



Or.S.A. Settore Macchina & Settore Viaggiante

“Macchinisti Uniti”

Sindacato Personale Viaggiante

Sindacato Nazionale Macchinisti e Capi Deposito Ferrovie e Metropolitane
Sindacato Personale Viaggiante

**FIRMATO
L'ACCORDO N.T. V.**

*Un contratto
con pesanti
condizioni
normative*

**FERMATO
L'ACCORDO TRENORD**

*Una frenata
su un accordo
complessivamente
equilibrato*

SCIOPERO NAZIONALE PdM e PdB

- Trasporto passeggeri

17/18 settembre 2011

dalle 21.00 di sabato alle 20.59 di domenica

- Trasporto cargo

15/16 settembre 2011

dalle 21.00 di giovedì 15 alle 20,59 di venerdì

Allo sciopero Cargo partecipa anche il personale a terra (formatori, verificatori, manovratori, ecc.)



Torniamo allo sciopero

Le rivendicazioni e gli obiettivi (pagine successive) sono le stesse con cui abbiamo iniziato questa vertenza, ma il contesto è cambiato. Il percorso è divenuto più complesso.

Non soltanto dobbiamo averne consapevolezza, ma dobbiamo capirne le ragioni, le origini e, soprattutto, dividerne le soluzioni.

Occorre capire l'importanza di questa vertenza, perché soltanto un coinvolgimento ampio ci consentirà di **fermare lo stillicidio di peggioramenti di orario, prima annunciati e poi attuati, a cui il personale dei treni è sottoposto da troppo tempo**. Ai peggioramenti di orario del contratto 2003 hanno fatto seguito l'accordo sull'agente solo, l'accordo su IVU e l'Agente Solo con il Polifunzionale in Cargo. Adesso vengono avanti ulteriori cattive notizie.

I contratti recentemente siglati in diverse imprese, i "richiami" di Mauro Moretti e la mancata chiusura dell'accordo tecnico di TRENORD sono segnali chiari.

Per i macchinisti, per 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 e, quindi, della salute e del benessere fisico dei lavoratori.

SERVE UNA LEGGE SULL'ORARIO DI LAVORO DEL PDM E PDB

E' un obiettivo ambizioso, ma giusto e necessario.

Non è possibile che il riferimento di orario divenga, come sta accadendo, il decreto legislativo 66/2003, cioè le condizioni di lavoro più al ribasso rispetto a tutte le attività produttive esistenti nella comunità europea.

Chi svolge mansioni di sicurezza e chi inizia e termina il lavoro a tutte le ore del giorno e della notte, lavorando su turni irregolari (h 24 per 365 giorni l'anno) deve avere degli elementi di tutela in più.

Se diciamo queste cose siamo corporativi ?

O semplicemente siamo lavoratori atipici che temono di vedersi trattati addirittura peggio di chi non ha i medesimi disagi?

DEMOCRAZIA SINDACALE ...

I.V.U., Agente Solo e Polifunzionale Cargo

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

I Referendum non si fanno o, quando si fanno, vengono organizzati, dividendo i lavoratori o mettendoli gli uni contro gli altri: chi è colpito dagli accordi e chi no (ma dopo tocca a tutti).

**MA CAPO, E' POSSIBILE
CHE POSSO VOTARE LE
NOMINATION DEL
'GRANDE FRATELLO' E
NON IL MIO CONTRATTO?**

**COLPA VOSTRA! NON
MI FATE METTERE LE
TELECAMERE
PER CONTROLLARVI!**



LE PIATTAFORME RIVENDICATIVE

Adesso sono le parti datoriali che fanno le piattaforme rivendicative?

Le piattaforme sindacali non ci sono.

Adesso si discute unicamente delle esigenze aziendali, della produttività, ecc. Con tale impostazione, la tipologia del lavoro del personale dei treni è quella che meglio si presta alle richieste di flessibilità. Una rincorsa che non finisce mai: c'è sempre un servizio che necessita di 10 minuti in più di prestazione per risparmiare un equipaggio e ... c'è sempre il sindacato che firma.

RIBALTAMENTO DELLE POSIZIONI

La stipula degli accordi viene ormai enfatizzata a prescindere dai loro contenuti. Anche gli accordi palesemente negativi vengono presentati come argine al dilagare delle maggiori pretese aziendali: poco importa se all'indomani l'azienda continua a "dilagare".

Un ribaltamento dei ruoli con disorientamenti inspiegabili. Sembra che siano i lavoratori a dover ricercare la pace sociale e le parti datoriali a minacciarla. Anzi, le accuse sono oramai rivolte a chi non fa accordi (OrSA in primis): non importano le ragioni e i tentativi di riequilibrare accordi solo peggiorativi. *(segue pagina successiva)*

LE COSE NON VANNO BENE

Non si tratta di una considerazione "presciopero": è un dato di fatto. Basti pensare che la notizia di nuovi accordi non genera più il piacevole interesse di un tempo, ma innesca preoccupazione, in particolare tra il PdM e il PdB. Uno stato d'animo che non nasce da manie di persecuzione, ma unicamente dalle esperienze maturate nell'ultimo decennio.

ACCORDI NELLE ALTRE IMPRESE

La novità è che i processi di concorrenza innescati nel trasporto ferroviario, con il proliferare di imprese sia vecchie (prima confinate nella loro reti) che nuove

(spesso partecipate da ferrovie di altri paesi) stanno cambiando le condizioni. In tale contesto, divengono importanti non soltanto gli accordi che i sindacati del nostro settore stipulano con FS, ma anche quelli firmati con altre imprese ferroviarie. Questi ultimi divengono riferimento e ogni nuovo accordo sembra debba peggiorare le condizioni del precedente in nome della maggiore competitività a cui ambisce ogni impresa. Il contratto di NTV e le correlate richieste di Mauro Moretti ne sono la prova

LA GIUNGLA CONTRATTUALE

Nella giungla contrattuale consentita nel nostro paese abbiamo verificato che al peggio non c'è mai fine. Tant'è che spesso gli accordi fatti in altre imprese, per quanto brutti, rappresentano comunque un passo avanti per i lavoratori interessati. I problemi, più che sul piano economico risiedono nell'orario di lavoro.

Nasce da qui **la necessità di introdurre regole di orario obbligatorie per legge. Regole che non possono essere quelle generali del Dlgs. 66/2003.**

Diversamente, ci sarà sempre una nuova impresa che applica un qualunque altro contratto o ... nessun contratto.

A PROPOSITO DI CONTRATTI

Il CCNL della Mobilità, al momento, è una scatola quasi vuota, mentre i riempimenti fin qui proposti dalle parti datoriali sono allarmanti per un verso (limiti di prestazione) e inutili per l'altro verso, poiché non sono vincolanti per tutte le imprese. Brutti segnali giungono dagli accordi siglati dai medesimi sindacati dei trasporti nelle altre imprese. Nella pagina accanto trovate una tabella comparativa tra il contratto di NTV, le proposte datoriali sul CCNL della mobilità, l'accordo tecnico (stoppato) di trenord e le regole esistenti in FS.

GLI ALTRI CONTRATTI

Negli ultimi mesi vi è stata una particolare concentrazione di accordi, siglati nel comparto ferroviario dagli stessi sindacati di ca-



LE REGOLE DI ORARIO PER PDM E PDB

CONTRATTI E PROPOSTE A CONFRONTO

	NTV (contratto firmato)	CCNL Mobilità (Proposte datoriali)	TRENORD (Accordo tecnico)	FS (CCNL AF + C. Az.)
Prestazione sett.le	38 ore (± 6) su media quadrimestrale	38 ore (± 6) su media quadrimestrale	36 ore max	36 ore (± 6) su media mensile
Prestaz. diurna A/R fascia 5-24 Modulo A.S.)	10 ore (per il PdB elevabili a 11 e 12)	10 ore (7 ore in cargo se 1 agente sul treno)	8 ore	8 ore e 30 per il PdB 10 per il PdB (accordo 15/5/09)
Prestaz. diurna A/R fascia 5-24 (Modulo A.U.)	Modulo non previsto	10 ore 9 ore in cargo (con CT o Polifunz.le)	8 ore	7 ore elevate a 8
Prestaz. diurna A/R fascia 5-24 (modulo 2 macch.)	Modulo non previsto	10 ore (fino alle ore 1,00)	8 ore Mezzi pesanti o semipilota	10 ore
Prest. notturna A/R fascia 0-5 (Modulo A.S.)	8 ore	8 ore (7 ore per PdB se in fascia 1-5)	non consentita	non consentita
Prest. notturna A/R fascia 0-5 (Modulo A.U.)	Modulo non previsto	8 ore	6 ore	non consentita
Prest. notturna A/R fascia 0-5 (Modulo 2 macch.)	Modulo non previsto	8 ore (fascia 1-5) 10 ore (fascia 0-1)	6 ore Solo mezzi pesanti	8 ore PdB 7 ore PdB
Prestazione Servizi RFR	18 ore come somma tra andata e ritorno (stessi limiti A/R)	8 o 9 ore	6 ore (7 ore solo andata diurna)	7 ore
Limiti scorta/condotta (Modulo A.S.)	6 ore per PdB (7 per 5 volte al mese) No limiti per PdB	4/5 ore per PdB No limiti per PdB	5 ore (PdB) 4,5 ore (PdB) (con fermate)	4/4,5 ore per PdB No limiti per PdB
Limiti scorta/condotta (Modulo A.U.)	Modulo non previsto	6 ore per PdB No limiti per PdB	4,5 ore (PdB) 5 ore (PdB) (con fermate)	PdB: - 3,5 in A/R - 2,5 in RFR No limiti per PdB
Limiti scorta/condotta (modulo 2 macch.)	Modulo non previsto	No limiti	4,5 ore (PdB) 5 ore (PdB) (con fermate)	PdB: - 7 in A/R - 4,5 in RFR No limiti per PdB
Riposo giornaliero	14 ore 18 ore dopo notte	11, 14, 16, 18 ore secondo le prestazioni svolte	11, 14, 16, 18 h secondo le prestazioni svolte	11, 16, 18÷23 ore secondo prestazioni svolte
Riposo settimanale	48 ore min 3.276 ore l'anno (61 riposi l'anno)	48 ore min. (24 rip. anno a 60 ore min.) (61 riposi l'anno)	2 giorni + ripresa al 3° dopo ore 12 (54 riposi l'anno)	48 ore min. 3.538 ore l'anno (61 riposi l'anno)
Pausa	30 minuti	15 minuti	15 minuti	15 minuti
Diritto al pasto	30 minuti Senza definizione fasce orarie	30 minuti (Fascia 12-21)	30 min. + spostamento (Fasce 11.45/14.30 e 19.00/21,45)	30 minuti (Fasce 11-15 e 18-21)

Quanto al CCNL della Mobilità, le proposte datoriali sono articolate su 4 differenti aree (AV, PAX, REGIONALE e CARGO) e su 6 moduli di equipaggio (Agente Solo, Agente Unico, Doppio Agente, Capotreno Solo e Capotreno + CST). I dati inseriti nella colonna "CCNL Mobilità" riassumono i principali riferimenti normativi.





tegoria presenti al tavolo del CCNL mobilità, quasi si voglia anticipare e condizionare la trattativa sul CCNL della Mobilità **(che, peraltro, ha il fiato corto)**.

Questi contratti sono caratterizzati da *un format* contrattuale fuorviante: l'accordo aziendale viene formalmente collocato nel costituendo contratto della mobilità, di fatto però è svincolato da esso sui punti principali, poiché regolamenta di *sana pianta* l'orario e la retribuzione. Tali accordi contengono pesanti penalizzazioni rispetto al contratto applicato in FS. Le differenze maggiori riguardano, appunto, l'orario di lavoro del personale dei treni. Questa stratificazione di accordi negativi rischia di divenire il riferimento anche per il CCNL della mobilità (sia nel segmento autoferro che, soprattutto, in quello delle ferrovie). Non a caso le regole contrattate sono simili a quelle proposte al tavolo ministeriale della mobilità.

VIA LIBERA IN NTV, ARENAWAYS E DB

Negli ultimi mesi, sono stati sottoscritti tre diversi contratti con imprese ferroviarie:

- in **ARENA WAYS** che opera nel segmento pax media e lunga percorrenza, con l'accordo firmato da Filt-Fit-Uilt il 31 maggio 2011;
- in **NORD CARGO DB SCHENKER** che opera nel trasporto merci, con accordo stipulato da Filt-Fit-Uilt-Faisa-Ugl-Fast il 24 giugno 2011;
- in **NTV che opera nel trasporto passeg-**

geri Alta Velocità, con l'accordo firmato da Filt-Fit-Uilt-Ugl il 25 luglio 2011 e, successivamente, anche dal Fast.

Il comune denominatore è l'agente solo generalizzato, limiti di prestazione da 10 a 12 ore, riposi giornalieri e settimanali ridotti.

STOP IN TRENORD

Al contrario, dei sopra citati contratti, l'accordo tecnico di TRENORD (TMR Lombardia + Ferrovie Nord Milano) - faticosamente raggiunto il 17 giugno 2011 dall'azienda e da tutti i sindacati – pur essendo complessivamente “digeribile”, non si è ancora trasformato in un accordo contrattuale. A questo punto, assumono un significato palese le espressioni attribuite ad esponenti sindacali nazionali che, commentando l'accordo tecnico di TRENORD, lo hanno qualificato “... *una bomba atomica* ...” oppure hanno sbottato “... *a Milano sono andati troppo il là*”.

QUALE SIGNIFICATO?

Le contrapposte vicende, cioè gli accordi raggiunti e quello “stoppato” in TRENORD, sono sintomatiche.

La sottoscrizione dei soli accordi peggiorativi e l'anticipazione della loro stipula rispetto al contratto delle attività ferroviarie influenza pesantemente il confronto.

IL CONTRATTO DI NTV

Si tratta probabilmente della vicenda contrattuale più significativa, sia perché interessa il segmento ricco dell'alta velocità, sia per gli incredibili limiti prestazionali previsti. Per il PdM si tratta dell'Agente solo, con 10 ore di lavoro e fino a 7 ore di condotta al netto delle soste; per il PdB c'è l'allungamento a 12 ore di lavoro. Gli argomenti dei sindacati firmatari appaiono deboli, perché il contratto del commercio, prima applicato in NTV, aveva il “*fiato corto*”. La prima impresa privata che entra nel mercato dell'alta velocità ferroviaria si sarebbe esposta a facili e violente critiche per il dumping contrattuale. Inoltre, nella proprietà di NTV



vi sono imprenditori, come Della Valle e Montezemolo, che della loro etica fanno un vanto. Era facile prevedere la notevole “pressione” mediatica sull’evidente dumping contrattuale; senza contare le aspettative dei lavoratori di NTV, alimentate dalla stessa azienda nella fase di reclutamento. Un insieme di fattori che si sarebbero sommati e “saldati” già nei prossimi mesi, con l’attivazione del servizio commerciale, realizzando le condizioni per un contratto diverso. Adesso, invece, NTV “vanta” un contratto firmato dagli stessi sindacati dei ferrovieri. Un contratto che rischia di diventare la certificazione di privilegiati per i dipendenti del gruppo FS. **Dubitiamo che, chi si alza alle 3 di notte per iniziare alle 5 e fare 10 o 12 ore di lavoro oppure 7 di condotta possa essere d’accordo.**

E MORETTI VA ALL’ATTACCO

“Ora è necessario un accordo che permetta al nostro Gruppo di competere ad armi pari”.

Aprire con questa significativa frase un articolo aziendale pubblicato su Linea Diretta. E’ chiaro che la firma di NTV ha legittimato quelle regole che FS denunciava fino al giorno prima come dumping contrattuale. Adesso Moretti vuole lo stesso “sfruttamento del lavoro” (a fianco, in blu, la notizia di agenzia del 29 luglio 2011).

Di fronte a questi fatti, serve un messaggio forte all’azienda, ai sindacati e alla politica.

Perché i limiti di orario di cui si discute sono da ... terzo mondo e chi non lo capisce farebbe bene a provarli.

L’USO DISTORTO DEL POTERE DISCIPLINARE

Le sanzioni sono diventate il metodo, lo strumento di pressione, anche di fronte a forzature evidenti. Sanzioni esagerate per mancanze insignificanti, all’insegna del “*colpirne uno per educarne 100*”. Anche l’impugnativa è divenuta complicata. Negli ultimi anni Trenitalia rifiuta i Collegi Arbitrali e trascina il lavoratore in Tribunale. In tal modo raggiunge più obiettivi:

- 1) mette il lavoratore in una situazione di inferiorità sia sul piano economico (il rapporto è impari);
- 2) prolunga a dismisura l’esito della controversia (la società va fino in Cassazione);
- 3) Rende difficoltosa la difesa: il lavoratore deve cercarsi un avvocato a Roma, dove la società ha un ufficio legale a ... “libro Paga”.

E’ chiaro che in un simile contesto una semplice sanzione diventa un forte deterrente per astenersi dal rivendicare il rispetto dei diritti individuali e collettivi. Ovviamente, sono sempre meno i lavoratori che si espongono, mentre chi “resiste” si ritrova isolato.

In un simile contesto è evidente che il PdM e il PdB, per la natura stessa del lavoro svolto, sono tra i ferrovieri più esposti.

La problematica va affrontata sul piano collettivo. Le norme di utilizzazione, cioè i diritti e i doveri, devono essere chiari, senza quelle zone

grigie dove, alla fine, soccombono sempre i lavoratori. Non a caso, una delle rivendicazioni è il chiarimento delle troppe norme ambigue di cui pochi si preoccupano.

FS: OK CONTRATTO NTV, MA A NOI STESSE CONDIZIONI

(AGI) - Roma, 29 lug - 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. [...]”.



LE RIVENDICAZIONI

Di seguito, abbiamo indicato le rivendicazioni che, a questo punto, si trasferiscono nel CCNL in via di definizione.

1. **regole di orario** che tengano conto della composizione dell'equipaggio, della particolarità del lavoro, della fascia oraria e del tipo di prestazione (AR-RFR);
2. **norme di tutela dei diritti individuali**, (introduzione di clausole che assicurino equilibrate condizioni economiche/normative, eliminando processi discrezionali nell'assegnazioni dei servizi con cui spesso si vuole controllare PdM e PdB che è particolarmente esposto a sperequazioni su orari e trattamenti economici in base alla utilizzazione;
3. **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** (verifica dei collegamenti tratto per tratto, mezzo per mezzo);
4. **incrementi economici non legati alla produttività** (la retribuzione accessoria e troppo legata alla condotta o alla scorta, mentre la gravosità del lavoro non si misura solo così. La riserva o i traghettaggi, sono eccessivamente penalizzanti sul piano economico e le assenze per ferie abbattano troppo la "normale retribuzione");
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 ferrohôtel);
 - **riposo settimanale**: elevazione della 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);
 - **attività usuranti** (ampliamento dei benefici anche ai macchinisti cargo che per effetto del recente Dlgs. ne sono ingiustamente esclusi e, per tutti, verifica delle ricadute previdenziali per effetto degli aumenti di valutazione);
 - **festivi** (diritto al recupero in caso di coincidenza tra festivo e intervallo);
6. **definizione di procedure concordate in materia di Sicurezza, Soccorso e Telecomunicazioni**
(verifiche oggettive dei tempi di soccorso e dell'efficacia dei collegamenti telefonici);
7. **residenza amministrativa** (assegnazione armadietto personale, inizio e termine del lavoro nell'impianto di appartenenza, riconoscimento dei tempi per le attività di ritiro circolari e relativo aggiornamento dei testi);
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 sconfinano in procedure, utilizzazioni e trattamenti normativi ed economici palesemente iniqui. Occorre individuare e risolvere i tanti casi di interpretazioni controverse che sconfinano spesso in veri atteggiamenti vessatori).



SCIOPERO NAZIONALE PdM e PdB

-Trasporto passeggeri

17/18 settembre 2011

dalle 21.00 di sabato alle 20.59 di domenica

- Trasporto cargo

15/16 settembre 2011

dalle 21.00 di giovedì 15 alle 20,59 di venerdì

Allo sciopero Cargo partecipa anche il personale a terra (formatori, verificatori, manovratori, ecc.)

La partecipazione a questo sciopero assume molteplici significati tutti a tutela dei diritti dei lavoratori.

La rappresentatività e la rappresentanza che CGIL CISL e UIL hanno disegnato il 28 giugno 2011 impongono ai lavoratori una scelta che è quella di farsi rappresentare da chi realmente ha questo obiettivo.

I continui accordi a perdere Equipaggi ed orario di lavoro (15/5/2009) IVU Agente solo Cargo non basteranno visto che per la concorrenza ne sono stati firmati di peggiori il primo fra tutti NTV.

Stanno tentando di indebolire chi rappresenta seriamente i lavoratori e l'ORSA è il bersaglio unico. L'unico sindacato realmente rappresentativo è ancora pronto



per dare voce ai lavoratori, abbiamo solo la necessità che i lavoratori sempre più numerosi sostengano con forza le nostre rivendicazioni per impedire che i sindacati inizino l'ennesima sven-dita delle condizioni di lavoro.

**Dipende da Te
Sempre di Più**

