

TEMPI ACCESSORI P.D.M.

Oggi 2 marzo 2011, tutti i sindacati sono stati convocati da Trenitalia per affrontare e risolvere la spinosa problematica inerente la riduzione unilaterale dei tempi accessori del P.d.M.

La trattativa doveva esaminare le risultanze dell'esperienza dei gruppi tecnici paritetici Società/Sindacati che, in tre diversi impianti, hanno verificato la congruenza dei nuovi tempi prescritti da questa Divisione dell'Impresa.

Un'esperienza consumata senza che ci fosse nessuna omogeneità, né nella sequenza delle operazioni da compiere, né nella loro identificazione, caratterizzata da conseguenti risultati contrastanti e inconfrontabili, in un'unica parola: fallimentare.

L'unico elemento difficilmente confutabile è stato l'estrema esiguità dei nuovi tempi accessori, i quali, in tutte le verifiche congiunte effettuate, sono risultati congrui solo quando, il macchinista chiamato a svolgere le operazioni previste, oltre che a mostrare un'inusitata solerzia, ha tralasciato l'esecuzione di qualche operazione, magari diversa di volta in volta.

In ogni caso, su alcuni temi, i gruppi tecnici paritetici Società/Sindacati, hanno dovuto convenire con assoluta coerenza d'esperienza, questi sono:

- **La previsione di un aumento dei tempi accessori di 5 minuti quando, la carica dei serbatoi dei circuiti pneumatici, inizi da una pressione nelle capacità inferiore ai 5 bar;**
- **Siccome i tempi di compilazione del BFC sono inglobati nei tempi medi di stazione, ne consegue che non è possibile graficare servizi con tempi medi pari a zero, così come invece avviene nella stragrande maggioranza dei casi nel trasporto regionale;**
- **Dato che, a detta dei delegati aziendali in commissione, i nuovi tempi accessori non prevedono la prova dell'apparecchiatura SCMT della cabina posteriore o semipilota, delle due una: o si esonera il macchinista dall'esecuzione della prova o bisogna aumentarli di almeno 5 minuti;**

- **Esiste tutta una serie di casistiche che, difficilmente accadono contemporaneamente durante l'esecuzione della visita ridotta del mezzo ma, sicuramente, non sono mai assenti, pertanto necessitano del riconoscimento di tempi forfettizzati.**

Tali casi sono: la ricerca e il ripristino delle porte spiombate aperte dai pulitori, il rallentamento della carica dei serbatoi consequenziale alla perdita d'aria che queste causano nella condotta servizi, i tempi necessari al ripristino dei mezzi di segnalamento, della zona tachigrafica esaurita e/o delle sabbie, del livellamento dei circuiti di lubrificazione e/o di raffreddamento o la presenza di condizioni climatiche avverse.

L'IMPRESA NON SI E' PRESENTATA CONFERMANDO L'ATTIVAZIONE DEI NUOVI TEMPI ACCESSORI RIDOTTI E NON CONCORDATI

Macchinisti, la disposizione operativa del Responsabile Nazionale della Produzione Regionale di Trenitalia, vi impone, senza esplicitare in che modo, di ottemperare agli obblighi relativi alla messa in servizio del treno e alle verifiche inerenti la sicurezza dell'esercizio da soli, nello stesso tempo in cui prima le stesse operazioni venivano fatte in due agenti.

ATTENZIONE

Nessuno si è preso l'onere di ridisegnarvi compiti, mansioni o responsabilità, pertanto quelle non sono cambiate. E' ancora il macchinista a rispondere, pure penalmente, della sicurezza dell'esercizio, per tanto anteponetela sempre, anche e soprattutto quando la vostra responsabile e diligente intenzione di soddisfare le disposizioni aziendali, vi spinge a soprassedere verso qualche verifica o controllo disposto da una delle miriadi di circolari o ordini di servizio esistenti da tempo e magari mai abrogate. Ricordate sempre che una cosa è la regolarità del servizio, ben altra cosa è la sicurezza dell'esercizio, ecco perché questi "responsabili", sottomessi e pavidì, ti ordinano di fare più in fretta ma sul come lasciano a te tutta la responsabilità.

**LA SOLITA CONDOTTA TANTO
COMODA QUANTO PUSILLANIME
DI UNA DIRIGENZA, ORMAI,
SEMPRE PIÙ ASSERVITA!**

