fine dobbiamo fare tesoro dell'esperienza dei lavoratori delle ex aziende pubbliche liberalizzate. Essi sono stati sconfitti in tema di orari e salari, oltre che dall'aggressione della concorrenza, dalla incapacità di portare a fattor comune i diritti di chi, pur lavorando in aziende diverse, opera in un unico comparto. Queste considerazioni ci inducono a non restare imprigionati nella difesa dei diritti dei macchinisti della sola Trenitalia in quanto, in un mercato ferroviario liberalizzato, ciò è necessario per non subire ulteriori pesanti arretramenti.

Il fatto che macchinisti non dipendenti di Trenitalia siano presenti in decine di aziende del mercato ferroviario italiano e non più, solo, nelle storiche imprese governate dalle Regioni e facenti capo al contratto auto ferro tranvieri, è ormai realtà. Un migliaio di macchinisti conducono treni, in aziende ferroviarie "private", con equipaggi e norme più svariate. Questi colleghi vengono utilizzati dal "mercato" come maglio per sgretolare i diritti consolidati in decenni di lotte di tutti macchinisti italiani. Oggi, il PdM di Trenitalia facendosi carico del mutato scenario ferroviario ed assumendo le esigenze dei colleghi impiegati in aziende più piccole, deve lanciare una vertenza nazionale su normative, equipaggi ed orario massimo di lavoro. Questo scenario obbliga l'Or.S.A. ed i Macchinisti Uniti, a rimodulare il proprio agire politico-sindacale. Questa vertenza, che dovrà temperare il più possibile le esigenze dei macchinisti, in qualsiasi azienda siano impiegati, dovrà prevedere regole generali che, caso per caso, possano tutelare i diritti di ognuno. In poche parole dobbiamo munirci di attrezzi moderni per costruire una rete di tutele utili e durature per il futuro di tutti i macchinisti. Il problema politico della separazione reale tra il gestore dell'Infrastruttura e le Imprese di Trasporto Ferroviario sembra lontano dall'essere risolto. Le imprese, in

questo contesto, pressano per farsi validare norme il più possibile flessibili. Riteniamo imprescindibile che le nuove tecnologie (SCMT - SSC) siano accompagnate e potenziate dalle tecnologie già esistenti (Ripetizione Segnali).

Ciononostante le nuove regole di esercizio devono tenere conto:

- Delle disposizioni emanate dal gestore dell'infrastruttura in materia di equipaggi e garanzie minime legate alla sicurezza d'esercizio delle linee ferroviarie;
- Del mercato, che vede la cargo già aperta alla libera concorrenza;
- Delle gare sul Trasporto Pubblico Locale, che entro il 2008 consentiranno che anche questa tipologia di trasporti sia aggredita dal "mercato" (Il nostro convincimento è che l'affidamento diretto rimane la soluzione migliore per il paese e per i lavoratori del trasporto e come Settore, chiederemo all'Or.S.A. che questo avvenga);
- Della validità del piano d'Impresa;

obbligandoci a considerare un "equipaggio treno" da applicare alle varie realtà. Così come non si potrà prescindere da norme che siano comuni a tutte le imprese di trasporto ferroviario in tema di orario di lavoro massimo e salario minimo. In sintesi: equipaggi e ciò che oggi viene comunemente identificato con la così detta **"clausola sociale"**, dovranno essere i cardini politici su cui impostare la stagione del rinnovo contrattuale.

Ipotesi contrattuale Personale di Macchina

Il Coordinamento Nazionale Or.S.A. Macchinisti Uniti ha elaborato, all'interno di un'ipotesi di piattaforma del P. di M. per il rinnovo contrattuale, anche una proposta di equipaggi treno. Tale ipotesi è subordinata alla condivisione tra le parti di apparecchiature di sicurezza, che devono essere ritenute idonee dagli organismi istituzionali preposti al controllo della sicurezza e alla risoluzione del soccorso in linea in caso del "malore del macchinista", in quanto propedeutiche a qualsiasi accordo.

Ovviamente in questa elaborazione il Coordinamento Nazionale Or.S.A. Macchinisti Uniti non ha potuto prescindere, nel prevedere alcune ipotesi di un futuro "equipaggio treno", dai risvolti che si avranno nell'applicazione di una qualsiasi nuova organizzazione del lavoro del macchinista nella più grande azienda di trasporto ferroviario italiana: Trenitalia S. p A.

Questo lavoro, sintetizzato per punti, è da considerarsi come base di partenza per la discussione che è avvenuta all'interno del Coordinamento Nazionale Macchinisti Uniti, in un primo momento e di tutto il P. di M., dopo.

Elemento fondamentale, da porre in premessa di ogni nuova organizzazione del lavoro nel settore del trasporto ferroviario italiano come già detto, è quello che le normative di lavoro devono essere il più possibile unificate in tutto il comparto. Contestualmente si ravvisa la necessità di ridurre al minimo le distanze tra il primo livello di contrattazione (CCNL A. F.) e il secondo livello di contrattazione (Contratto Aziendale), traslando verso il primo livello voci salienti oggi presenti al secondo livello.

Un elemento di principio, che la riscrittura del nuovo CCNL dovrà prioritariamente osservare, è quello di evitare la possibilità d'interpretazioni contrastanti sull'orario di lavoro. Per esempio:

- Il monte ore annuo di riposo settimanale di 3538 ore deve essere garantito in programmazione ed a consuntivo, individualmente, a tutto il personale.

- Il RFR previsto notturno, che per ritardi sfori nella fascia diurna, deve essere normato secondo le linee del DLgs 66 dell'8 aprile 2003.
- Le norme sull'abbandono del servizio da parte del P. di M. devono essere chiare e semplici, chiarendo senza equivoci il momento in cui si possa abbandonare il treno o i termini di fruizione del riposo, come pure vanno chiarite le norme sul termine del servizio rispetto al nastro lavorativo programmato.

Inoltre, la saturazione del nastro lavorativo settimanale attraverso l'indicizzazione delle ore di lavoro notturno, può essere uno degli strumenti utili che permetterebbe una più equilibrata distribuzione dei carichi di lavoro del Personale di Macchina. A tal proposito si ritiene congruo l'incremento del 50% dell'ora notturna.

L'istituto della condotta deve comprendere nei limiti previsti anche tutte le soste programmate del treno, ad eccezione di quelle superiori ai 30'.

Il riposo in residenza, a seguito di servizi con RFR che comprendono la fascia notturna, deve essere quello previsto per i servizi notturni.

L'annoso problema della "logistica" dovrà essere superato con la definizione di canoni minimi che devono avere gli ambienti di lavoro e di riposo del P. di M. come:

- 1) Dormitori. Tutti i dormitori devono avere: caratteristiche simili ad un albergo a 4 stelle, insonorizzazione dei locali, servizi igienici con doccia in camera, climatizzazione, area attrezzata almeno con distributori automatici di bevande eccetera.
- 2) Cabine di guida. Risolvere in maniera definitiva l'annoso problema della pulizia delle cabine di guida.
- 3) Sale di sosta. Tutte le sale sosta P. di M. devono avere: climatizzazione, aree provviste d'armadietti, sale attrezzate con poltrone reclinabili per il breve riposo, bagni, sala di lettura ed un'area con distributori automatici di bevande eccetera.
- 4) Pasti. Equiparare il P. di M., dove non usufruisce di mensa, al personale in trasferta art. 72 comma 1.1 odierno CCNL.
- 5) Residenza. Riconoscimento della residenza amministrativa (presentazione in servizio, tempi per indossare la divisa).
- 6) Aggiornamento. Inserire, previo accordo sindacale, nei turni di lavoro oppure all'interno della formazione professionale in aula, giornate complete e/o ore aggiuntive a completamento dell'orario giornaliero di lavoro che permettano aggiornamento, ritiro circolari e pubblicazioni da parte del personale, il tutto senza interessare il computo delle 5 giornate di formazione già contrattualmente previste che si devono intendere individualmente fruite.
- 7) SIDAC. Concordare regole per l'invio e l'utilizzo, da parte del P. di M., del SIDAC, che, comunque, deve essere considerato come strumento aggiuntivo alla formazione.
- 8) Disponibilità. I turni devono prevedere tutto il personale al proprio interno, ricomprendendo quindi anche tutta la disponibilità.
- 9) Ferie invernali. Prevedere, così come per le ferie estive, una turnificazione ferie nei periodi invernali coincidenti con le festività.
- 10) Passaggi interdivisionali/trasferimenti. Nelle imprese dove il personale di macchina è frazionato in più divisioni commerciali, prevedere, per il

personale di macchina richiedente, la possibilità di effettuare passaggi tra divisioni.

Ipotesi di proposte equipaggi per il rinnovo contrattuale.

Visto il contenuto della lettera scritta per conto del Gruppo FS in cui, previo un preventivo assenso per quanto ancora informale del Ministero dei Trasporti, ultimo atto di una vertenza pluriennale che ha visto il raggiungimento di tre accordi sul disgiungimento del VACMA, viene esplicitato che con il solo SCMT possa essere permessa la guida ad Agente Solo. Siamo con tutta evidenza di fronte alla concreta possibilità che, da parte di altre imprese, venga utilizzato un nuovo equipaggio macchina. Appare naturale che medesima richiesta venga avanzata da Trenitalia. Seppure la nostra battaglia per la salvaguardia del doppio agente ha portato l'Italia, unico paese europeo, a resistere fino ad oggi vincolando la presenza del secondo agente alla mancanza di una vera tecnologia di sicurezza, l'intervento massiccio dell'SSC e dell'SCMT, apre ovviamente nuovi scenari che, come già ricordato, non debbono prescindere dall'integrazione e dal potenziamento della ripetizione segnali.

Laddove si evidenzia la mancanza del dispositivo di ripetizione segnali si proceda ad implementare i punti informativi a terra. A titolo esemplificativo si cita l'individuazione delle fermate, interruzione del binario, eccetera.

Fatte salve le prerogative che scaturiscono dal D.Lgs. 626/94 e dal D.M. 388/2003, il futuro equipaggio deve essere composto, comunque, di almeno due agenti su ogni treno. Il Coordinamento Nazionale Or.S.A. Macchinisti Uniti ritiene percorribile una sperimentazione su modelli di equipaggi differenti da quelli attuali a patto che siano realizzate le seguenti condizioni:

- I sistemi di sicurezza SCMT/RS, SSC devono essere efficienti e funzionanti sia a bordo sia sulla linea.
- Sistema di comunicazione aperto registrabile, efficiente su tutta l'infrastruttura ferroviaria.
- Le cabine di guida devono permettere la completa visibilità (impossibile sperimentare, per esempio, l'agente solo su Semi Pilota "piano ribassato" con il passaggio comunicante).

Dopo tali premesse, quelle seguenti potrebbero essere le possibili ipotesi nelle Direzioni Commerciali.

Trasporto Passeggeri Locale (cabine di guida intercomunicanti con il materiale rimorchiato):

- 1) Agente Solo in cabina di guida all'interno di un equipaggio che comprende un altro agente che segue la parte commerciale (equipaggio tradizionale):
 - A) Solo su linee che possiamo considerare metropolitane dove sia il SSN che i Vigili del Fuoco abbiano la possibilità di intervenire e di svolgere gli opportuni interventi.
 - B) L'utilizzazione massima giornaliera è di 6.30 ore.
 - C) L'utilizzazione è compresa nella fascia 06.00 – 22.00.
 - D) Il limite di condotta giornaliera è di 3 ore comprensiva delle soste programmate.
 - E) Inserimento di un limite di condotta continuativa max 1.30.
 - F) I servizi ad A.S. non possono comprendere il R.F.R.
 - G) La sosta per il pasto totalmente inserita nelle fasce previste deve essere di almeno 60'.

- H) Riposo settimanale con almeno due giornate solari e con il servizio successivo con inizio non prima delle ore 6.00.
 - I) Il riposo in Residenza è di norma di 16 ore riducibile, previo accordo sindacale una sola volta a settimana e previo compenso economico.
 - J) Definizione di un mansionario del Personale di Macchina strettamente legato alla sola condotta.
- 2) Ipotesi Sperimentale. Due agenti all'interno di un equipaggio treno con funzioni polivalenti (scorta – guida):
- A) L'utilizzazione massima giornaliera è di 7.30 ore.
 - B) L'utilizzazione è compresa nella fascia oraria 05.00 e le 24.00.
 - C) Limite di condotta giornaliera è di 2 ore e 30 minuti.
 - D) Inserimento di un limite di condotta continuativa.
 - E) Un servizio con RFR a sestina con minimo 7 ore di riposo, al netto della sosta per il pasto, riducibile a 6 ore con almeno 4 ore nella fascia 00.00/05.00 solo per ritardo treni.
 - F) La sosta per il pasto totalmente inserita nelle fasce previste deve essere di almeno 60'.
 - G) Riposo settimanale pari a 3538 ore annue ma con almeno il 30% di doppi riposi.
 - H) Il riposo in Residenza è di norma di 16 ore riducibile, previo accordo sindacale e compenso economico, una sola volta a settimana.
 - I) Limite di scorta giornaliero e di 2 ore e 30 minuti.

Tutti i restanti servizi della Divisione Passeggeri locale sono a Doppio Macchinista.

Direzione Generale Operativa Logistica

Servizi con equipaggio misto:

- 1) Il macch. Deve essere in possesso di patente F;
- 2) Il secondo agente deve essere in possesso delle seguenti abilitazioni:
 - A) Modulo B, C, D;
 - B) Patente D o essere in formazione per il conseguimento della qualifica di macchinista e in possesso dei primi tre moduli previsti dalla Disp 31/2000;
- 3) Tale equipaggio può essere utilizzato solo per servizi di terminizzazione.
- 4) Il servizio deve prevedere massimo 60 chilometri di traccia treno tale limite può essere superato da accordi locali.
- 5) L'utilizzazione è compresa nella fascia oraria dalle 5.00/24.00.
- 6) I servizi non devono comprendere il RFR.
- 7) L'utilizzazione massima giornaliera è di 8 ore.
- 8) Se il servizio comprende l'orario per il pasto la sosta deve essere di 60 minuti.

Tutti i restanti servizi della D.G.O.L. sono a Doppio Macchinista.

Divisione Passeggeri Nazionale/Internazionale:

- Tutti i servizi sono a doppio macchinista.

Per gli equipaggi a doppio macchinista della Divisione Generale Operativa Logistica e della Divisione Passeggeri N/I la prestazione massima giornaliera è di 9 ore.

Richieste di aumenti salariali per tutto il personale di macchina.

SALARIO PROFESSIONALE aumento del 100%

In caso di inidoneità definitiva il lavoratore mantiene (salvo ad assorbimenti dovuti ad aumenti parametrali:

Il 100% del salario professionale se ha ricoperto per 20 anni il profilo

Il 50% del salario professionale se ha ricoperto per 10 anni il profilo (più 5% ogni anno tra 10 e i 20)

INDENNITÀ UTILIZZAZIONE P. di M. aumento del 100%

INDENNITÀ DI CONDOTTA a doppio agente aumento del 10%.

Indennità di condotta ad agente unico aumento del 10%.

Indennità di condotta agente polivalente/misto aumento del 20%.

Indennità di condotta agente solo 15 € l'ora.

CHILOMETRI aumento del 50%

DIARIA servizi A.R. Aumento del 20%

DIARIA CON RIPOSO FUORI RESIDENZA aumento del 20%

INDENNITÀ FISSA per congedo, scuola, malattia ecc. aumento del 20%

Incremento della **Quota Contributiva** destinata alla previdenza complementare relativa alle competenze accessorie sulla media nazionale aumento del 1%.

Punti di un successivo approfondimento:

- 1) **Mansionario**. Ridiscutere un mansionario per gli equipaggi relativi ai moduli di condotta previsti nella proposta.
- 2) **Inidoneità**. Prevedere una maggiore tutela, oltre quelle menzionate, verso il personale inidoneo.
- 3) **Previdenza**. Aggiornare il sistema previdenziale per il PdM con particolare riguardo ai limiti di età pensionabile per il P. di M. che guidi ad agente unico/solo.
- 4) **Attività usuranti**. Necessità di aprire un percorso che porti verso il reale riconoscimento delle attività usuranti del personale di Macchina.
- 5) **Lavoro notturno**. Considerare il lavoro notturno del P. di M. alla luce del D.Lgs 66/8 aprile 2003.

Il presente documento sarà valutato e discusso su tutto il territorio dal Personale di Macchina.
--