

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, lì 31 agosto 2009

Prot. n° 253/5

Spett. Gruppo FS SpA
Direttore Centrale Risorse Umane
Dott. Domenico Braccialarghe
Sede

Spett. Trenitalia SpA
Direttore Risorse Umane e Organizzazione
Dott. Marco Romani
Sede

Oggetto: nuove interpretazioni Accordo 15 maggio 2009

Purtroppo, neanche la pausa delle ferie estive è riuscita a fermare le fantasiose e strumentali interpretazioni che linee di Produzione di Trenitalia emanano per sopperire, sia a evidenti incapacità gestionali, sia a strutturali e sedimentati errori del passato.

Ancora una volta dobbiamo constatare che, qualunque accordo Trenitalia stipuli con i sindacati, non riesce proprio, in fase d'applicazione, ad esimersi dall'adattare capziosamente gli stessi alle proprie esigenze operative, senza nessuno scrupolo ad adoperare le più disparate riletture strumentali di ogni singolo capoverso al fine di cercare di coprire, con un'impudica giustificazione, l'estemporanea soluzione produttiva illegittimamente perpetrata.

Queste continue interpretazioni fatte da chi non partecipa alle riunioni sindacali, non solo mettono in risalto le incapacità manageriali di chi non riesce a operare nelle regole stabilite ma anche l'arroganza con la quale, lo stesso soggetto, cerca di imporre le proprie soluzioni unilaterali.

Tanto era dovuto per evidenziare lo stato d'animo con il quale il personale giornalmente subisce le vs interpretazioni degli accordi e il nostro disagio, imbarazzo e rabbia nel constatare l'impossibilità di ricreare un solido rapporto di fiducia nelle relazioni sindacali.

A tal fine, con la presente, veniamo a segnalare che, nella bacheca della struttura qualità dell'ITP di Bologna, è stato affisso il documento che si allega alla presente, scaricabile anche sul sito www.macchinisti.it.

Al fine di un sereno riavvio del confronto si chiede il ritiro di detto documento per diverse erroneità, forse dovute all'eccessiva schematizzazione, tra cui un vero vulnus all'accordo del 15 maggio 2009, presente nella parte in cui si prevede che il servizio ad Agente Solo si svolga nella fascia 0.00/5.00.

Come FAST FerroVie riteniamo inaccettabile che, anche a fronte di una chiara ed inequivocabile dicitura dell'accordo, si possano fare interpretazioni scritte in un così totale spregio degli obiettivi e dei contenuti dello stesso.

Infatti, il punto 2 dell'Allegato 1 "a equipaggio treno di Trenitalia del 15.5.09" cita testualmente:

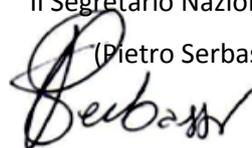
"In fase di avvio del nuovo modulo, i servizi individuati verranno effettuati sulla base delle seguenti condizioni operative:

- 1. servizi di trasporto passeggeri effettuati su linee attrezzate con SCMT e con mezzi di trazione attrezzati con SCMT, GSM/GSM-R e comunicanti con la parte rimorchiata, con esclusione delle pilota NPBB;*
- 2. **servizi programmati nella fascia oraria 05.00-24.00.***

È pertanto incontrovertibile che, la volontà delle parti stipulanti, era quella di definire l'inizio e la fine del servizio in una fascia oraria compresa fra le 05.00 e le 24.00, senza prevedere alcuna eccezione. I servizi che per costruzione propria superano detti limiti ricadono nelle disposizioni vigenti nel CCNL delle Attività Ferroviarie, quindi con due soluzioni diverse per il Trasporto Regionale e per la Passeggeri AV.

Nell'auspicio di costruire corrette relazioni sindacali, iniziando con risposte formali alle formali richieste del sindacato, riteniamo necessario un urgente incontro di verifica dell'accordo, nel quale sarà necessario anche valutare un aumento dei tempi accessori nel caso dei servizi ad Agente Solo, perché riteniamo veramente imbarazzante e sicuramente umiliante, sia per i lavoratori coinvolti, sia per tutto il Gruppo FS, vedere, in occasione del cambio banco ai treni ES, nelle stazioni tra la folla dei viaggiatori in arrivo e in partenza, il macchinista che lavora e due quadri e due dirigenti di Trenitalia che, prendendo i tempi, lo sollecitano al rispetto di limiti impostati dal "burocrate di turno".

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)



	Modalità Operativa	Servizio Agente Solo			2° Agente in cabina		
		Utilizzo Vigilante	Velocità Max	Note	Utilizzo Vigilante	Velocità Max	Note
Guasto a Terra	SCMT no	 si	100	Obbligo inserimento Vigilante Se VIG KO Vmax 50 Non richiesta presenza CT in cab.	 no	Scheda treno	 Se VIG KO Vmax 100
	RSC si	 si			 si		
	SCMT no	 si	100	Obbligo inserimento Vigilante Se VIG KO Vmax 50 Non richiesta presenza CT in cab.	 no	150	 Se VIG KO Vmax 100
	RSC no	 si			 si		
Guasto a Bordo	SCMT no	 si	50 <i>Fino idonea staz. dove reperire 2°AG e Max termine corsa</i>	Se VIG KO 50 fino prima località Richiedere presenza CT in cab. e adottare limiti a doppio Agente	 no	Scheda treno	 Se VIG KO Vmax 100
	RSC si	 si			 si		
	SCMT no	 si	50 <i>Fino idonea staz. dove reperire 2°AG e Max termine corsa</i>	Se VIG KO 50 fino prima località Richiedere presenza CT in cab. e adottare limiti a doppio Agente	 si	150	 Se VIG KO Vmax 100
	RSC no	 si			 si		
Linea AV	OS	 si	MaV	Obbligo inserimento VIG prima di riprendere la marcia in OS/SR. Se VIG OK non richiesta presenza CT in cab.	 no	MaV	
		 si			 si		
	SR	 si	MaV	Se VIG KO oppure SSB isolation richiedere presenza CT in cab.	 no	MaV	60
		 si			 si		

NOTE:

- L'esclusione prescritta di SCMT in un tratto di linea senza avere una Via Libera Telefonica o di Giunto comporta l'applicazione delle restrizioni per guasto a bordo.
- L'esclusione dell'RSC sia manuale che automatica provoca la disattivazione della funzione SCMT (predisposizione)
- Le velocità massime di 100 o 150 sono raggiungibili previa consultazione delle sigle complementari o art 62 PGOS
- Il GUASTO TOTALE si paragona al guasto a bordo SCMT no + RSC no con VIG KO.
-  Servizi nella fascia oraria 0÷5 oppure servizi diurni ma nei quali la prestazione del PdC ha interessato tale fascia
-  Servizi diurni dove la prestazione del PdC non ha interessato la fascia 0÷5.