



Or.S.A. Settore Macchina  
**"Macchinisti Uniti"**  
Sindacato Nazionale Macchinisti e Capi Deposito Ferrovie e Concesse

**COORDINAMENTO NAZIONALE**

Sito internet: [www.macchinistiuniti.it](http://www.macchinistiuniti.it)

Sede Nazionale Roma Staz.Termini tel. 970/67567

E-mail: [web@macchinistiuniti.it](mailto:web@macchinistiuniti.it)

---

## Verbale Coordinamento Nazionale del 12-13 Aprile 2012

Il Coordinamento Nazionale riunito a Grottaferrata ha affrontato così come previsto dal cronologico ordine del giorno i temi partendo dal primo punto ovvero la "questione autoferro".

Il Coordinamento dando seguito al mandato del III congresso dell'Or.S.A. Ferrovie e dopo l'ampio dibattito sostenuto nelle precedenti riunioni ha approvato il documento redatto il 15 marzo dal gruppo di lavoro, che si allega quale parte integrante al presente verbale. Lo sviluppo dei temi e l'organizzazione di tutto il percorso previsto saranno affrontate, celermente, dallo stesso gruppo di lavoro e diventeranno patrimonio dei prossimi coordinamenti nazionali.

L'analisi successiva ha riguardato la situazione generale soprattutto negli aspetti politico-sindacale sulla quale il Coordinamento esprime forte preoccupazione.

L'attacco al mondo del lavoro e in particolare ai diritti dei lavoratori è sotto gli occhi di tutti. La cancellazione dell'obbligatorietà di un contratto nazionale di settore, la riforma previdenziale, la riforma del mercato del lavoro in approvazione in parlamento non permette di decontestualizzare questo scenario di precarizzazione generalizzata dalla situazione che ci vede impegnati nel confronto per il rinnovo contrattuale.

Le misure che sono state adottate e quelle che sono in discussione hanno modificato sostanzialmente i riferimenti e le prospettive di vita di ogni lavoratore. L'innalzamento dell'età pensionabile a 67 sessantasette anni e la possibilità per tutte le aziende di licenziare per motivi economici sono condizioni non accettabili e per le quali il Coordinamento Nazionale continuerà la contrapposizione con la richiesta di revisione di tali norme utilizzando tutte le forme possibili.

Il Coordinamento afferma pertanto con forza che questa situazione generale non può essere ulteriormente aggravata dal peggioramento delle nuove condizioni di lavoro proposte oggi sul tavolo del rinnovo contrattuale.

Il Coordinamento Nazionale pertanto ritiene irricevibili le proposte di rinnovo contrattuale presentate al tavolo da federtrasporto e dal gruppo FS. L'impostazione generale prevista nel nuovo testo esprime con chiarezza il principio imperante degli ultimi accordi imposti dalle controparti imprenditoriali e purtroppo condivisi dalle organizzazioni sindacali (NTV, RTC, ecc.) ovvero una contrazione dei diritti, aumenti di produttività e di orario di lavoro settimanale, riduzione del salario.

Inoltre, analizzando il testo, non si riscontrano avanzamenti circa il soccorso al macchinista (vedi prescrizione ASL2 di Savona), la tutela dell'inidoneità, la residenza amministrativa, gli incrementi economici non legati alla produttività, IVU e più in generale sui punti rilevanti della nostra vertenza e motivo anche del prossimo sciopero del 19-22 aprile.

Si evidenziano alcune indicative dichiarazioni e condizioni nel testo consegnato dalla controparte che caratterizzano negativamente la proposta:

- La dichiarazione di principio che nella proposta non sono previsti aumenti salariali strutturali;
- L'affermazione che tutti gli accordi sottoscritti a modifica del vecchio CCNL AF sono assorbiti;
- La mancanza d'incrementi economici, attraverso la previsione di una nuova scala classificatoria nella quale trova conferma il superamento del salario professionale. Tale impostazione, per i nuovi assunti, assieme alla suddivisione dei tre livelli stipendiali, comporterebbe una riduzione del tabellare di circa 150€. Per il personale in servizio i nuovi tabellari, che, come detto, assorbono il salario professionale e l'EDR 2008 (55,00 euro medi), si riducono di circa 90 euro, garantiti con assegno ad-personam. Tale impostazione (doppio regime salariale) sarebbe peraltro ulteriormente penalizzante per alcune qualifiche tra cui i macchinisti rispetto altre che vedrebbero assegni ad-personam ridottissimi.
- La proposta, ultima, sull'orario di lavoro del personale mobile ha registrato un ulteriore peggioramento, ovvero la previsione dell'orario di lavoro spezzato anche per il personale dei treni.

Il restante articolato normativo ha confermato i vecchi testi, peggiorandoli in alcuni casi come, ad esempio, l'apparato sanzionatorio.

Le altre novità riguardano una prima stesura della parte economica dalla quale però mancano ancora altri istituti e la fetta più consistente relativa all'indennità di utilizzazione professionale.

Esistono poi alcuni elementi di novità come il capitolo riguardante il welfare aziendale e la riformulazione della contribuzione aziendale al fondo integrativo aziendale Eurofer. La prima novità dobbiamo dire che, oltre all'inadeguata disponibilità economica messa a disposizione 75€/120€ annuali (circa 7€ /10€ al mese), non ha tra le proprie finalità la gestione della problematica *inidoneità*.

Per la seconda, la proposta di contributo aggiuntivo a carico aziendale a Eurofer che copra tutti i lavoratori invece non ci trova per niente d'accordo. Vista la finalità aziendale dichiarata - "compensazione del mancato aumento contrattuale e mancato effetto sulla previdenza" - siamo nettamente contrari che l'incremento salariale, che doveva finire direttamente nelle tasche dei lavoratori, debba passare attraverso la gestione del fondo. Ricordiamo a tutti: che l'amministrazione del fondo stesso è nelle mani dell'azienda e dei sindacati; che ha dei costi di amministrazione e che le rendite saranno nelle disponibilità dei lavoratori solo tra molti anni.

I lavoratori hanno la necessità di vedersi riconosciute soprattutto in questa fase di crisi i giusti recuperi inflattivi e gli aumenti dovuti all'incremento di produttività già in parte concessa. Si rammenta inoltre che l'adesione a Eurofer era ed è facoltativa, per tanto pensare a un'imposizione per fruire della contribuzione maggiorata aziendale ci sembra una forzatura impraticabile.

Nel riaffermare in toto le richieste di emendamento al CCNL proposte dai Coordinatori Nazionali Esecutivi alla SG, sin dal novembre 2011, il Coordinamento Nazionale esprime un giudizio molto negativo che non lascia spazi di percorribilità alla sottoscrizione degli attuali testi contrattuali.

Per quanto riguarda Trenord le trattative sembrano, per dichiarate intenzioni aziendali, volgere al termine. Il Coordinamento Nazionale, messo al corrente dello stato delle trattative da parte dei colleghi Coordinatori Naz. milanesi, giudica corretta la lettura negativa che gli stessi fanno delle proposte aziendali del *Contratto Trenord* concordando sulla non possibile sottoscrizione. Il tentativo che la nostra organizzazione dovrà fare al tavolo sarà di riportare all'interno del sistema contrattuale l'accordo tecnico sottoscritto, con molta fatica, a giugno 2011 dall'azienda e da tutte le rappresentanze sindacali.

Vista l'importanza della trattativa di Trenord il Coordinamento Nazionale s'impegna a seguire con la massima attenzione le future evoluzioni del confronto per una tempestiva analisi e per dare il giusto supporto alla nostra delegazione trattante.

Per quanto riguarda l'accordo Cargo del 29 marzo 2012, il Coordinamento, in coerenza con quanto già espresso in merito a quello del 17 novembre 2010, giudica lo stesso assurdo e pericoloso. Per ciò che riguarda la sicurezza dell'equipaggio misto non si è data risposta al soccorso del macchinista, non prevedendo alcuna formazione alla condotta (intesa come assimilata alla patente D) per il polifunzionale di macchina. Ancora una volta un accordo riorganizzativo colpisce in modo pesante il personale dell'esercizio, sovraccaricando i carichi di lavoro e non dando opportune soluzioni ai problemi logistici, e non affrontando in modo compiuto il problema reale della divisione rappresentato dal rapporto diretti/indiretti. I dati forniti dalla dirigenza della divisione evidenziano che per ogni 5 lavoratori vi sia un quadro. Appare del tutto ridicolo richiamare le condizioni organizzative della concorrenza, poiché il dato medio dei diretti/indiretti in quelle aziende è almeno di 1 a 20. Insomma ancora una volta l'incapacità dirigenziale, sostenuta dalla complicità delle OOSS che hanno sottoscritto l'accordo, sono mirate al mantenimento dello *status quo*, piuttosto che a realizzare efficienti modelli organizzativi. Insomma i recuperi produttivi vengono ancora una volta richiesti al personale della produzione. Inoltre la concessione della banalizzazione delle mansioni rivela ancora una volta la scarsa attenzione alle problematiche di sicurezza. L'aggancio/sgancio concordato per tutte le situazioni non tiene assolutamente in considerazione il *fattore rischio* che si deve affrontare per svolgere lavorazioni che non hanno mai fatto parte della propria attività lavorativa. Siamo sicuri che questo ulteriore aggravio delle condizioni di lavoro del Macchina, da noi non condiviso, provocherà un aumento importante degli infortuni, che fin d'ora rifiutiamo di accettare.

Considerata la situazione, il Coordinamento Nazionale richiama al massimo impegno tutti gli attivisti per la buona riuscita del prossimo sciopero e a dare massima divulgazione alle proposte contrattuali. Inoltre, vista la ripresa della trattativa e i possibili e ravvicinati sviluppi, da mandato ai Coordinatori Nazionali Esecutivi per ogni iniziativa necessaria a orientare e condizionare positivamente il confronto.

Agli atti del coordinamento nazionale si inserisce anche la relazione della commissione sicurezza riunita il giorno 11 aprile. Per l'importanza rivestita dei temi trattati i coordinatori nazionali esecutivi si faranno carico di sviluppare ipotesi d'iniziativa da proporre al coordinamento nazionale.

Con profondo rammarico, in un così delicato momento socio-politico, il Coordinamento Nazionale è stato costretto a dibattere sulle inopportune delibere emanate dal collegio dei probiviri dell'Orsa Ferrovie. Si esprime piena solidarietà nei confronti di alcuni membri del collegio dei probiviri Orsa Ferrovie e dei Coordinatori Regionali OrSA settore Macchina della Sicilia colpiti da tali provvedimenti, ritenendo questi ultimi, in ogni caso, ingiustificati, illegittimi e privi di fondamento. La discussione ha valutato tali atti molto gravi anche riguardo al malcelato tentativo di distogliere l'attenzione del coordinamento nazionale dal delicato momento sindacale e dalle responsabilità legate al rinnovo contrattuale del CCNL AF. Il Coordinamento Nazionale pertanto conferma piena fiducia ai nostri associati e colleghi coinvolti e da mandato ai CNE di seguire l'evolversi di tali vicende assumendo, laddove necessario, le iniziative più opportune. In tal senso il Coordinamento Nazionale, dopo ampia e approfondita discussione, approva una specifica delibera che si allega quale parte integrante del presente verbale.

Il coordinamento nazionale si chiude ricordando a tutti i soci ed attivisti che nei giorni 15 e 16 maggio si terrà la festa nazionale per l'anniversario dei 25 anni della nascita del Co.M.U. - **Coordinamento Nazionale Macchinisti Uniti**. L'informativa il luogo e la logistica saranno messe a disposizione di tutti i soci a cura dei CNE nel più breve tempo possibile.

**Riunione della Commissione Sicurezza OrSA "Macchinisti uniti"  
Nazionale**

**Roma, 12 aprile 2012, ore 10:30, sede OrSA MU Lazio.**

Ordine del giorno:

- Elezione nuovo Referente della Commissione Sicurezza;
- Ricorsi AS;
- PEIF 3.11
- Accordo 29 marzo 2012
- Stress Lavoro Correlato
- Varie.

-----  
**Elezione nuovo Referente della Commissione Sicurezza.**

... omissis ...

**Ricorsi AS**

... omissis ...

La commissione ritiene indispensabile, per dare seguito alla prescrizione di Savona, che su tutto il territorio nazionale vengano presentati nuovamente gli esposti sia nelle realtà dove la procura ha archiviato e sia dove i nostri esposti non hanno prodotto nessun effetto. E' assolutamente necessario che i RLS e/o le strutture sindacali regionali seguano personalmente lo sviluppo degli esposti, portando all'attenzione degli organi di vigilanza le problematiche descritte. E' convinzione dei componenti della commissione che solo questa iniziativa possa portare le asl e le procure a intervenire.

**Introduzione surrettizia del VACMA da parte di Trenitalia**

La Commissione rileva che, già con DEIF 2 ed ora attraverso la recente PEIF 3.11, Trenitalia ha voluto reintrodurre, seppur in limitate circostanze che già di per sé prevedono la riduzione di velocità del convoglio come primaria forma di riduzione dei rischi per la sicurezza della circolazione ferroviaria, l'uso continuativo del vigilante VACMA. Ricordiamo che a suo tempo, a seguito della coordinata azione fra RLS e sindacato, gli organi di vigilanza preposti sparsi in Italia, sanzionarono l'utilizzo continuativo dell'Uomo Morto come forma di vigilanza sull'attività di condotta del macchinista, ritenendolo dannoso per la salute dei lavoratori e, conseguentemente, pericoloso per la sicurezza della circolazione. Il risultato di tali azioni determinò il sostanziale

arretramento dei progetti di Trenitalia, una rivisitazione ed un ridimensionamento del concetto di "vigilanza" ai livelli che oggi conosciamo (controllo della presenza) e che sono stati largamente riconosciuti da tutti come ragionevoli e sufficienti al temperamento dell'esigenza di garantire costantemente ed indissolubilmente la sicurezza della circolazione ferroviaria e la salute dei macchinisti.

Oggi però, alla luce dei provvedimenti sopra citati, l'Uomo Morto ritorna con finalità che - a leggerli con attenzione - ci appaiono estranee al miglioramento dei livelli di sicurezza della circolazione ferroviaria ma congeniale alla rivisitazione unilaterale ed extracontrattuale dell'organizzazione del lavoro. In pratica riteniamo che, sulla base di quanto stabilito dalla DEIF 3.11 e dalle altre modifiche fin qui introdotte nelle normative ferroviarie, l'intento di Trenitalia spa sia sostanzialmente quello di ridimensionare il ruolo del capotreno al livello limite di "vigilante" - seppur in casi delineati ma, ad hoc, in aumento - del macchinista, mortificando anche il ruolo di quest'ultimo poiché fino ad oggi la gestione dei casi delineati dalla DEIF 3.11 nei quali occorrerebbe reintrodurre il dispositivo "vigilante" sono stati gestiti senza il suo ausilio. Nel ribadire l'assoluta contrarietà al modulo di condotta ad Agente Solo - sul quale si è già pronunciata in più occasioni - la Commissione Sicurezza invita tutti i RLS, ed in particolare coloro che operano in territori ove, a suo tempo, gli organi di vigilanza sanzionarono le imprese di trasporto per aver obbligato i propri macchinisti all'uso del VACMA, di segnalare quanto sopra alle ASL competenti per territorio. In tale contesto, sono evidenti le responsabilità datoriali ai sensi del DLgs 81/2008, ma risulta altrettanto evidente che, come avvenne agli albori della vicenda dell'Uomo Morto, anche ora l'iniziativa di Trenitalia spa abbia origine dai propri vertici per poi diramarsi, attraverso le disposizioni normative interne, alle unità produttive. Pertanto, se i RLS dovranno diffidare i datori di lavoro di riferimento dall'imporre l'uso surrettizio del VACMA nei termini sopra descritti, l'OrSA Nazionale dovrà fare altrettanto nelle sedi istituzionali preposte, verso l'azienda, non escludendo il ricorso in sede legale e, semmai, attuando anche iniziative pubbliche (manifestazioni, ecc.). Su tale questione, la Commissione si impegna a chiedere uno specifico incontro direttamente all'ANSF.

### **Accordo 29 marzo 2012 (Cargo)**

L'accordo in questione ha determinato per il pdm alcune operazioni

ascrivibili alla movimentazione manuale dei carichi (ex art. DLgs 81/2008). In tale ottica, occorre muovere obiezioni rispetto a questa particolare problematica (fermo restando le implicazioni di carattere contrattuale da risolvere a monte, non di pertinenza di codesta Commissione) di solito appannaggio di categorie di lavoratori (personale di manovra) normalmente sottoposti a sorveglianza sanitaria ex DLgs 81/2008.

Occorre tuttavia considerare che quest'ultima ipotesi potrebbe generare situazioni di fittizia e strumentale inidoneità di taluni, con le conseguenze che possiamo immaginare. La commissione ritiene inapplicabile l'accordo in quanto scarica sui lavoratori quanto previsto dal DLGS 81/08 sui DPI, che ad oggi non sono stati oggetto di discussione con i RLS. Invita i RLS e/o le strutture regionali a chiedere all'azienda le planimetrie degli scali con maggiore attenzione in realtà con carenze di camminamenti.

### **Stress Lavoro Correlato**

Anche alla luce della recente prescrizione emessa dalla ASL di Torino, occorre inoltrare segnalazioni ai datori di lavoro sul territorio per richiedere l'adeguamento del DVR, sviluppando i contenuti della stessa prescrizione onde "costruire" poi un adeguato esposto alle Autorità competenti in caso di mancanza e/o inadeguatezza della risposta datoriale. Nel frattempo la commissione ritiene utile verificare i dati sui fattori di stress raccolti dall'Università di Roma per denunciare le evidenti e sicure sottovalutazioni del rischio.

### **Gallerie**

Occorre che i RLS monitorino le gallerie sul proprio territorio che presentino caratteristiche di potenziali pericolosità quanto a conformazione strutturale ed attrezzaggio di sicurezza. I dati raccolti che dimostreranno l'inadeguatezza delle stesse agli standard di sicurezza posti a presidio della tutela dei lavoratori e dei viaggiatori, dovranno essere utilizzati onde integrare opportune segnalazioni alle Autorità competenti.

### **Periodicità delle riunioni della Commissione Sicurezza**

La Commissione, anche alla luce di quanto sopra esposto, ritiene indispensabile tenere in costante osservazione il quadro normativo che va delineandosi in ferrovia - con prospettive di deregulation che potrebbero avere ripercussioni anche sulla salute e sicurezza dei

lavoratori (con riferimento, ad esempio, della questione della gestione del degrado del controllo chiusura delle porte dei convoglio, "Blocco Porte") - infittendo le occasioni di discussione al proprio interno attraverso lo strumento della apposita (ed altre) mailing-list interna al nostro sindacato e, soprattutto, intensificando le proprie riunioni con cadenza almeno mensile. La Commissione ritiene utile, a tal fine, contribuire alla discussione in atto su tali questioni anche col restante mondo del lavoro, non rifuggendo le occasioni di contatto che via via potranno emergere e che potranno costituire un'integrazione al proprio ed altrui bagaglio di conoscenze attraverso le quali ci si pone il comune obiettivo di migliorare le condizioni di lavoro, da tempo sotto attacco, che, come si sa, non sono mai disgiunte da una adeguata vivibilità degli ambienti e dei luoghi di lavoro.