



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

Sindacato Nazionale Macchinisti e Capi Deposito Ferrovie e Concesse

COORDINAMENTO NAZIONALE

Sito internet: www.macchinistiuniti.it

Sede Nazionale Roma Staz.Termini tel. 970/67567

E-mail: web@macchinistiuniti.it

Vertenza equipaggi

SCIOPERO NAZIONALE

PdM - PdB

Dalle ore 21.00 di sabato 24 luglio
alle ore 21.00 di domenica 25 luglio

L'accordo sugli equipaggi del 15 maggio 2009, siglato tra FS e Filt-Fit-Uilt-Ugl-Fast, è un raro esempio di modifica dell'organizzazione del lavoro con enormi recuperi produttivi senza contropartite verso i lavoratori.

Non basta.

L'accordo sugli equipaggi del 15 maggio 2009, nell'imbarazzante silenzio del medesimo fronte sindacale, ha segnato l'inizio di una ulteriore accelerazione di FS per il peggioramento dei turni di lavoro con interpretazioni unilaterali e vessatorie del CCNL (diritto al pasto, agente unico/solo in fascia notturna, ecc.); l'introduzione di criteri discriminatori (cosiddetta circ. 26) e la paventata attivazione dei turni individuali (già avviati in alcuni impianti); l'accordo ha permesso ad FS di alimentare un'arroganza che si manifesta con contestazioni e sanzioni disciplinari assurde; con atteggiamenti prevaricatori e ritorsivi.

Quello del 15 maggio è un accordo che non ha risolto nessun problema dei lavoratori, ma al contrario ha aperto una stagione di nuovi e ulteriori problemi.

A fronte di una simile situazione necessita una risposta efficace, un segnale chiaro all'azienda. I treni dovranno fermarsi, diversamente avranno ragione quelli che si preparano a concordare l'agente solo sui mezzi pesanti e la declassazione del capotreno.

SCIOPERO NAZIONALE PdM/PdB

Dalle 21,00 di sab. 24 luglio alle 21,00 di domenica 25 luglio

I volantini in distribuzione spiegano nei dettagli le rivendicazioni



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

6.534 MACCHINISTI

chiedono il Referendum sull'accordo del 15 maggio '09

Si tratta del 60% della categoria. Se poi si considera che la petizione ha coinvolto circa 7.000 degli 11.000 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 una serie di elementi emersi dalla stipula dell'accordo del 15 maggio ad oggi:

- 1) la società considera dissenzienti solo quei lavoratori che hanno opposto rifiuto all'impiego dell'*agente solo* in data successiva alla metà di settembre 2009 (circa 200 macchinisti in tutta la rete). Un dato che la società pubblicizza in tutte le sedi istituzionali e legali al fine di dimostrare l'inconsistenza del fronte che si oppone all'accordo del 15 maggio 2009;
- 2) le ordinanze governative di differimento – le cosiddette precettazioni - hanno compresso oltremodo il diritto di sciopero ed hanno impedito alla vertenza la sua naturale tempestività;
- 3) la sovrapposizione di altre vertenze, quali il contratto della mobilità e quella più recente in ambito aziendale (premio risultato, assunzioni, ecc.), hanno ulteriormente dilatato i tempi della vertenza contro l'accordo del 15 maggio 2009 (sono vietate proclamazioni di sciopero prima della effettuazione dello sciopero precedentemente proclamato).

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 ...*), adesso ha cambiato posizione e respinge la proposta del Referendum con argomenti puramente formali, sostenendo che ... il contratto prevede il Referendum con criteri differenti, la richiesta di Referendum deve essere avanzata da tutte le OOSS, 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 la vertenza contro l'accordo del 15 maggio 2009 continua

Il rifiuto di FS di effettuare il Referendum e il silenzio del restante fronte sindacale ci costringe a denunciare pubblicamente l'assenza di democrazia nei luoghi di lavoro e ci consente di sostenere, proprio sul piano giuridico, il principio secondo cui un accordo è vincolante solo per chi lo sottoscrive e per i soggetti rappresentati.

Ma a queste iniziative, che sono di natura mediatica/politica/giudizica, continuiamo con la nostra tradizionale vertenza sindacale

SCIOPERO NAZIONALE

dalle ore 21,00 di sabato 24 alle ore 21,00 di domenica 25 luglio 2010

Molto dipende dalla nostra capacità di coinvolgere i colleghi di lavoro, ma ancor di più dipende dalla determinazione e dalla convinzione esistente all'interno della categoria.

UNITI SI VINCE



IL 24/25 luglio 2010 TRENI FERMI ! SCIOPERO ... PERCHE'

Il 15 maggio 2009 è stato firmato un accordo tutto in danno dei lavoratori, senza nessuna contropartita, senza aver risolto le questioni legate alla salute dei lavoratori (soccorso in caso di malore) e senza aver chiarito le tante ambiguità che ogni giorno di più la società crea nella sua interpretazione del contratto.

COSA CHIEDIAMO

- 1. un accordo sugli equipaggi che sia definitivo, per consolidarlo all'interno del prossimo CCNL** (realizzare cioè una condizione diametralmente opposta rispetto a quella prevista nell'accordo del 15 maggio 2009);
- 2. condizioni normative che meglio tutelino i disagi e i rischi del nostro lavoro**, (introduzioni di elementi normativi ed economici di garanzia, *che non creino differenze salariali ingiustificate e non consentano alla società discriminazioni strategiche*). Occorre definire dei 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 (gli effetti della cosiddetta circolare 26);
- 3. garanzie regolamentari, normative e tecnologiche su:**
formazione certificata (evitare che le abilitazioni e le istruzioni avvengano durante l'attività di condotta o scorta),
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** (l'accordo del 15 maggio lega ulteriormente la retribuzione alla condotta, mentre la gravosità del lavoro non è solo legato alla condotta; inoltre, prestazioni come la riserva o i traghettementamenti divengono eccessivamente penalizzanti sul piano economico, poiché l'importo della IUP è inadeguato);
- 5. soluzione delle criticità tutt'oggi irrisolte** (*logistica, riposi settimanali, 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);
 - **riposi** (settimanale: montante annuo garantito e numero minimo di doppi riposi; 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 giovani che ne sono esclusi e, per tutti, 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 rotativi);
 - **disponibilità** (istituzione di turni in bianco);
- 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; tempi per indossare e dismettere la divisa, ecc.);
- 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).
- 9. Turni individuali.** L'assenza di controllo collettivo su una equa ripartizione del lavoro, oggi esistente con il turno, rischia di diventare un ulteriore strumento strategico in mano alla società, utile a creare ulteriori frazionamenti della categoria. Inoltre, il minor anticipo con cui si conosce il turno "individuale" di lavoro crea un disagio non giustificato da esigenze tecnico produttive e impedisce una proficua programmazione delle ferie.



Sindacato Personale Viaggiante Ferrovie

SEGRETERIA NAZIONALE

00185 ROMA, VIA MAGENTA N. 13 TEL. 06/4456789 FAX 06/ 44104333

www.personaleviaggianteorsa.it - e.mail orsaspv@libero.it

IL 24/25 luglio 2010 TRENI FERMI ! SCIOPERO ... PERCHE' ...

Il 15 maggio 2009 è stato firmato un accordo tutto in danno dei lavoratori, senza nessuna contropartita, senza aver risolto

le questioni legate alla salute dei lavoratori (soccorso in caso di malore) e senza aver chiarito le tante ambiguità che ogni

giorno di più la società crea nella sua interpretazione del contratto.

COSA CHIEDIAMO

1. un accordo sugli equipaggi che sia definitivo, per consolidarlo all'interno del prossimo

CCNL (realizzare cioè

una condizione diametralmente opposta rispetto a quella prevista nell'accordo del 15 maggio 2009);

2. condizioni normative che meglio tutelino i disagi e i rischi del nostro lavoro, (introduzioni di elementi normativi ed economici di garanzia, *che non creino differenze salariali ingiustificate e non consentano alla società discriminazioni strategiche*). Occorre

definire dei 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 (gli effetti della cosiddetta circolare 26);

3. garanzie regolamentari, normative e tecnologiche su:

formazione certificata (evitare che le abilitazioni e le istruzioni avvengono durante l'attività di condotta o scorta), *sicurezza attiva Scmt+RS* (solo l'associazione dei due sistemi determina alti livelli di sicurezza), *garanzia comunicazioni bordo-bordo-terra* (verifi ca dei collegamenti tratto per tratto, mezzo per mezzo);

4. incrementi economici non legati alla produttività

5. soluzione delle criticità tutt'oggi irrisolte (*logistica, riposi settimanali, 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);

- **riposi** (settimanale: montante annuo garantito e numero minimo di doppi riposi; 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 giovani che ne sono esclusi e, per tutti, 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 rotativi);
- **disponibilità** (istituzione di turni in bianco);

6. definizione di procedure concordate in materia di Sicurezza, Soccorso e Telecomunicazioni (verifiche oggettive dei tempi di soccorso e dell'efficacia dei collegamenti telefonici); riconoscimento dei tempi per le attività di ritiro circolari e relativo aggiornamento dei testi; tempi per indossare e dismettere la divisa, ecc.);

7. 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).

8. Turni individuali. L'assenza di controllo collettivo su una equa ripartizione del lavoro, oggi esistente con il turno, rischia di diventare un ulteriore strumento strategico in mano alla società, utile a creare ulteriori frazionamenti della categoria.

Inoltre, il minor anticipo con cui si conosce il turno "individuale" di lavoro crea un disagio non giustificato da esigenze tecnico produttive e impedisce una proficua programmazione delle ferie.

Roma, Luglio 2010

Segreteria Nazionale Sindacato Personale Viaggiante
