



Or.S.A. Settore Macchina

**"Macchinisti Uniti"**

Sindacato Nazionale Macchinisti e Capi Deposita Ferrovie e Concesse

COORDINAMENTO NAZIONALE

Sede Nazionale: Roma Staz. Termini tel. 970/67567

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

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

# NUOVE PROVOCAZIONI...

LA NOSTRA VERTENZA CONTINUA

## SI SCIOPERA A MAGGIO

**PER CARGO: DALLE 21 DI GIOVEDÌ 19 ALLE  
21 DI VENERDÌ 20 MAGGIO 2011**

**PER PASSEGGERI: DALLE 21 DI SABATO 21  
ALLE 21 DI DOMENICA 22 MAGGIO 2011**

- \* *Agente solo - Accordo del 15/5/2009*
- \* *IVU - accordo del 11/10/2010*
- \* *AS Cargo - Accordo del 17/11/2010*
- \* *riduzione dei tempi accessori*
- \* *"circolare 26"*
- \* *e ora la intollerabile proposta sull'orario di lavoro del "personale mobile"*

**A PAG 9  
ULTIM'ORA**

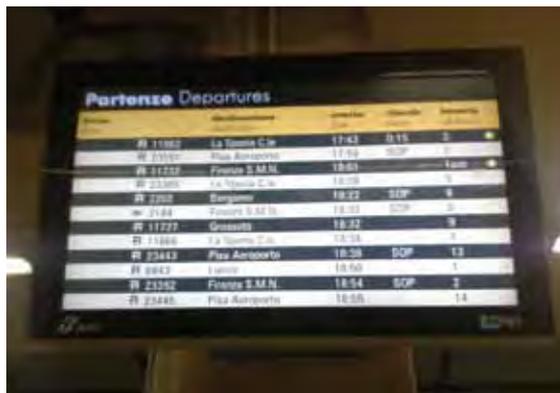
**PER SAPERNE DI PIÙ...**  
Un opuscolo per approfondire e analizzare i fatti degli ultimi 24 mesi. Le ragioni e le finalità delle iniziative assunte dall'Or.S.A.

Or.S.A. Macchinisti Uniti

# DOPO LA STRAORDINARIA PROTESTA DI GENNAIO TORNIAMO ALLO SCIOPERO

**S**ono trascorsi quasi due anni, ma le rivendicazioni che portiamo avanti dopo l'accordo del 15 maggio 2009 a fronte degli innumerevoli atti unilaterali di FS, sono più che mai attuali e sentite dai lavoratori: ne è conferma l'altissima adesione allo sciopero di gennaio.

La vertenza della mobilità ha però impedito un costante proseguo della vertenza: pur ritenendo importante la sottoscrizione di un CCNL unico, questa interferenza ha creato problemi sia per le ulteriori complicazioni delle precettazioni intervenute nel frattempo, che per l'impossibilità di scioperare tempestivamente dopo i due nuovi accordi firmati dagli altri sindacati: quello dell'11 ottobre 2010 su IVU, che ha permesso alla società di introdurre i turni individuali in Frecciarossa e Frecciargento e quello del 27 novembre 2010, su Cargo, con cui FS si accinge a modificare l'organizzazione dell'equipaggio Cargo e l'organizzazione del lavoro di altri addetti alla manovra.



| Numero  | Destinazione   | Orario | Stato | Comparto |
|---------|----------------|--------|-------|----------|
| R 11001 | La Spezia C.le | 17:43  | D.P.  | 0        |
| R 21001 | Pisa Aeroporto | 17:59  |       | 1        |
| R 11201 | Firenze S.M.N. | 18:03  |       | 1        |
| R 21201 | La Spezia C.le | 18:03  |       | 0        |
| R 1200  | Genova         | 18:22  | SOP   | 0        |
| R 2144  | Genova S.S. Di | 18:22  | SOP   | 0        |
| R 11227 | Genova         | 18:22  | SOP   | 0        |
| R 11000 | La Spezia C.le | 18:24  |       | 0        |
| R 21443 | Pisa Aeroporto | 18:28  | SOP   | 13       |
| R 0043  | Genova         | 18:30  |       | 0        |
| R 23462 | Firenze S.M.N. | 18:54  | SOP   | 2        |
| R 23463 | Pisa Aeroporto | 18:55  |       | 14       |

## SI TORNA ALLO SCIOPERO

Alle vecchie motivazioni si aggiungono le proposte di rinnovo contrattuale per questo serve un grande sciopero per replicare e migliorare quelli fatti in precedenza che hanno coinvolto



la categoria al di là dell'appartenenza sindacale. Serve per stabilire rapporti di forza adeguati. Serve per dare un segnale all'azienda, e alle altre OO.SS. che, uno dopo l'altro, continuano a sottoscrivere accordi a perdere. Serve a noi macchinisti.

Dobbiamo essere più forti delle precettazioni che, guarda caso, arrivano nei momenti topici della vertenza.

Dobbiamo essere più forti degli stratagemmi e delle scorrettezze antis-ciopero dell'azienda, che utilizza quadri e dirigenti in sostituzione degli scioperanti; che utilizza il lavoro straordinario e intimidisce chi intende scioperare, con indagini preventive sull'adesione.

## IN DIFESA DEL DIRITTO DI SCIOPERO

Anche su questo fronte siamo soli. Abbiamo presentato due ricorsi al Tar contro le "precettazioni" del Ministro e nove ricorsi in vari Tribunale per condotta antisindacale sulla sostituzione degli scioperanti con quadri intermedi. Ricorsi negativamente influenzati dal fatto che il restante fronte sindacale non muove analoghe contestazioni, nemmeno se è coinvolto anch'esso nella protesta. Abbiamo scritto per ben due volte

al Presidente della Repubblica; abbiamo stampato 100.000 cartoline da far firmare ai lavoratori, perché riteniamo inaccettabile che ai pesanti obblighi previsti dalla Legge si aggiungano "precettazioni" e "crumiraggi" organizzati.

Le cartoline firmate dai lavoratori per protestare contro le reiterate ordinanze ministeriali di differimento dello sciopero

### La Costituzione recita:

Art. 1 L'Italia è una Repubblica democratica, fondata sul lavoro. La sovranità appartiene al popolo, che la esercita nelle forme e nei limiti della Costituzione.

Art. 40 Il diritto di sciopero si esercita nell'ambito delle leggi che lo regolano.

**NOI CI FIDIAMO DI LEI**

## Ricordate le nostre critiche all'accordo del 15 maggio 2009?

Sono passati 2 anni, "loro" continuano a firmare accordi al ribasso che guarda caso colpiscono sempre gli stessi lavoratori. Si perdono treni, si tagliano servizi, si mandano a casa i lavoratori, si chiudono impianti e... si fanno nuovi quadri executive, ma "loro" continuano a firmare. È utile ricordare che gran parte dei dirigenti sindacali sono, appunto, ... quadri intermedi.

Noi avevamo indicato una frase dell'accordo del 15 maggio che dava il senso della provvisorietà: *"In fase di avvio del nuovo modulo, i servizi individuati verranno effettuati sulla base delle seguenti condizioni operative"*.

Ancor più significativo è il penultimo cpv. della parte generale del medesimo accordo: *"Nell'ambito del rinnovo contrattuale le parti si impegnano a ridefinire la normativa degli equipaggi ed in particolare del personale di condotta, tenendo in considerazione le condizioni di concorrenza presenti sul mercato"*. Oggi non può stupire la fretta di FS di definire il contratto e... incassare quella cambiale.

### ...e ricordate le "loro" giustificazioni?

- *prima o poi firma anche ORSA*
- *se non firmiamo chiudiamo e arrivano i privati*
- *c'è la crisi*
- *l'accordo soddisfa FS che smetterà di infastidirci*

## REFERENDUM SUGLI ACCORDI

Con lettera del 21 giugno 2010, l'Or.S.A. ha chiesto al gruppo FS l'indizione di un Referendum tra il personale dei treni, per approvare o respingere l'accordo del 15 maggio 2009.

Alla richiesta sono state allegate le firme di **6.534 MACCHINISTI**, il numero equivale al 60% della categoria. Se poi si considera che la petizione ha coinvolto circa 7.000 degli 10.500 macchinisti di Trenitalia, si comprende la reale portata di tali numeri. A queste firme si sono affiancate quelle del personale di bordo, dove l'iniziativa è stata accolta con eguale interesse, ma è stata meno capillare e ciò non ha consentito un analogo risultato.

La decisione di puntare anche sul Referendum è stata assunta dopo aver valutato gli argomenti mediati-

ci con cui FS ha sostenuto la legittimità dell'accordo, annoverando tra i dissenzienti solo quei lavoratori che hanno opposto rifiuto all'impiego dell'agente e conteggiando soltanto quelli sanzionati, cioè coloro che hanno proseguito il rifiuto dopo la metà di settembre 2009 (circa 200 macchinisti in tutta la rete), **omettendo che a giugno, a rifiutarsi erano invece alcune migliaia.**

La società, dopo aver utilizzato i "numeri" per una legittimazione pubblica (... *solo pochi lavoratori hanno protestato ... hanno firmato tutte le OOSS tranne una, l'OrSA ...*), ha cambiato posizione, adesso respinge la richiesta del Referendum con argomenti puramente formali, sostenendo che il contratto prevede il Referendum con criteri differenti, che la richiesta di referendum deve essere avanzata da tutte le OOSS, che è passato oltre un anno e la società si è organizzata in base ai contenuti dell'accordo (come se non avesse attivato i turni ad AS già da giugno 2009).

**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!**



### ACCORDI LEGITTIMI?

Il rifiuto di FS di effettuare il Referendum e il silenzio del restante fronte sindacale ci consente di denunciare pubblicamente l'assenza di democrazia nei luoghi di lavoro e ci permette di sostenere, proprio sul piano giuridico, il principio secondo cui un accordo è

vincolante solo per chi lo sottoscrive e per i soggetti rappresentati. **È in atto un ricorso presso il Tribunale di Roma**, promosso da circa duecento macchinisti sanzionati per il rifiuto a condurre ad agente solo; ricorso patrocinato da OrSA in cui, in sostanza, si chiede se l'accordo del 15 maggio 2009 è applicabile anche a coloro che non aderiscono a Cgil, Cisl, Uil, Fast e Ugl. **Un eventuale esito positivo, che non esclude affatto la contemporanea azione sindacale, metterebbe in discussione l'applicabilità anche degli accordi 11 ottobre 2010 (IVU- turni individuali) e del 27 novembre 2010 (equipaggio Cargo).**

Trenitalia per prima ha compreso i rischi che corre. Non è un caso se ha puntato, non tanto sull'applicabilità dell'accordo anche ai non iscritti le OOSS firmatarie, ma sull'obbligo dei lavoratori di eseguire comunque gli ordini impartiti per iscritto (art. 51 h CCNL).



i lavoratori dell'OrSA manifestano al fianco di quelli della FIOM

## L'ORSA, LA FIOM ...E IL REFERENDUM

Le note vicende di Fiat con il Referendum di Pomigliano e, soprattutto adesso, con quello di Mirafiori, meritano una riflessione da parte di tutti i lavoratori, ma in particolare dei ferrovieri, di quelli in servizio ai treni e, ancor più, dei macchinisti. Infatti, i parallelismi con la posizione di OrSA all'interno del gruppo FS hanno dell'incredibile:

1. il rifiuto di Fiom di sottoscrivere gli "accordi a perdere" siglati dalle altre OO.SS.;
2. la paventata esclusione dalle trattative per la mancata sottoscrizione di accordi;
3. l'etichettatura di sindacato del NO, di sindacato retrogrado e antagonista;
4. l'accusa che le vere ragioni del dissenso siano diverse da quelle dichiarate, cioè dagli interessi dei lavoratori.
5. la presentazione dell'accordo come la medicina amara, ma necessaria per guarire i mali dell'impresa e mettere al sicuro il posto di lavoro;
6. l'accusa di corporativismo, di voler mantenere i "privilegi" di un gruppo di lavoratori (in quel caso gli operai della catena di montaggio) rispetto ai loro colleghi europei.
7. il Referendum, esteso a tutti i dipendenti, per approvare un accordo che ne colpisce soprattutto una parte, nonché l'esito del Referendum fortemente condizionato dal voto di chi poco o niente è colpito dall'accordo.



# CONTRATTO DELLA MOBILITÀ

## A CHE PUNTO SIAMO?

A seguito dell'accordo del 30 settembre 2010, che interessa i primi capitoli contrattuali (decorrenza e durata, relazioni industriali, diritti sindacali e mercato del lavoro), il previsto confronto finalizzato a definire le partite economiche relative agli anni 2009 e 2010 per poi affrontare i restanti capitoli dei rispettivi contratti (AF e TPL) non ha sortito, per l'atteggiamento dilatorio e strumentale delle controparti datoriali, asstra e anav in particolare, gli effetti sperati.

Dall'impostazione iniziale si è passati adesso al confronto, iniziato il 2 maggio scorso, sui restanti capitoli contrattuali (orario di lavoro, retribuzione, inquadramento professionale, scala classificatoria, ecc.) che si svilupperà in due tronconi, uno per le attività ferroviarie e l'altro per l'autoferro e solo successivamente verranno definite le partite economiche pregresse.

Un rischio notevole che dà un evidente vantaggio alle controparti datoriali che ovviamente cercheranno di "scambiare" i dovuti aumenti tabellari degli anni passati con aumenti di produttività.

Quanto alle Attività Ferroviarie, come peraltro per il TPL, si sono svolti alcuni

incontri di "ricognizione", in attesa delle partite economiche da assegnare al TPL nell'ambito del provvedimento governativo cosiddetto "milleproproghe", di preparazione del confronto vero e proprio.

In tale ambito il gruppo FS non ha perso l'occasione per presentare, seppur in modo informale, una comparazione delle nostre condizioni di lavoro

rispetto a quelle delle altre imprese e di ipotizzare, purtroppo in coerenza con l'accordo del 15 maggio 2009, peggioramenti sostanziali delle nostre attuali condizioni normative, in particolare modo per i macchinisti e i capo treno e novità sulle partite economiche (inquadramenti, parametri e livelli retributivi).

Su queste ultime le novità ipotizzate da FS, considerate le differenze retributive dei due contratti, portano ad un complessivo peggioramento attraverso un allineamento verso il basso che da un lato non dovrebbe produrre effetti per chi è già in servizio (compensato con assegni ad personam) dall'altro porterebbe ad un ulteriore divario economico tra gli attuali e i futuri ferrovieri.

Una situazione complicata e difficile che richiede il coinvolgimento di tutti i ferrovieri.

***Il sindacato confederale non ha elaborato una piattaforma mentre l'azienda rivendica... "limiti per l'agente solo con 10 ore di lavoro e almeno 6 di condotta". Sotto attacco anche il servizio notturno.***

## NEL FRATTEMPO...

A complicare ulteriormente lo scenario ci sono le vicende contrattuali dell'azienda di Montezemolo e Della Valle (NTV), nonché quella del trasporto regionale della Lombardia, dove la DTR di Trenitalia e la corrispondente struttura di FMN confluiscono in TLN (prossimamente TRENORD). A tali vicende si aggiungono le complesse trattative delle altre imprese ferroviarie.

Il campanello d'allarme vero e proprio è costituito dalle assonanti impostazioni contrattuali proposte da NTV e TLN. Sta emergendo il tentativo datoriale di adottare la parte comune del contratto della mobilità, quello siglato presso il ministero il 30 settembre u.s., integrato da una parte del CCNL delle Attività ferroviarie, **MA NON I CAPITOLI DELL'ORARIO DI LAVORO E DELLA STRUTTURA DEL SALARIO SOSTITUITI CON NORMATIVE COMPLETAMENTE DIVERSE E PENALIZZANTI.** In tal modo si fornisce una parvenza di "legittimità" e omogeneità contrattuale, mentre gli aspetti che pesano maggiormente sul costo del lavoro,



specie in attività atipiche come quelle dei macchinisti, vengono trattati in modo diverso. E' facile immaginare quale polverizzazione contrattuale possa generare una simile impostazione: un finto CCNL comune, con la concorrenza fatta sul costo del lavoro, cioè sulla nostra pelle. Inutile spiegare chi, tra i lavoratori, è maggiormente esposto in un simile contesto. Su tale impostazione registriamo le differenti vedute anche all'interno dell'OrSA.

## CONTRATTO? SÌ, MA COME?

Il Contratto Unico della Mobilità, strumento nato per evitare il dumping contrattuale e salvaguardare condizioni normative ed economiche del personale, a fronte delle recenti involuzioni, rischia di non essere adeguato per tutelare il personale dei treni e, in particolare i macchinisti. Infatti, le regole sull'orario e sul salario verrebbero



contrattate non soltanto in due distinti CCNL (Attività ferroviarie e Autoferro), ma anche in una serie di molteplici contratti aziendali.

Si apre così un ventaglio di ipotesi contrattuali non controllabili, come NTV e TLN, ma è anche RTC, SBB, DB Schenker, ecc.; uno scenario che contrasta con gli obiettivi del Contratto della Mobilità.

Assolutamente irrilevante il fatto che in tal contratti vi siano dei capitoli comuni, proprio in virtù della loro influenza sul costo del lavoro (relazioni industriali, diritti sindacali, modalità di reclutamento, ecc.). In questa moltitudine di accordi nazionali e di contratti aziendali, le diverse strutture del salario e soprattutto le diverse regole di orario penalizzerebbero tutti i lavoratori, ma colpirebbero maggiormente il personale dei treni e, in particolare, i macchinisti, con prestazioni giornaliere, tempi di condotta, servizi notturni e tempi di riposo che risultano complessivamente inaccettabili.

Dal canto suo, il fronte sindacale non può restare passivo, deve assumere a riferimento, le condizioni di lavoro oggi adottate in FS; in coerenza con quanto deciso dall'Assemblea Unitaria dei Delegati del 21 febbraio 2008 che approvarono le Linee Guida del Contratto Unico della Mobilità.

## **ADESSO, È FS CHE SPINGE PER CHIUDERE IL CCNL...**

Il 2 maggio è iniziato il confronto per il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie (in aggiunta ai 4 capitoli del CCNL della Mobilità), subito è emerso l'obiettivo aziendale già dichiarato con la comunicazione del 20 aprile 2011: **"Come più volte dichiarato al tavolo, riteniamo che il negoziato, alla luce dell'evoluzio-**

**ne del mercato ferroviario, dovrà essere definito entro il termine massimo della fine del prossimo mese di maggio"**.

Qualcuno pensa che FS abbia fretta di pagare gli aumenti del rinnovo contrattuale? O è ragionevole pensare che voglia incassare proprio quei recuperi di produttività che i sindacati gli avevano "promesso" nell'accordo del 15 maggio 2009 "... **le parti si impegnano a ridefinire la normativa degli equipaggi ed in particolare del personale di condotta, tenendo in considerazione le condizioni di concorrenza presenti sul mercato**".

In sintesi, ci aspettiamo il solito copione: un po' di aumenti per tutti e nuovi ed ulteriori peggioramenti normativi per il personale dei treni e, in particolare per il PdM.

E' ovvio che utilizzeranno tutti gli argomenti per convincerci che è giusto lavorare di più, *perché gli altri ... , perché il mercato ... , perché la competizione ... , perché in Europa ... , perché nelle altre imprese ...*

Si dimenticheranno di raccontarci quale è il rapporto in FS tra diretti e indiretti (1 a 4), quale è mediamente l'analogo rapporto nelle altre imprese private (1 a 20), quanto costa la divisionalizzazione con la moltiplicazione delle posizioni apicali e dirigenziali e a quanto ammonta la perdita delle economie di scala che una grossa azienda come la nostra dovrebbe poter utilizzare per far fronte alla concorrenza di chi arriva.

Il modello organizzativo che frazioni il gruppo in pezzi sempre più piccoli non



tutela le nostre condizioni di lavoro. **Per queste ragioni è necessaria una risposta compatta della categoria**, a cui bisogna affiancare una strategia più ampia che ci sottragga alla giungla dei contratti al ribasso.

## **ORARIO DI LAVORO: MASSACRATO IL "PERSONALE MOBILE"**

In un simile scenario, i limiti prestazionali delle normative comunitarie, già al massimo ribasso per tutti i lavoratori, rischiano di diventare il riferimento anche per lavorazioni particolari come quelle a cui sono sottoposti i macchinisti. Ancor meno accettabile credere che lievi correttivi possano compensare grandi differenze rispetto alla gravosità del lavoro, all'aciclicità dei turni, all'attenzione richiesta, alla responsabilità penale, civile e disciplinare.

Per questo è necessario avere delle disposizioni legislative specifiche.

Inoltre, alla necessità di rivedere la struttura del salario esistente in molte aziende, che è pesantemente condizionata dalla trasferta con penalizzazioni previdenziali ed incredibili differenze reddituali in caso di assenza, si aggiunge l'urgenza di recuperare le pesanti condizioni d'orario esistenti in talune aziende. La diffusa conflittualità esistente deve convergere in una sola azione di tutti i macchinisti, per giungere ad una definizione legislativa sui limiti massimi dell'orario di lavoro del personale dei treni, i cui riferimenti non possono essere gli insostenibili parametri definiti dalle direttive comunitarie.

## **ULTIM'ORA**

All'inizio di maggio, Federtrasporti (FS) ha presentato una proposta sull'orario di lavoro che raccoglie tutto il "peggio" dei contratti applicati nelle diverse imprese ferroviarie, con poche eccezioni. Non c'è regola d'orario che non venga peggiorata:

- prestazione fino a 46 ore settimanali;
- calcolo sulla media di 4 mesi, non più mensile;
- Agente Solo anche nella fascia 0-5;
- Agente solo prestazione giornaliera 10 ore
- Aumento della condotta a 6h;
- riduzione dei riposi giornalieri e settimanali;
- riduzione delle ferie e.. molto altro ancora.

È il famoso contratto "capiente" che ci fu già spiegato nel CCNL 2003-2006; già allora doveva servire a salvaguardare le nostre condizioni normative e il nostro posto di lavoro (cosa racconteranno stavolta i sindacati confederali?).

È da un anno che FS annuncia una proposta shock per il rinnovo del contratto, cioè la cancellazione delle regole e un totale appiattimento ai limiti minimi di legge.

È del tutto evidente che si tratta di una precisa strategia, vecchia quanto il mondo, ma che nel nostro contesto non è soltanto finalizzata a chiedere mille per ottenere il più possibile, ma è anche pensata per salvaguardare quelle aree sindacali più "disponibili" che, prontamente, utilizzeranno l'entità delle richieste aziendali per giustificare gli eventuali accordi a perdere.

Nella fase storica che viviamo, questa proposta avrà i suoi effetti ed intimidirà i lavoratori.

Noi non sappiamo fino a che punto la categoria sarà disponibile a consegnare la propria vita privata e a quale prezzo. Pensiamo però che il lavoro serve a vivere decorosamente la propria vita privata e nostra principale finalità rimane questa.

Serve una Piattaforma Rivendicativa approvata dai lavoratori da contrapporre a quella aziendale.

**NON È POSSIBILE CHE I SINDACATI FACCIANO LE ASSEMBLEE DOPO LA STIPULA DEGLI ACCORDI AL SOLO SCOPO DI CONVINCERE I LAVORATORI CHE NON C'ERANO ALTERNATIVE.**

**È NECESSARIO CHE LA SOTTOSCRIZIONE DI QUALSIASI ACCORDO VENGA PREVENTIVAMENTE AUTORIZZATA DAI LAVORATORI.**



## IVU – TURNI INDIVIDUALI

L'accordo dell'11 ottobre 2010, è stato **"casualmente"** siglato qualche giorno prima dell'udienza finale di un ricorso presentato a Livorno, in cui il Giudice, il 14 ottobre 2010, doveva esprimersi sulla legittimità dell'applicazione di IVU. L'accordo di Filt-Fit-Uilt, ha consentito a FS di poter **"scappare senza mostrarsi in fuga"**. Nel senso che Trenitalia ha dichiarato la fine della sperimentazione negli impianti della Toscana e, con una lettera, ha attribuito tale decisione all'accordo che, in realtà, prevedeva tutt'altre cose. La strategia aziendale è chiara: ampliare gradualmente il progetto IVU Rail e frazionare le reazioni dei lavoratori; la complicità del restante fronte sindacale è altrettanto chiara. Tuttavia, dopo Frecciarossa e Frecciargento, il progetto IVU rail sta oggi trovando la **ferma opposizione dei colleghi della Sardegna**, impegnati in una vertenza che deve essere sostenuta e raccordata con quella nazionale. Basti pensare che sono in fase di avvio i turni individuali anche in altre regioni.

Durante le precedenti riunioni fatte su IVU, la società ha sostenuto di rispettare i vincoli di orario stabiliti dal contratto, separandoli dagli obblighi procedurali che conducono invece a turni collettivi e semestrali. Abbiamo spiegato che le procedure per la contrattazione dei turni sono parte integrante della normativa di lavoro e che le flessibilità d'orario in essa contenute sono collegate alle rigidità intrinseche dei turni collettivi e semestrali attuati da decenni; venendo a mancare tale condizione si innesca uno squilibrio in danno del lavoratore che si concretizza in una lunga serie di effetti negativi:

1. programmazione tempo libero su medio lungo periodo;
2. eccessiva flessibilità sulla cadenza e sulla durata del riposo settimanale

(conseguenze sul montante annuale, sul conteggio ferie e sulla coincidenza con le festività);

3. iniqua distribuzione dei carichi di lavoro (la sola sommatoria delle ore notturne e diurne non fornisce un dato corretto);
4. iniqua distribuzione del lavoro sul piano retributivo (tale parametro non sembra che sia nemmeno contemplato dal sistema);
5. mancanza di un controllo collettivo ed effettivo sull'equa distribuzione del lavoro e sull'osservanza delle norme contrattuali;
6. squilibrio sull'assegnazione dei riposi fuori residenza e delle giornate di disponibilità;
7. difficoltà nella fruizione e prenotazione dei congedi e, in particolare, di quelli parentali;
8. assegnazione dei servizi in caso di sciopero. La società potrebbe lasciare fuori dallo sciopero o assegnare sui servizi da garantire coloro che sono normalmente scioperanti, impostando il restante personale sugli altri servizi (in tal modo il 50% teorico di scioperanti non sopprime nessun treno).

## CARGO – IL PUNTO SULL'ACCORDO DEL 17 NOVEMBRE 2010

L'accordo sottoscritto da Filt-Fit-Uilt-Ugle-Fast contiene **ricadute negative sul personale: l'agente solo anche in Cargo** per le prestazioni interessanti la fascia 5-24. L'agente polifunzionale che sarà presente sul mezzo non sarà dotato di nessuna competenza in materia di movimentazione treni.

**La prestazione sarà identica a quella prevista per Tmr Pax** ovvero 8h.30min. Il compenso per la condotta invece sarà quello previsto per l'agente unico. Quindi in con-



Viareggio 29 giugno 2009

dizioni di maggior responsabilità viene corrisposta una **indennità inferiore**. Dalle 24 alle 5 e per i restanti servizi l'equipaggio sarà composto da due macchinisti, ma **le incombenze in capo al PdM vengono notevolmente appesantite**. Oltre alle mansioni che fanno già parte del mansionario dei Macchinisti vengono richieste operazioni definite accessorie al treno come **l'aggancio e lo sgancio**, nonché la prova freno in tutte le località previste dal prospetto informativo rete PIR e nelle quali la divisione cargo non ha un'organizzazione di terra. In aggiunta viene lasciata facoltà ai territori di concordare mansioni aggiuntive come l'apposizione dei fanali di coda e la formazione treno. In alcune realtà andando ben oltre le previsioni dell'accordo 17 nov 2010, sono state concordate dalle altre OS ulteriori miglioramenti all'accordo nazionale.

Sul fronte dell'orario di lavoro, **tutte le flessibilità** che il CCNL subordina alla contrattazione delle parti **diventano esigibili senza contrattazione**, svuotando oltremodo il ruolo delle RSU.

**L'aspetto economico** è sicuramente quello che più dà il senso dell'accordo.

**A perdere.** Come abbiamo segnalato sopra non sono stati in grado neanche di riconoscere una indennità di condotta, già misera, ad agente solo al macchinista che effettivamente alla cargo è nella condizione regolamentare più gravosa. Per lo sgancio aggancio e la prova freno è stata prevista una indennità giornaliera di 2,64 €. Se si concorda la posa in opera dei fanali spettano 3.00€ e per la formazione treno addi-

rittura 1,20€.

**Gli importi e, ancor più le modalità di pagamento (a "gettone") offendono tutta la categoria.**

Sul piano delle **tutele previdenziali economiche e per l'inidoneità** anche in questo accordo non è stato possibile scrivere nulla.

Questo accordo porta con sé naturalmente un più alto significato che è quello di aver **uniformato l'equipaggio** in tutte e tre le divisioni commerciali di Trenitalia **al minor costo** possibile ed avere avviato un processo di **smantellamento della divisione cargo**.

Il primo aspetto serve all'impresa per poter sedersi al tavolo del rinnovo contrattuale ed avere una base di partenza già ribassata.

Il secondo aspetto riguarda naturalmente l'attivazione di accesso al fondo di solidarietà. Le trattative previste svolte non hanno fatto altro che confermare i sospetti sul vero obiettivo dell'accordo: espellere il maggior numero di personale dalla divisione cargo. Procedure che non hanno niente a che fare con una organizzazione del lavoro efficiente e di prospettiva, ma hanno il solo scopo di individuare lavoratori con le caratteristiche di età o di contribuzione idonee per l'accesso alla prestazioni straordinarie.

Ecco i punti salienti dell'accordo si possono così riassumere :

- **Unica condizione normativa del PdM dalla quale poter partire per peggiorare ancora nel prossimo rinnovo contrattuale**
- **Opportunità di smantellamento attraverso il fondo concessa all'azienda senza un reale progetto di riorganizzazione e di rilancio**
- **Imbarbarimento delle condizioni normative dei lavoratori senza migliorare sotto nessun aspetto le condizioni di lavoro, economiche, logistiche, previdenziali.**





## **TAGLIO ACCESSORI. ANCORA UNA FIRMA ASSURDA**

Dal cambio turno di dicembre, i macchinisti del TMR, hanno visto "dimagrire" i tempi accessori. Lo hanno capito solo il 23 dicembre con la circolare firmata da Natali.

Una nuova e ulteriore "forzatura" che viola le regole contrattuali. Infatti, il punto 2.2 dell'art. 14 del Contratto Aziendale stabilisce che "... sono confermate tutte le normative tecnico-organizzative in essere alla data di applicazione del CCNL, nonché i correlati aspetti quantitativi, relative alle prestazioni accessorie e complementari funzionalmente connesse all'attività di condotta (per il personale di macchina) ...". Di conseguenza, la quantificazione dei tempi accessori è stata "contrattualizzata" e non può essere materia di esclusiva competenza del datore di lavoro; ogni variazione deve essere negoziata.

Ebbene a fronte di questo quadro normativo, confederali Fast e UGL hanno concordato un verbale con il quale si istituisce l'ennesima "bella commissione". Un verbale apparentemente insi-

gnificante. Al contrario, rappresenta l'avallo all'operazione compiuta da Trenitalia, poiché apre un percorso di verifica senza nemmeno contestare la violazione. Il codice civile stabilisce che nell'interpretazione dei contratti si deve tenere conto del comportamento delle parti. Dunque FS taglia i tempi accessori e su richiesta dei sindacati "concede" una verifica, con buona pace delle proteste dei territoriali di quegli stessi sindacati.

Una richiesta della società di verifica dei tempi accessori, di per sé legittima, sarebbe stata l'occasione giusta per richiedere, parallelamente, l'individuazione di altri tempi di lavoro, oggi ignorati, quali quelli per andare e tornare dall'impianto di appartenenza a quello di inizio o termine del servizio di condotta (problema particolarmente sentito nei grandi centri), tempi di preparazione al servizio (per indossare e dismettere la divisa, per preparare la borsa da lavoro, per l'aggiornamento delle pubblicazioni di servizio, ecc), nonché i tempi per la refezione quando il locale di ristorazione è distante dagli ambienti ferroviari.



## ATTEGGIAMENTI INCOMPRESIBILI

Per le ragioni descritte, la firma degli accordi 15/5/2009 (Agente solo), 11/10/2010 (I.V.U. - turni individuali) e 17/11/2010 (Agente solo - Cargo) risulta davvero incomprensibile, specie se si considera che, nel frattempo, la società procede con una serie di **iniziative unilaterali**. Si va dall'inasprimento dell'azione disciplinare, a nuove e capziose interpretazioni delle regole contrattuali (divise, ferie, pasto, ecc.) e, più di recente, al taglio dei tempi accessori ai mezzi di trazione, su cui gli altri sindacati hanno siglato un verbale che prelude ad un avallo o quasi.

In larga misura si tratta di interpretazioni forzate del contratto, ma anche di vere e proprie violazioni.

In generale, non si capisce davvero come si possano sottoscrivere accordi

mentre la tua controparte sta violando quelli precedentemente siglati.

## LA STRATEGIA DI FS

Agli accordi firmati con tanta facilità da questo fronte sindacale, si affianca una strategia aziendale che punta alla polverizzazione del personale, mettendolo l'uno in competizione e in conflitto con l'altro. Un conflitto tra impianti e tra lavoratori del medesimo impianto. Una strategia attuata attraverso l'assegnazione del servizio migliore a questo o a quell'impianto. Un meccanismo presente in tutte le divisioni, ma esasperato con l'istituzione di frecciarossa, frecciargento, freccia bianca, dove il processo diviene individuale, con l'introduzione di IVU e il sospetto strisciante che il servizio assegnato dipenda dai rapporti con i capi.

**Davvero non si capisce come si possano sottoscrivere accordi mentre la controparte sta violando quelli precedentemente siglati. Non è così che si governano i processi di cambiamento.**

*Questo rimane il nostro punto di vista  
(perchè sui treni ci siamo noi)*



## **COS'ALTRO DEVONO FIRMARE QUESTI SINDACATI?**

**Chi firma questi accordi non fa più il nostro lavoro o, peggio, non l'ha mai fatto. Quanto ancora possiamo sopportarli?**



# LE NOSTRE RIVENDICAZIONI

Di seguito, abbiamo sinteticamente 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. **condizioni normative che meglio tutelino i disagi e i rischi del nostro lavoro**, (introduzioni di elementi normativi ed economici di garanzia, in parte elencati al punto 5, che non creino differenze economiche ingiustificate. Definizione di sistemi organizzativi che da un lato tendano a mantenere equilibrate condizioni economiche/normative e, dall'altro, eliminino 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 che le abilitazioni e le istruzioni avvengono durante il lavoro), **sicurezza attiva Scmt+RS** (solo l'associazione dei due sistemi 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** (gli accordi raggiunti legano ulteriormente la retribuzione alla condotta e al "gettone", mentre la gravosità del lavoro a tali aspetti. Le prestazioni, come la riserva o i traghettiamenti sono economicamente penalizzanti sul piano economico);

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:** riconoscimento dei benefici a tutti i macchinisti (per effetto del recente Dlgs ne sono ingiustamente esclusi) e verifica delle ricadute previdenziali per effetto degli aumenti di valutazione;
  - **festivi** (equiparazione dell'intervallo con il riposo compensativo, cioè diritto al recupero quando esso coincide con il festivo come per il personale che svolge turni in terza e in seconda);
- 6. definizione di procedure concordate in materia di Sicurezza, Soccorso e Telecomunicazioni** (verifiche oggettive dei tempi di soccorso e dell'efficacia del 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 sconfinava 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).
- 6. definizione di procedure concordate in materia di Sicurezza, Soccorso e Telecomunicazioni** (verifiche oggettive dei tempi di soccorso e dell'efficacia del col-



# L'ESITO DELLA VERTENZA DIPENDE DAI RAPPORTI DI FORZA



**DIPENDE  
ANCHE  
DA TE**

*Come in ogni vertenza sindacale, l'esito dipende dai rapporti di forza. A tal fine è fondamentale che tutti si sentano coinvolti, al di là dell'appartenenza sindacale. Ognuno di noi, quando decide di aderire o di non aderire ad uno sciopero, esercita una azione di trascinamento, positiva o negativa. In sintesi, in un momento come questo, con già importanti livelli di adesione, è possibile innescare quel circolo virtuoso con cui coinvolgere l'intera categoria. Se ognuno, nel proprio piccolo, valorizza questo meccanismo, le possibilità di risolvere gli annosi problemi della categoria aumentano in modo esponenziale.*

## **L'ORSA MACCHINISTI UNITI RINNOVA I PROPRI DELEGATI**

Nei giorni **24, 25 e 26 maggio 2011** si svolgeranno le elezioni dei delegati dell'OrSA Macchinisti Uniti.

Alle votazioni può partecipare **tutto il PdM**, mentre sono elegibili gli iscritti. I seggi saranno collocati in tutti gli impianti della rete tranne che in Calabria, Friuli V. G., Liguria, Puglia e Toscana dove le elezioni sono state già effettuate.

Il rinnovo delle cariche, partendo dall'impianto con le elezioni dei rappresentanti di base, continua successivamente con i coor-

dinatori regionali e nazionali.

**Chi non è stato eletto delegato dai lavoratori del proprio impianto non può ricoprire nessun incarico a nessun livello.**

Riteniamo ciò un **raro esempio di democrazia e rappresentatività**, caratteristiche che dalla nascita del CoMU e successivamente di OrSA Macchinisti Uniti sono l'elemento distintivo della nostra organizzazione.

**Per questi motivi invitiamo tutto il PdM a esprimere il proprio voto, consapevoli della sua importanza.**

