

VERTENZA EQUIPAGGIO

AGENTE SOLO?

Le Posizioni delle altre OO.SS.

Documento FilT del 23 set 2008

La sperimentazione si può fare

... la FilT-Cgil ritiene ... disponibili elementi di conoscenza sufficienti per la definizione di una prima fase operativa, con caratteristiche sperimentali, ...Tale prima fase potrebbe riguardare un ben individuato, complessivamente circoscritto, ma territorialmente diffuso, numero di servizi ... in regime di "agente solo" di condotta.

Documento FilT del 30 ott 2008

La frenata ...

.....Su questo tema, la trattativa è comunque proseguita ... registrando ancora distanze significative tra l'azienda e FilT-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti, Ugl AF, Fast

... e la politica dei due tempi

La FilT-Cgil, ... nella sperimentazione del modulo di condotta ad "agente solo" ... ha precisato che le possibili evoluzioni normative e retributive relative all'Equipaggio Treno e, più in generale, alle attività di condotta e di scorta troveranno la loro naturale sede di confronto negoziale in occasione della trattativa contrattuale e del rinnovo dell'accordo integrativo di Gruppo FS.

Informativa Uilt del 2 ott 2008

Si all'agente solo, no alla normativa ...

... Orario di lavoro del CT nel caso il servizio sia espletato completamente sul materiale rimorchiato ... le divisioni ... hanno esposto allacciamenti ad Agente Unico/Solo con la normativa prevista dal Doppio Agente ... Tali condizioni ci hanno costretto a respingere la proposta giudicandola inaccettabile

Documento Fast del 7 mag 2007

un no "lapalissiano"

... Pertanto è lapalissiano che la tecnologia non garantisca ad oggi gli stessi standard di sicurezza del Doppio Macchinista...

Sito fast 26/9/08 comunicato stampa Naz.

neanche immaginare ...

... l'agente solo

... riteniamo che sia possibile modificare, non dimezzare, l'equipaggio treno ... non vediamo oggi, tecnologie adeguate per poter neanche immaginare un solo agente alla guida di un treno ...

Informativa fast 30 ott 2008 Segr. Naz.

in avvicinamento

Ad onor del vero, il serrato negoziato ha fatto registrare una riduzione delle distanze ...

Come si cambia ... per non morire

Comunicato Fit Cisl 11 set 2008

necessario approfondire

... rispetto al tentativo aziendale di presentare una propria proposta operativa di un avvio sperimentale del modulo ad agente solo, come FIT Cisl, unitamente alle altre OO.SS., abbiamo chiesto di voler necessariamente approfondire ...

Comunicato Fit Cisl 20 ott 2008

L'esperimento agente solo si può fare

... Riteniamo che si possa addivenire ad un esperimento di condotta ad agente solo ...

VERTENZA EQUIPAGGIO (C'E' L'ACCORDO ... NON C'E' ... NON SI SA)

Abbiamo preso visione di note informative diramate da alcune OO.SS. in particolare due comunicati speculari di FilT e Fast, relative all'andamento del confronto con FS, nelle quali viene peraltro dichiarata la loro disponibilità alla sperimentazione dell'equipaggio ad Agente Solo. Viene anche evidenziato l'abbandono della trattativa da parte dell'OrSA "mentre si stava affrontando il tema più caldo dell'equipaggio treno". Riferiscono di difficoltà ancora presenti, ma non chiariscono le ragioni per le quali la trattativa si è interrotta; non spiegano i contenuti del possibile accordo, né gli elementi di dissenso.

Il giorno 29 ottobre l'Or.S.A. ha interrotto la trattativa alle ore 22, perché dopo innumerevoli incontri il confronto si sviluppava senza modifiche sostanziali all'accordo predisposto dalla società.

Dobbiamo dire, per quanto ci riguarda, che è impensabile parlare di sperimentazione, e opportuno invece parlare della prima fase di un cambiamento profondo del nostro modo di lavorare, in quanto la società ha proposto un accordo che, a seguito della sperimentazione, sarà applicato a tutte le tipologie di trasporto.

La posizione dell'Or.S.A. era nota a tutti ed era stata ufficializzata già da tempo al tavolo di trattativa. Una posizione chiara che affronta la problematica dell'equipaggio in modo completo, partendo dalle reali condizioni di sicurezza. Quindi un accordo complessivo da applicare, eventualmente, con gradualità.

Non comprendiamo come sia possibile per le altre OS continuare il confronto. L'azienda in sostanza dopo un mese di trattativa ha riconfermato la propria posizione e continua a sviluppare il confronto sui termini da lei definiti. Ritiene superate, come nulla fosse, le problematiche legate al soccorso, alle comunicazioni, alle tecnologie, ai riconoscimenti economici e normativi, alla logistica e a tutto il resto. Tali questioni sono alla base della nostra proposta negoziata ampiamente pubblicata nello scorso mese di settembre.

Come se non bastasse, l'azienda pretende di convergere nello stesso accordo, come ulteriore contropartita e quindi immediatamente esigibili, le flessibilità per i servizi ad agente unico che interessano le fasce 4/5 e 0/1 (la fascia 0-1 è di minore interesse). Flessibilità che rappresentano le ultime leve normative legate alla contrattazione.

Una vera Caporetto che, tra l'altro, contrasta con la piattaforma approvata per il Contatto della Mobilità, svuotando ulteriormente il ruolo delle RSU e delle rappresentanze territoriali già marginalizzate dal sistema delle relazioni industriali dell'attuale CCNL.

Sulla parte economica registriamo che l'iniziale proposta della società di 16 euro a giornata, per il solo pdm, è stata ridimensionata e diluita tra i componenti l'equipaggio (pdm e pdb).

È arrivato il momento di reagire, nei prossimi giorni, così come preannunciato nelle assemblee tenute su tutto il territorio, verrà programmato un altro giro di assemblee per intraprendere le necessarie iniziative.

UNITI SI VINCE !

I CONTENUTI DELL'ACCORDO PROPOSTO DALLA SOCIETA'

Ipotesi salienti

- 1) Le OOSS prendono atto che sono stati fatti investimenti su innovazioni tecnologiche; prendono atto altresì della corrispondenza tra la normativa di sicurezza emanata e quella adottata.
- 2) Le OOSS prendono atto delle procedure di gestione dell'emergenza in caso di necessità in linea, nonché dell'eventuale comunicazione alle regioni dei protocolli di soccorso tra RFI e 118.
- 3) Le OOSS prendono atto della predisposizione di mezzi, personale e strutture proprie per il soccorso e in tal senso si richiama la vigente normativa in materia ovvero N.E.F. 13 e disp. RFI n° 3227 del 6/12/2006.
- 4) La società comunica che prevederà anche l'utilizzo di propri mezzi per l'invio dei soccorsi in linea e defluisce delle procedure in merito, prevedendo l'impiego di tutti i mezzi disponibili compatibilmente con il rispetto dei regolamenti.
- 5) Le OOSS prendono atto che il GSM-R nonché la rete in il roaming garantisce il mezzo per la richiesta di soccorso.
- 6) La società comunica che il DVR è stato aggiornato e sono stati avviati gli adempimenti previsti dalle vigenti norme in materia e l'intensificazione delle visite mediche periodiche del personale di macchina coinvolto nel modulo ad agente solo.
- 7) In base ai punti precedenti le parti valuteranno come idonee le condizioni normative, tecnologiche e di sicurezza per la sperimentazione dell'agente solo al trasporto regionale, prevedendo limitazioni sul servizio notturno, sui tram con gallerie lunghe, con pendenze inferiori al 15% e con materiale intercomunicante.
- 8) A partire dal prossimo cambio turno e per tutta la durata della sperimentazione, non saranno più soggette a contrattazione le flessibilità che interessano l'utilizzo dell'agente unico tra le 4 e le 5, nonché l'estensione fino alle ore 1,00 dei servizi A/R. Confermate le relative flessibilità economiche.
- 9) A seguito dell'accordo, al fine di avviare immediatamente una prima fase sperimentale, verrebbero attivati tavoli territoriali al fine verificare e/o integrare l'elenco dei treni ad agente solo.
- 10) Verrebbero istituite dalle Commissioni Nazionali e territoriali per analizzare la prima fase sperimentale, con la possibilità di avvalersi di consulenze esterne (psicologi).
- 11) Il proseguimento della prima fase di sperimentazione avverrebbe dal prossimo cambio orario e durerebbe fino al mese di maggio 2009, salvo accordo per una eventuale proroga.
- 12) Nelle giornate ad agente solo verrebbe riconosciuto al FDM una indennità di € ... (10-17) e al PdB di € ... (6-8) sotto forma di indennità diversa art. 78CCNL AF, non cumulabile e solo per la durata della prima fase della sperimentazione. Questa ultima indennità sarebbe cumulabile con quelle derivanti dall'applicazione della flessibilità.

Contro queste proposte è necessario mobilitare la categoria

Coordinamento Regionale Macchinisti Uniti

LA PROPOSTA DELL'ORSA



Or.S.A. Settore Macchina

"Macchinisti Uniti"

Sindacato Nazionale Macchinisti e Capil Deposito Ferrovia e Metropolitana

COORDINAMENTO NAZIONALE Sede Nazionale Roma Via Tevere tel. 070/47847
Sito internet: www.macchinistiuniti.it E-mail: web@macchinistiuniti.it

LA TRATTATIVA SUGLI EQUIPAGGI ... e la trappola della sperimentazione

Dopo una serie di incontri nei quali sono stati evidenziati problemi per noi importanti quali il soccorso, la sicurezza, le comunicazioni, la logistica, l'impatto psicologico, le ricadute sulla salute, l'indennità, l'orario di lavoro, il salario, l'azienda ha messo sul tavolo una proposta di sperimentazione dell'equipaggio ad agente solo senza aver risolto nessuna delle questioni poste.

L'azienda ritiene che esistono tutte le condizioni per l'introduzione dell'agente solo in tutte le divisioni e su tutti i mezzi. Questa prima fase sperimentale, avverrà con l'attuale normativa ad Agente Unico sul TMR e quella prevista per il doppio agente alla PAX e alla CARGO. Il concetto dell'"sperimentazione contrattuale" più volte ribadito dalla società, trova anche riscontro nel progetto aziendale esposto al tavolo di trattativa che contiene allineamenti inopportuni sotto i 10 ore.

Molto probabilmente nella prima fase il progetto aziendale di sperimentazione verrà modificato limitandolo al solo trasporto regionale, nei servizi oggi ad agente unico con un numero limitato di treni. Qualuno ne approfitterà per dire che questo ridimensionamento del progetto di sperimentazione è il risultato, importante, della contrattazione. Rappresenterà invece l'avvio indolore del nuovo modello, in sostanza un espediente per dare un impatto "moribondo" all'iniziativa e per evitare una reazione collettiva del personale. È pertanto necessaria la massima attenzione dei macchinisti chiamati a fronteggiare questa fase storica per la nostra qualifica.

A tal proposito, è importante comprendere che i comunicati aziendali diffusi da alcune OO.SS. nei quali vengono compilate le condizioni economiche e normative dei macchinisti in Europa sono di fonte FS, non sono verificati e non tengono conto di tutti i parametri (normativi, economici, retributivi, fiscali e previdenziali). Basti pensare che, oltre alle migliori condizioni del territorio che favoriscono il soccorso, in paesi come la Francia, i macchinisti possono andare in pensione a 52 anni.

Evidenziamo quindi che la diffusione di tali documenti ha come principale funzione quella di condizionare la nostra qualifica e scongiurare ogni tipo di rivendicazione economica e normativa, facendosi aiutare dei privilegiati agli occhi dell'opinione pubblica e degli altri ferrovieri. Nel contempo, potrebbe addirittura servire a giustificare o legittimare la stipula di ulteriori accordi a perdere per i macchinisti.

Infatti, la società ha esplicitamente dichiarato che, in prospettiva, intende superare i limiti dell'orario di lavoro attualmente previsti per l'agente unico.

Si spiega così il fatto che l'azienda non vuole fare un accordo preventivo sull'equipaggio, come è invece nostra intenzione e come previsto nell'accordo del 23 giugno 2005, ma vuole solo procedere con un pseudo sperimentazione del nuovo modello per giustificare poi l'applicazione generalizzata, senza prelievo, concessione nessuna ritenuta per i macchinisti.

La "trappola" allestita con la sperimentazione che, probabilmente, assoceranno con promesse di miglioramenti normativi ed economici da "riscattare" nel futuro CCNL, è evidente. Avviata la sperimentazione, non ci sarà più nulla da fare, né da contrattare, e ci vedremo costretti a ricorrevare tutte le furbate aziendali con cui estenderi il nuovo modello cercando il consenso dei territori con piccoli benefici e se necessario, con minacce di perdita del servizio "pregiato" assegnato. Questo sistema non può e non deve passare. Come Or.S.A., abbiamo più volte chiarito che vogliamo predeterminare migliori condizioni di sicurezza (di circolazione e di soccorso in caso di infortunio) e negoziare preventivamente quelle logistiche, normative ed economiche nell'ambito di un accordo quadro che defluisca da subito adeguati riconoscimenti per i macchinisti. Dopodiché si potrà procedere per gradi.

SOCCORSO

La questione del soccorso ha assunto particolare evidenza con l'avvento delle disposizioni di legge in materia.

Il soccorso dei viaggiatori e dei lavoratori, di per sé difficile, considerate le caratteristiche del treno e del nostro territorio, è stato mitigato dal fatto che l'equipaggio, formato da due agenti addetti alla condotta, era ed è in grado di assicurare l'arrivo del treno in località facilmente raggiungibili dal servizio sanitario.

Venendo meno questa particolare condizione (art. 40, comma 23 IPLC), la questione del soccorso, in caso di infortunio del macchinista, assume una rilevanza ancora maggiore per l'effetto dell'aumento del numero dei servizi svolti con un unico agente di condotta.

Difesi con il doppio macchinista il treno procede verso il soccorso, con l'agente solo il soccorso va verso il treno spesso in località difficili da individuare e da raggiungere in tempi adeguatamente brevi per un soccorso efficace.

È un rivoluzionamento e come tale va affrontato ripensando tutta la problematica e la relativa organizzazione necessaria. L'azienda è di fatto all'oscuro, infatti l'unica iniziativa assunta è stata quella del protocollo tra RFI e 118 della Regione Piemonte.

Un protocollo che non prevede né i tempi di intervento, né le modalità per raggiungere i vari punti della linea dove eventualmente portare soccorso (es. gallerie, viadotti).

Allo stato sono già intervenute in materia 5 ASL (Cuneo, Mondovì, Caltanissetta, Perugia e Lucca), producendo prescrizioni nei confronti di Trenitalia e di RFI (almeno per quanto ci risulta) per non aver effettuato una valutazione del rischio espositiva per il soccorso al macchinista in caso di infortunio.

In sostanza è quello che come Or.S.A. stiamo chiedendo all'azienda dall'inizio del confronto. Noi vogliamo un soccorso reale, organizzato affinché sia fruibile e garantito in tempi brevi. Abbiamo individuato come tempo accettabile 20 minuti così come previsto nell'"Atto di indirizzo e coordinamento alle regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria di emergenza" della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dell'accordo intercorso con la Regione Piemonte per i cantieri dell'AV Torino Milano.

MEZZI/TECNOLOGIE/COMUNICAZIONI

I mezzi interessati dovranno consentire l'accesso diretto con il resto del materiale (intercomunicante) ed essere conformi alle norme Fiché UIC 651. Dovranno inoltre essere muniti di sottosistemi di bordo SCMT/RS e CAB radio, attivi e funzionanti. Le linee dovranno essere attrezzate con SCMT/RS ed avere la copertura continua del GSM-R sull'intero tratto.

LOGISTICA

Individuazione della residenza amministrativa ai fini dell'inizio e del termine del lavoro; riconoscimento dei tempi per indossare la divisa nonché quelli necessari per il ritiro e l'aggiornamento delle pubblicazioni di servizio, locali attrezzati per l'igiene personale e dotate di attrezzature adeguate per la custodia della divisa di servizio, delle pubblicazioni di servizio e per quanto necessario allo svolgimento del lavoro (DPI). Ampliamento della sosta per refezione, da conteggiare al netto dei tempi per gli spostamenti necessari, adeguamento economico dell'accordo del 30 luglio 08 sui rimborsi a più di lista e corretta definizione della esigibilità del diritto al posto.

ORARIO DI LAVORO

L'impostazione assunta dall'Orsa è quella di definire un orario di lavoro prendendo a riferimento i limiti di prestazione e di condotta dell'attuale normativa ad agente unico, prevedendo inoltre l'esclusione dei servizi che interessano anche in parte la fascia 22-6. Nell'ambito del confronto è nostro intendimento affrontare le problematiche dei riposi fuori residenza, dei riposi giornalieri di 11 ore e della condotta continuativa, nella direzione di ulteriori miglioramenti.

ECONOMICO

Tenuto conto che il confronto si sta sviluppando fuori dal contrattazione CCNL, gli spazi negoziali sono da ricercare nella contrattazione aziendale. Riteniamo pertanto percorribile la richiesta di raddoppio dell'indennità di utilizzazione IUP parte fissa e per assente (riserve, traghettoni, scuola ecc.) e il raddoppio della IUP parte variabile (ore di lavoro, KM ore condotta ad agente unico) per i macchinisti che effettuano condotta ad agente solo.

Per la Divisione KM non prevediamo l'agente solo, pertanto riteniamo percorribile per i servizi oggi considerati trattare o terminalizzarli nell'ambito di 100 km, aprire una discussione per verificare la possibile realizzazione di un equipaggio misto formato da un macchinista ed un agente abilitato all'accompagnamento treno. A detto personale di Macchina prevediamo il riconoscimento del compenso previsto per il servizio ad agente unico.

INDONEITÀ

Nel progetto aziendale non è prevista alcuna tutela per il macchinista indoneo. Pertanto riteniamo necessario l'istituzione di una specifica polizia assicurativa a tutela dei lavoratori che perdendo l'indoneità per motivi di servizio si vedrebbero decurtare una parte consistente di salario. La tutela in esame dovrà essere erogata prevedendo condizioni diverse in relazione al tipo di indoneità (temporanea o definitiva) associando una copertura assicurativa proporzionale all'anzianità nella qualifica rivestita.

Al fine di rendere chiara ed inequivocabile la nostra posizione abbiamo strutturato un progetto di sintesi che alleghiamo al documento.

Colleghi, nei prossimi giorni il confronto potrà portarci ad un scontro epocale. Pertanto le iniziative che si dovranno intraprendere dovranno avere il sostegno della stragrande maggioranza dei lavoratori.

UNITI SI VINCE !!!!!!!

Roma 08 ottobre 2008