

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma 09 luglio 2009

Prot. n° 948/9

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO  
Sig. Direttore Centrale Risorse Umane  
Piazza della Croce Rossa 1  
00161 Roma

TRENITALIA  
Sig. Amministratore Delegato  
Sig. Direttore Risorse Umane  
e Organizzazione  
Sig. Direttore Divisione  
Passeggeri Regionale  
Sig. Direttore Divisione  
Passeggeri N/I  
Piazza della Croce Rossa 1  
00161 Roma

SEGRETERIE NAZIONALI  
FILT FIT UILT UGL ORSA  
LORO SEDI

Oggetto: Relazioni Industriali.

Dalle notizie raccolte in più territori e dai contenuti della lettera allegata alla presente (Allegato 1), appare sempre più come una preoccupante costante, l'assoluta mancanza di comunione d'intenti tra il Gruppo FS, i vertici di Trenitalia e le sue Divisioni Trasporto, almeno per quanto riguarda il percorso e le condivisioni in ordine agli obiettivi, alle soluzioni e alle relative conclusioni che hanno portato alla stipula dell'accordo del 15 Maggio u.s..

Ovviamente non possiamo conoscerne i motivi ma atteggiamenti di simile protervia come quelli messi in atto dalla Direzione del Trasporto Regionale Lombardia, tra le più importanti della Divisione, in occasione dell'ultima convocazione dei turni regionali e reiterati anche in data odierna, fanno sicuramente rammaricare chi, come noi, ha voluto concedere fiducia a quanto sottoscritto e ancor di più a quanto convenuto tra le parti in quella data, rinunciando con estrema coerenza, tra l'altro, alla ripartizione Nazionale dei servizi del macchinista e del bordo di tale Divisione.

Per quanto concerne la Divisione Passeggeri N/I, il quadro non cambia di molto, visto che siamo stati costretti a denunciare modifiche normative inerenti la sicurezza dell'esercizio, portate avanti in maniera unilaterale ben oltre i confini della propria pertinenza, mentre per ciò che riguarda la ripartizione dei servizi del macchinista e del bordo, siamo costretti ad adire alle vie legali per tutelare i nostri diritti di sindacato.

Tutto ciò si va a sommare al palese ostracismo posto in essere dalla divisione trasporto regionale nei riguardi di una possibile, quanto doverosa, risoluzione del problema delle cabine pilota passanti a piano ribassato nonché la mancanza di risposte coerenti e risolutive, da parte di chicchessia, capaci di risolvere il problema dell'eventuale degrado della comunicazione terra/treno e bordo/bordo. Due esempi che, comunque, esprimono la più completa coerenza, nei riguardi dell'assoluta indolenza che Trenitalia e RFI dimostrano verso l'onere di definizione, dei tempi e delle procedure, atte a garantire l'immobilizzazione di un convoglio affidato ad un solo agente di condotta, deputato loro da un'esplicita comunicazione dell'ANSF e da noi già sollecitato.

Completando il quadro, infine, con quanto è avvenuto tra Nocera e Cava dei Tirreni al Macchinista del treno 12369, il 6 luglio u.s. (allegati 2 e 3), appare scontata la percezione che l'impegno a portare avanti l'accordo del 15 Maggio scorso, sia sempre più manifesto solo da una parte dei firmatari, l'altra, quando non si defila, mette in mostra una incommensurabile bravura nel gioco dello "scaricabarile".

Quanto espresso fin'ora, ovviamente, era inerente al solo settore Condotta e Scorta dell'accordo quadro, per tutte le altre parti, invece, le inadempienze aziendali sono maggiori di numero e non certo meno significative.

Noi quando abbiamo trattato e concordato due mesi fa eravamo convinti e titolati, come dimostra la coerenza di tutto il fronte sindacale, alla controparte, invece, visto che ci rifiutiamo di considerarla in mala fede, almeno una delle due peculiarità essenziali faceva difetto, per cui, se qualcosa è cambiato è giunto il momento di dimostrarlo, altrimenti siamo pronti a partire con un nuovo negoziato che sposti i termini di un accordo il cui peso, oggi, appare sulle sole spalle dei lavoratori.

Distinti saluti.



Il Segretario Nazionale  
(Pietro Serbassi)

Milano li, 07-07-2009  
Prot. N° 336/09

**Spett.le Segreteria Nazionale  
Fast FerroVie  
Via Prenestina 170  
00176 Roma**

**Oggetto:** *relazione in merito all'incontro con la Divisione Passeggeri Regionale Lombardia, del 03.07.2009.*

Nel recente incontro di cui sopra, avente come oggetto della convocazione "Turni PdM", abbiamo riscontrato una spiacevolissima posizione aziendale riguardo ad alcune sue interpretazioni normative e riguardo al suo modo di approcciarsi alle relazioni industriali.

Nel suddetto incontro infatti l'azienda ci chiedeva la "regolarizzazione" di alcune giornate secondo la nuova normativa ad Agente Solo, attraverso la concessione, tramite accordo, di flessibilità B1 che consentirebbero al PdM di iniziare tra le 4.00 e le 5.00, beneficiando del relativo riconoscimento economico.

Giova ricordare che tali giornate attualmente sono già in turno (non concordato), con la forma della "normativa promiscua" e cioè con una parte della giornata a Doppio Agente ed un'altra ad Agente Unico/Solo.

Per una interpretazione tutta aziendale infatti, quelle giornate con meno di 2 ore prestate ad Agente Unico/Solo ed il resto della giornata a Doppio Agente (non importa l'ordine di una e dell'altra), l'intera giornata sarebbe da considerarsi completamente a Doppio Agente. Ciò, anche se la parte svolta ad Agente Unico/Solo ad esempio è all'inizio della stessa e all'interno della fascia oraria 4.00-5.00.

Alle nostre obiezioni l'azienda ci ha completato la sua interpretazione, adducendo come motivazione il fatto che in tutti i casi il lavoro non è mai svolto in condotta, ma in accessori e al massimo in vettura, quindi sempre possibile.

In Lombardia negli ultimi anni molti Macchinisti sono ricorsi sino ai Collegi di Conciliazione ed Arbitrato, per essersi rifiutati di prestare qualsiasi lavorazione da soli nella fascia 0.00-5.00 (in presenza di giornate non concordate), ed il Giudice del Lavoro ha sempre dato loro ragione. Sempre.

A tale osservazione un alto dirigente aziendale testualmente rispondeva: *"Non me ne frega un cazzo delle sentenze e dei giudici, a me la Direzione dice di procedere lo stesso in questo modo e io proseguo così"*.

Ci scusiamo per la trivialità linguaggio che siamo costretti ad usare, ma lo scopo è quello di far comprendere al meglio la gravità di quanto successo sotto i nostri occhi.

Non è finita: la conclusione delle considerazioni aziendali è stata che la nostra opposizione alla concessione delle flessibilità era gravissima, in quanto non avrebbe permesso al personale di essere retribuito maggiormente con la normativa ad Agente Unico/Solo e che le giornate sarebbero dunque rimaste così come sono oggi, interamente considerate con la normativa a Doppio Agente.

L'inserimento delle flessibilità avrebbe permesso infatti di trasformare tutte quelle giornate interessate alla "normativa promiscua" in giornate interamente ad Agente Unico/Solo, con il conseguente aumento della retribuzione per il PdM.

A noi pare invece che una vera regolarizzazione sarebbe stata quella dell'eliminazione di tale "normativa promiscua" a favore di un' applicazione della normativa vera, classica, così come intesa tra l'altro da tutte le altre Divisioni.

Se nell'accordo del 15.05.2009 si è deciso di non modificare quanto già previsto per la fascia oraria 0.00-5.00, riteniamo che ce ne sia stato buon motivo.

Ma notiamo con amarezza che il modo di relazionarsi di questa azienda dopo la firma di quell'accordo e della svolta epocale che ne consegue, non è cambiato affatto.

A nostro parere, l'accordo avrebbe dovuto aprire scenari molto più ampi; da quella data ci sembrava di poter ricominciare ad intrattenere con Trenitalia rapporti di maggiore rispetto e collaborazione reciproci, come per trovare insieme il modo di far sentire a tutti i lavoratori la presenza di un Sindacato onesto, giusto e competente, capace - altroché - di affrontare e risolvere responsabilmente i problemi.

La Lombardia ha sempre condiviso le linee della Segreteria Nazionale, conferendole i mandati a procedere nelle varie trattative. Questa volta ribadiamo tale convinzione, ma permetteteci di segnalare le difficoltà che ce ne stanno derivando.

Lo scopo di questa nostra è quello di informarvi sugli effetti della firma del 15 maggio e vi lanciamo un accorato appello ad intervenire presso le sedi romane, affinché possiamo veramente realizzare quanto sperato.

Con immutata stima, porgiamo i nostri più cordiali saluti.

Segreteria Regionale Fast FerroVie Lombardia



Macch.ta Longobardi Antonio  
Matr.2856303  
Napoli 06/07/2009

Prot. N° 144 SRV 09

TRENITALIA SpA

Divisione Trasporto Regionale  
Direzione regionale Campania  
Al Direttore

Per/co OOSS Tutte

Per/co RSU/70 C.M.

Per/co RLS ITR Napoli

Oggetto:Rapporto di quanto accaduto al Tr.12369 del 04/07/2009 al Km 42/43 della tratta Nocera/Cava  
Servizio svolto ad Agente Solo

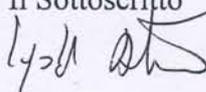
Il Sottoscritto Antonio Longobardi Matr.2856303 in servizio al suddetto treno, nell'apprestarsi alla progressiva chilometrica in oggetto, notava all'ultimo istante, per scarsa visibilità dovuta all'ombra del cavalcavia, un ostacolo che si era staccato dalla linea aerea (due grossi isolatori compresi di staffaggio) che investivano il vetro frontale della cabina di guida, all'impatto il sottoscritto è stato sbalzato dal posto di guida, urtando violentemente la schiena contro l'armadio degli Stolz, per poi cadere privo di sensi sul pavimento della cabina di guida, perdendo completamente il controllo del convoglio (come ultimo istinto ha azionato il freno automatico ed impedito la corsa senza controllo del mezzo).

L'impatto dei cavi con il convoglio ha provocato forti sfiammate, che attraverso i vetri laterali della cabina di guida, aperti per guasto al climatizzatore di guida, regolarmente segnalato al DCTR rendeva l'aria irrespirabile.

Una volta rinvenuto, ancora riverso per terra in cabina è giunto il CT alle ore 18.50 quando con il telefono di servizio si informavano i responsabili, chiedendo l'intervento immediato del 118 per il sottoscritto.

Nonostante la richiesta di pronto intervento gli operatori hanno prestato il primo soccorso dopo circa un'ora dall'incidente e solo nella Stazione di Nocera Superiore, dopo un rocambolesco trasbordo in linea del sottoscritto e dei viaggiatori sul Tr.8200 che ci conduceva nella stazione di Nocera Inferiore.

Il Treno è stato messo in sicurezza e consegnato al CD Sorrentino del DL Salerno.

Il Sottoscritto  




[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)

SEGRETERIA Regionale Campania-Molise

Pr.183/SRU/09  
Napoli 09/07/2009

Spett.le Trenitalia SpA  
Divisione Trasporto regionale  
Direzione Regionale Campania  
Al Direttore

P.c. Responsabile ITR Napoli

Oggetto : Richiesta sospensione modulo Agente Solo, ed apertura tavolo di confronto

Facendo seguito a quanto accaduto, al Macchinista in servizio sul treno regionale 12369 del 04/07/2009 sulla tratta Nocera Inf.- Cava, la scrivente OO.SS. rilevata la mancanza di una efficace procedura di gestione dell'emergenza, che garantisca un immediato soccorso sul suddetto tratto di linea, ed in rispetto di quanto sottoscritto tra la parti riguardo alle procedure di soccorso chiede, la sospensione sul relativo tratto di linea, del nuovo modulo di Condotta e l'apertura di un immediato tavolo di confronto, riguardo la gestione del soccorso del personale così come stabilito dai protocolli di intesa che hanno preceduto l'accordo del 15/05/2009

In attesa di una vostra sicura risposta, a quanto da noi segnalato, questa OOSS si riserva di avviare tutte le iniziative di tutela e difesa dei Lavoratori.

Napoli 09/07/2009

Il Segretario


**FASTFerroVie**

Segreteria Regionale Campania-Molise  
Corso Novara, 10 Fabbricato P.V. Stazione FF.SS. 80143 Napoli  
Telefono 0815672314; Fax 0815672317  
E-mail: [campania@fastferrovie.it](mailto:campania@fastferrovie.it)

**CESI**