



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsaferrrovie.it

E-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 11 Febbraio 2015

Prot. 16/SG/OR.S.A. Ferrovie

Trenitalia S.p.A.

Direzione Personale e Organizzazione
Dott. Roberto Buonanni

Direzione Relazioni Industriali
Dott.ssa Veronica Chiodini

Direzione Trasporto Regionale
Ing. Orazio Iacono

Oggetto: Contestazione e diffida ad adempiere alla corretta applicazione dei limiti normativi relativi alla condotta continuativa, come concordato nel CCNL art. 28.2.1/c e dell'accordo del 31 luglio 2014

Rileviamo nella programmazione dei turni del personale di Condotta la non corretta applicazione dei tempi accessori e complementi, in applicazione ai limiti normativi della condotta, così come definiti all'art. 28.2.1/c del CCNL AF.

In tali tempi, così come definito all'art. 28.2.1/c sono ricomprese nella condotta continuativa/effettiva anche le attività "accessoria e complementare", che concorrono alla determinazione del "limite massimo" del "Servizio di condotta" per ogni periodo di lavoro giornaliero, così come definito nelle varie sezioni dell'articolo 28.2 .7 A-B-C-D del CCNL.

Per quanto riguarda i tempi accessori e complementari ricadenti ad inizio e termine di uno o più periodi di condotta continuativa, nell'accordo del 31/07/2014 si era convenuto che si "attiveranno verifiche specifiche per il loro corretto inserimento e contabilizzazione nei turni".

Ad oggi Trenitalia ha eluso il confronto con le OO.SS ed elaborato turni per tutte le Divisioni che non contemplano nel computo della condotta le lavorazioni accessorie e complementari, contravvenendo, al contratto e all'accordo.

In merito si ripropone che, ai fini dei limiti prestazionali della condotta continuativa, nei turni del personale l'attività *complementare di spostamento del mezzo di trazione e/o dell'intero convoglio precedenti e/o successive al servizio del treno (manovra)* - non viene computata né esposta nei turni, diversamente da quanto esplicitamente previsto all'art. 28.2.1.c *condotta/continuativa*, che recita: "quando nell'ambito di uno stesso periodo lavorativo giornaliero, si svolge in servizio al medesimo treno o a più treni e comunque con modalità operative, **comprese le attività accessorie e complementari**".

E' quindi evidente l'inosservanza contrattuale da parte aziendale, che determina aggravii prestazionali per il Macchinista e il mancato riconoscimento del corrispettivo economico.

Inoltre, l'accordo 31.07.2014 - per la Divisione Passeggeri Regionale - fa riferimento ai tempi per l'effettuazione del cambio banco, nelle località c.d. di regresso. Tali tempistiche non erano previste nelle normative tecnico-organizzative in essere alla data della stipula del CCNL-AF.



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

Le tempistiche di cambio banco vennero unilateralmente definite da Trenitalia con disposizione TRNIT-DPR.VPR\P\2012\0056852 del 19 novembre 2012, la quale attribuiva, a seconda della tipologia del mezzo di trazione, gli anzidetti tempi di cambio banco.

Tale disposizione venne immediatamente contestata dalle OO.SS e successivamente si aprì un percorso di contrattazione che portò anche all'istituzione di una commissione tecnica per la verifica dei tempi di regresso; verifica eseguita nel deposito di Firenze il 15.05.2014. Come è noto quella verifica congiunta è stata poi mediata con l'accordo del 31 luglio 2014. Intesa questa che ha riformato i tempi di regresso, innalzandoli, ed ha inoltre stabilito che le anzidette tempistiche sarebbero state utilizzate ai fini normativi relativi alla condotta.

Ciò comporta, ai fini normativi e nel solo caso che i treni effettuino il regresso, la revisione del limite oltre il quale debba compiersi l'interruzione della condotta continuativa, spostando il limite massimo sulla base dei nuovi tempi fino a 25 minuti; ad esempio nel caso di materiale ordinario/navetta devono essere attribuiti 10' di cambio banco più 15' di riserva presenziata al materiale.

Nell'ambito della trattativa in parola, al fine di superare le divergenze sulla corretta applicazione del dettato contrattuale, per questo specifico caso (località di regresso), si è divenuti ad una sintesi che prevede, in termini prestazionali, il taglio della condotta continuativa al venticinquesimo minuto. Mentre ai fini economici la condotta continuativa viene riconosciuta comunque fino al trentesimo minuto.

Questo ultimo concetto è stato riportato nel verbale di incontro del 31 luglio 2014, il quale recita: "**A livello economico l'interruzione della condotta continuativa verrà applicata sempre nelle località di regresso qualora il tempo tra l'arrivo del treno e la ripartenza del successivo sia della durata di almeno 30 minuti**".

Registriamo che nei grafici consegnati al personale, in diversi casi, vengono omesse le attività accessorie e complementari. Inoltre, abbiamo appurato da alcune buste paga che i corrispettivi economici scaturenti dall'accordo del 31 luglio 2014 non sono in linea con quanto concordato; come se la condotta continuativa venga tagliata, a tutti gli effetti, prima del trentesimo minuto.

Per quanto attiene infine i servizi ove l'orario di partenza programmato del treno di regresso superi i 30 minuti da quello programmato di arrivo, come previsto dallo stesso accordo del 31 luglio 2014, si dovrà fare riferimento alla normativa generale di cui all'art. 28.2.1/c del CCNL AF, con attribuzione dei tempi accessori previsti.

Per quanto sopra esposto si invita codesta Impresa a dare immediata e piena attuazione agli accordi sottoscritti e alla normativa contrattuale, in materia di computo della condotta continuativa/effettiva nella programmazione dei turni del personale nonché rispetto al calcolo delle relative spettanze economiche. Diversamente ci vedremo costretti ad attivare tutte le procedure necessaria a tutela dei lavoratori coinvolti.

Si chiede infine un tavolo di trattativa, esplicativo delle attività complementari ed accessorie da ricomprendere nella condotta continuativa.

Distinti saluti

Il Segretario Generale

Andrea Pelle

