



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](http://www.macchinistiuniti.it)

E-mail: [web@macchinistiuniti.it](mailto:web@macchinistiuniti.it)

## ***ALL'INSAPUTA DEI MACCHINISTI ... HANNO FIRMATO L'AGENTE SOLO***

Nella mattinata del 16 maggio 2009 Filt, Fit, Uilt, Ugl e Fast Ferrovie hanno firmato una serie di accordi con il gruppo Fs. Per il nostro settore, le criticità riguardano sia l'Accordo Programmatico di riorganizzazione del gruppo che i contenuti degli allegati B e 1 (Equipaggio treno).

OrSA non ha firmato, poiché i difficili e onerosi punti di caduta, definiti unitariamente con le altre OOSS a seguito di un primo confronto con l'azienda, sono stati in parte depennati e, in parte, appiattiti o ridimensionati nel testo finale dell'accordo.

### **Accordo Programmatico**

- recuperi di produttività con verifiche semestrali sull'idoneità delle soluzioni individuate (leggi: adeguamento dell'orario e dell'organizzazione del lavoro alle esigenze contingenti);
- contrattazione separata della normativa di lavoro e della composizione equipaggi di Cargo, da concludersi entro il 30 giugno (leggi: incremento economico a fronte di un equipaggio ad agente solo/agente polifunzionale e con orario di lavoro più gravoso di quello concordato per DPNI e DPR );
- prossima ridefinizione (rinnovo del CCNL) della normativa degli equipaggi, in particolare del personale di condotta, tenendo in considerazione le condizioni di concorrenza presenti sul mercato (leggi: negazione della clausola sociale e quindi il concreto rischio di essere spinti verso le più basse normative, cioè 13 ore di lavoro, 9 di condotta, 11 di riposo!!! )

### **Allegato B (Equipaggio treno)**

- dichiarazioni aziendali che sostengono di aver ottemperato e risolto tutte le problematiche connesse al soccorso attraverso protocolli stipulati con i servizi 118 e ASL, senza alcuna reale verifica, fatte salve alcune prove di soccorso in linea, programmate e preventivamente organizzate in punti favorevoli;
- dichiarazioni aziendali sull'avvenuta modifica del documento di valutazione dei rischi quale assolvimento degli obblighi previsti dal dlgs. 81/2008;
- nessun riferimento circa l'efficacia dei mezzi di comunicazione e dei sistemi di sicurezza; assenza di qualunque analisi sulle normative di esercizio e, più in generale, sulle ricadute operative, organizzative e logistiche conseguenti all'introduzione di un solo agente di condotta.

## **Allegato 1 (Personale di macchina)**

- attivazione del modulo di equipaggio con un SOLO agente addetto alla condotta dal prossimo cambio turno di giugno;
- limitazioni su mezzi (intercomunicanti) e orari (5-24) espressamente circoscritti alla fase di avvio del nuovo modulo;
- peggioramento dell'attuale normativa agente unico. Si passa da 7/8 ore a 8,30h di prestazione giornaliera; da 2,30/3,30h di condotta si passa a 4h (sia nei servizi in A/R che in quelli con RFR) che diventano 4h e 30 per l'AV (tratta Milano - Napoli !!! ). Rimane il concetto della condotta al netto delle soste
- incremento di € 1,70 sull'indennità oraria di condotta ad Agente Unico e di € 0,19 sull'indennità chilometrica, ma unicamente per quella ad agente solo. Nessun incremento per le indennità a doppio agente;
- stralciata dall'accordo la divisione Cargo. Inizialmente inclusa nella proposta aziendale con modulo a doppio macchinista o macchinista + tecnico polifunzionale di macchina e con analoghe limitazioni in caso equipaggio misto (8,30h di prestazione e 4 di condotta). L'azienda ha espressamente richiesto o un modulo di condotta ad agente solo o limiti di prestazioni e condotta più gravosi in virtù del mantenimento in cabina di guida dell'Agente Polifunzionale.

La società lo aveva affermato più volte: *“il salto che chiediamo ai macchinisti è troppo per farlo in una sola volta”*. La lettura complessiva dell'accordo è chiara, le condizioni definite rappresentano solo il primo “passaggio” ritenuto necessario per affondare il colpo nel corso del rinnovo del CCNL.

Sul piano normativo questo accordo è peggiore della sperimentazione “ad invarianza contrattuale” che, mesi fa, avevano proposto alcune OO.SS. E' vero che ci sono dei riscontri economici, ma gli aumenti sono strategicamente allocati sulla parte variabile e unicamente sui servizi ad agente solo. L'obiettivo è troppo evidente per non essere visibile a chi lo ha sottoscritto: lo scopo è quello di allargare il divario economico tra il servizio a doppio agente e quello ad agente unico e indebolire così le resistenze della categoria, preparando il terreno per i prossimi arretramenti normativi che, in automatismo, si trasformano in incrementi economici, ma peggiorano enormemente le nostre condizioni di lavoro.

Il nostro obiettivo è invece quello di far comprendere alla categoria il disegno complessivo e di evidenziare quali siano i comportamenti che la società si attende da ognuno di noi per portare a termine il proprio “progetto”. Questo permette di adottare le contromosse, ma serve determinazione, spirito di sacrificio e consapevolezza dei propri mezzi. Niente è facile, ma siamo di fronte ad un momento storico per il nostro lavoro e tutti siamo chiamati a difenderlo: nessuno può dichiararsi fuori.

Oggi apriamo una vertenza e deve essere chiaro che il risultato sarà determinato dal livello della risposta che sapremo mettere in campo. Il contributo di ognuno di noi, di ogni singolo macchinista, sarà determinante.

**UNITI VINCE**

Roma, 20 maggio 2009