



Segreterie Regionali della Toscana

Segreterie Regionali della Toscana e Provinciali di Livorno

Spett. Direzione Regionale Del Lavoro Toscana

Viale Rosselli Fratelli, 18
tel. 055.268563 • 055.268569
50123 Firenze (FI)

Direzione Provinciale del lavoro di Livorno

Via Fiume, 30
tel. 0586.893512 • 0586.880741
57123 Livorno (LI)

Oggetto: Mancato rispetto del CCNL Attività Ferroviarie e Contratto Aziendale del Gruppo FS da parte della Direzione Regionale Toscana di Trenitalia

Con la presente siamo a denunciare il grave atto unilaterale che sta perpetrando la Direzione Regionale della Toscana di Trenitalia, la quale a partire dal 4 luglio 2010 ha introdotto modifiche organizzative invasive a danno dei macchinisti relativamente alle modifiche all'articolazione dell'orario di lavoro nei turni di servizio. Atti che dobbiamo considerare conclusivi, in attuazione del progetto aziendale "Sistema IVU RAIL" (programma per la gestione dei turni dei macchinisti e capitreno), nonostante che la fase negoziale con le OO.SS. Nazionali di categoria iniziata in data 10 maggio e 15 giugno sia ancora aperta.

La realizzazione del progetto IVU RAIL presuppone l'indispensabile necessità di un accordo condiviso sindacalmente e di una preventiva fase di sperimentazione, che il tavolo di contrattazione avrebbe dovuto definire nelle modalità, nell'individuazione delle tipologie di traffico e dei siti dove avviarla.

Diversamente, Trenitalia ha deciso unilateralmente le modalità d'introduzione del sistema su citato.

Tutto questo, nonostante le Organizzazioni Sindacali avessero evidenziato che l'eventuale applicazione del sistema in costanza della attuale normativa contrattuale avrebbe prodotto forzature inaccettabili sia al CCNL delle Attività Ferroviarie e sia al Contratto aziendale del Gruppo FS, in quanto il sistema per essere produttivo ha bisogno di importanti modifiche all'attuale normativa che regola il lavoro delle figure professionali coinvolte.

L'accelerazione imposta unilateralmente e maldestramente ha prodotto una radicalizzazione delle posizioni e quindi l'indisponibilità sindacale ad accettare forzature pesanti che producono malumori e preoccupazioni tra i lavoratori addetti. Di fatto dopo l'ultimo incontro nazionale del 15 giugno la Società Trenitalia con nota del 2 luglio 2010 ha comunicato che dal giorno 4 luglio i turni di lavoro degli impianti di Campiglia e Pontremoli sarebbero variati diventando turni individuali, con una cadenza di fatto mensile.

In seguito all'incontro informale del 7 luglio con la Direzione Trasporto regionale, come OO.SS. Regionali della Toscana abbiamo ribadito le nostre contrarietà e, avuto conferma della indisponibilità della società a fermare la sperimentazione, in data 12 luglio abbiamo diffidato la società nel proseguire, rimandando la possibilità di attuare la sperimentazione in Toscana esclusivamente a valle di un accordo nazionale che ne definisca le modalità.

In data 15 luglio si è tenuto un incontro nazionale nel quale il sindacato ha ribadito la necessità che la società non perpetrasse ulteriormente l'atto unilaterale in Toscana. La Direzione Regionale in data 30 luglio, data del successivo incontro regionale, ha inviato alle OOSS Regionali i turni del mese di Agosto come anticipato nella nota del 2 luglio.

Di fatto, Trenitalia, continua nella sua pesantissima violazione contrattuale e assumendosi questa grave responsabilità non ha ritenuto importanti le valutazioni di merito sindacale sull'effettiva operatività di questo strumento di gestione, legato a doppio filo con l'urgenza di innovare e condividere normative contrattuali non altrimenti spendibili.

La trasformazione dei turni da collettivi a individuali, tra l'altro in assenza di eventuali controlli e verifiche sindacali, genera ulteriori e diversi dubbi non ancora chiariti in sede di confronto sindacale. Ciò significa che Trenitalia una volta eliminata l'obbligatorietà della contrattazione, avrebbe in disponibilità l'annullamento del confronto sindacale sui turni di lavoro, le ferie di ogni singolo lavoratore, la cadenza e la gestione del riposo settimanale.

L'applicazione del sistema IVU Rail presenta diverse criticità, in programmazione e in gestione turni, tra queste, le più evidenti risultano essere quelle legate al ruolo del sindacato nei processi di rappresentazione dei lavoratori, nella contrattazione dei turni di lavoro e quelle legate all'obbligo di utilizzare l'attuale normativa sull'orario di lavoro del personale contenuta sia nel CCNL Attività Ferroviarie, sia quello Aziendale del Gruppo FS.

In particolare alcune parti fondamentali delle attuali regole contrattuali sono state di fatto eliminate:

- la ripartizione dei servizi e la relativa fase di negoziazione a livello nazionale;
- la consegna del progetto turni in sede territoriale/RSU e relativa fase negoziale;
- la mancata contrattazione/esigibilità di tutte le flessibilità dovute all'assenza di accordo territoriale;
- il superamento delle attuali regole contrattuali che regolano l'orario di lavoro del personale.

Una analisi approfondita porta, per i singoli aspetti sopra evidenziati, alle seguenti considerazioni:

- la contrattazione aziendale è definita al punto 2.14 dell'art. 22 del CCNL A.F., nel quale sono depositati tutti i rinvii del CCNL alla contrattazione aziendale di secondo livello.
Se ne deduce che la normativa del contratto aziendale FS è costruita sui rinvii in esso contenuti.
I rinvii si distinguono in quelli direttamente disciplinati in attuazione del CCNL e quelli affidati alla contrattazione turni disciplinata al punto 2.8 del Contratto Aziendale FS;

- la procedura prevista al punto 2.8 dell'art. 14 del Contratto Aziendale del Gruppo FS disciplina modalità e contenuti della fase negoziale, compresi gli effetti in caso di accordo o disaccordo.

La stessa, per quanto riguarda il punto di vista aziendale, cesserà con l'applicazione del nuovo sistema IVU RAIL, anche in assenza di un nuovo accordo, eliminando di fatto tutte le fasi negoziali, nazionali e territoriali.

In tale contesto diventerà impossibile esercitare qualsiasi azione di controllo o di verifica sulla correttezza dell'operato aziendale per la totale assenza delle necessarie informazioni e di strumenti idonei, a partire da quelli relativi alla produzione, alla consistenze di personale, ecc...

Riferimenti con il CCNL A.F.

In particolare il CCNL stabilisce che l'articolazione dei turni programmati per l'utilizzazione del personale di macchina e bordo vengano definiti nel corso di una specifica procedura negoziale (fino a 60 giorni per le aziende più grandi).

Nel corso di tale procedura a livello nazionale e/o territoriale trovano definizione le flessibilità previste ai punti 2.6.1, 2.6.3, 2.6.4, 2.7.1, 2.8.1, 2.8.2, 2.8.4, 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3.a, 2.10.3.b, 2.11.c, 2° capoverso punto 2.5 dell'articolo 22 del CCNL A.F.

Il sistema IVU RAIL cancella a monte ogni possibile interlocuzione, in quanto non prevede la consegna degli allacciamenti di ripartizione e di tutto il materiale di supporto (produzione programmata ed assegnata, consistenze personale, allacciamenti e progetto turni) rendendo di fatto impossibile avviare qualsiasi confronto sia nazionale sia territoriale.

Riferimenti con Contratto Aziendale del Gruppo FS

Molto più articolata risulta la fase negoziale prevista dal Contratto Aziendale del Gruppo FS.

L'articolo 14 al punto 2.8 titola "*procedura negoziale per la compilazione dei turni di servizio del personale di macchina e di bordo*".

Nei punti seguenti è indicato il percorso che porta alla definizioni di turni concordati negli impianti oppure delle relative procedure in caso di disaccordo.

Stabilito che il percorso avviene in maniera distinta per ogni articolazione Divisionale della società Trenitalia, l'Azienda fornisce alle Segreterie Nazionali i dati relativi alla nuova offerta commerciale programmata, comprensivi delle consistenze del personale negli impianti, dei report gestionali, della proposta di ripartizione dei volumi di produzione per ciascuna struttura territoriale, della proposta di ripartizione dei servizi inter-unità produttiva, le relative richieste di flessibilità contrattuali e l'impegno di personale articolato per struttura territoriale.

Entro 30 giorni dall'entrata in vigore dei nuovi turni viene avviata la fase di negoziazione nazionale articolata per singola Divisione.

Le parti hanno la facoltà di concordare modifiche al progetto Aziendale di ripartizione e, in caso di accordo, avviare la fase di trattativa territoriale (20 giorni prima dell'attivazione dei nuovi turni) sulla base del progetto turni elaborato dalla Divisione.

In assenza di accordo entra in vigore il progetto turni Aziendale (ovviamente senza flessibilità), mentre in caso d'intesa tra le parti entrano in vigore i turni concordati, anche in sostituzione di eventuali turni Aziendali.

Il progetto IVU RAIL non contempla alcuna fase di contrattazione, nazionale e territoriale/RSU, in quanto a tutt'oggi, nonostante il disaccordo sindacale, non è prevista la consegna di una proposta di ripartizione che contenga sia i volumi di produzione territoriale che i servizi inter-unità, così come non è previsto l'avvio delle trattative territoriali.

Effetti sui turni

- il progetto aziendale è costruito sulla durata mensile del turno (30 gg).
La normativa in vigore è stata costruita in assenza di riferimenti contemplati dal sistema IVU e consente alcune elasticità che potrebbero essere artificiosamente utilizzate per inasprire il lavoro con impropri recuperi di risorse.

Spostabilità del Riposo

- il riposo settimanale, viene di norma programmato il 6° giorno, ed è spostabile tra il 4° ed il 7°, per non più di una volta al mese, garantendo comunque, nella programmazione dei turni, la fruizione di 3.538 ore annue di riposo.
Da un'attenta verifica sui turni in vigore nelle realtà territoriali interessate alla sperimentazione unilaterale del sistema, si rileva che anche questa norma rischia di essere stravolta, rendendo impossibile ai lavoratori la programmazione e la gestione del proprio tempo di riposo.

Riposo Settimanale

- già dalle prime discussioni risulta problematica la verifica del rispetto delle 3.538 ore di riposo annuo, la media del lavoro settimanale, ecc...

Qualità del servizio/Aspetti economici

Con l'entrata in vigore del sistema IVU RAIL, si potrebbero verificare nell'attribuzione dei turni disparità qualitative/quantitative tra il personale anche in relazione alla gravosità dei servizi, che in assenza delle giuste garanzie, creerebbe discriminazioni non più recuperabili dalla trattativa.

Anche l'aspetto economico può divenire rilevante se la suddivisione dei turni non avviene in modo corretto, in considerazione della forte penalizzazione economica dovuta allo svolgimento di taluni servizi (riserve, traghettiamenti; ecc).

Niente infine potrebbe escludere l'esclusione arbitraria da determinati servizi, come niente potrebbe escludere il verificarsi di assegnazione di servizi economicamente penalizzati, magari sempre agli stessi agenti.

Le scriventi Segreterie Regionali in considerazione di tutto ciò ritengono che l'introduzione unilaterale da parte della Società Trenitalia, Direzione Regionale Toscana dei nuovi turni di lavoro individuali mensili dei macchinisti con sede di lavoro a Campiglia e Pontremoli violi palesemente e pesantemente sia il CCNL delle Attività Ferroviarie e sia il Contratto Aziendale del Gruppo FS; denunciando questa situazione alla Direzione Provinciale a cui chiediamo di intervenire affinché cessino queste violazioni e vengano ricondotti a legittimità i comportamenti della Direzione Regionale Toscana attraverso il totale ripristino della corretta applicazione delle regole sottoscritte nel CCNL Attività Ferroviarie e Contratto Aziendale del Gruppo FS.

p. Le Segreterie Provinciali di Livorno
Filt-CGIL - Fit-CISL - Uilt-UIL - Fast Ferrovie

Le Segreterie Regionali della Toscana
FILT – FIT – UILT