FAST FerroVie Sma

INFORMA

www.fastferrovie.it

SEGRETERIA NAZIONALE

Incontro dell'8 luglio 2008 sul progetto di ripartizione del servizio di scorta della DTR

La trattativa sulla ripartizione dell'8 luglio c.m. si apre con la presentazione da parte aziendale di una bozza di procedura per la controlleria commerciale.

La bozza nella premessa afferma il riscontro positivo dell'opinione pubblica in merito a tale iniziativa distorcendo il vero senso della questione, in quanto il cliente apprezza unicamente una maggiore presenza del personale a bordo treno ignaro della pesante deroga contrattuale che questa attività comporta e delle possibili future ripercussioni che possono essere generate dall'ammettere personale a bordo treno senza alcuna competenza circa la sicurezza e movimento.

Nel documento sottoposto alla attenzione delle OO.SS è previsto che il personale che effettua questo tipo di controllo sia "*distinto (che potrà essere identificato attraverso specifici segni di riconoscimento sulla divisa: bracciale colore arancio)*" tale affermazione sembra preludere la nascita di una nuova figura professionale di livello certamente inferiore a quello del capo treno.

Il personale impiegato verrà, secondo l'Azienda, inserito in turno per lo svolgimento dell'attività di controlleria commerciale nel territorio della propria Direzione Regionale o nelle Direzioni Regionali limitrofe, una manovra di grande destabilizzazione per il personale interessato.

L'Azienda, probabilmente riconoscendo la forzatura contrattuale proposta, si giustifica affermando che l'esercizio di tale mansione consentirebbe, previa autorizzazione dell'Unità Sanitaria Territoriale competente, l'utilizzo del personale parzialmente inidoneo.

Ma se si tratta di un'utilizzazione limitata rispetto alla figura professionale del capo treno, come sostenere l'inserimento in turno della controlleria commerciale per tutto il personale idoneo?

L'art.2103 del codice civile vieta l'adibizione del lavoratore a mansioni inferiori.

Se invece guardiamo all'attività in sé, questa è equiparabile a quella svolta dai controllori viaggianti di livello superiore al capo treno, quindi in questo caso avremmo un'utilizzazione a mansioni superiori, che sempre secondo l'art. 2103 c.c. "*Nel caso di assegnazione a mansioni superiori il prestatore ha diritto al trattamento corrispondente all'attività svolta, e l'assegnazione stessa diviene definitiva, ove la medesima non abbia avuto luogo per sostituzione di lavoratore assente con diritto alla conservazione del posto, dopo un periodo fissato dai contratti collettivi, e comunque non superiore a tre mesi.*" .

Non riconoscendo neppure tale presupposto, l'Azienda non trova alcuna giustificazione condivisibile per l'attribuzione al PdB di un'attività che attiene ad un singolo aspetto delle sue mansioni estrapolato senza una ragionevole spiegazione, almeno per quanto attiene alla tutela del lavoratore e della sua professionalità.

Tutte queste considerazioni impediscono l'accoglimento della suddetta bozza, in considerazione che si tratta di una nuova veste del CST, in quanto è previsto che il personale impiegato nella controlleria commerciale qualora riscontri "*avarie al materiale rotabile debba informare il CTR al fine di adottare i provvedimenti del caso*", ma non gli vengono riconosciuti i tempi accessori e le vetture non le ha in consegna, anche se non si comprende cosa significhi dato che vi fa controlleria ed è responsabile almeno ai fini di informazione al CTR delle anomalie inerenti al materiale.

Come accettare un surrogato di CST? Che finisce per distinguersi dalla figura contrattualmente prevista solo per la mancanza dei tempi accessori.

Entrando nel merito delle ripartizioni le OO.SS hanno riferito che in alcuni territori sono state avanzate lamentele circa il forte squilibrio nell'assegnazione della produzione, con conseguente formazione di sacche di non utilizzazione a fronte di realtà in cui risulta impraticabile provvedere alla copertura dei servizi con il personale a disposizione.

FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE
Via Albona n°1 – 00177 – ROMA
Tel. 06 64829000 – 47307666 Fax. 06 47307556
Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67556 E-Mail sn@fastferrovie.it

CESI

Altra questione, sempre riproposta al tavolo delle ripartizioni e che mai ha trovato soluzione, è il riconoscimento da parte aziendale dei tempi necessari all'effettuazione della prova freno ad opera del PdB.

Stessa sorte vale per gli allacciamenti previsti per i servizi da secondo agente superiori alle 7 ore.

Il Contratto Aziendale di Gruppo Ferrovie dello Stato e Accordo di Confluenza al CCNL delle Attività Ferroviarie art. 14 – ORARIO DI LAVORO al punto 2.3.3 recita ***"In attuazione del secondo capoverso del punto 2.6.4 dello stesso art. 22 del CCNL,"*** riguardante i "servizi di andata e ritorno ad agente unico di condotta e con un solo agente di scorta riguardanti treni del trasporto regionale e locale effettuati nella fascia oraria 5.00 – 24.00", continua, ***"per i servizi di andata e ritorno della Divisione Trasporto Regionale effettuati ad agente unico per almeno 2 ore e collocati nella fascia oraria 5.00 – 24.00, il limite massimo della prestazione giornaliera è fissato in 8 ore qualora la somma tra la pausa di cui al punto 2.12 dell'art. 22 del CCNL",*** che invece prevede, "Per i servizi interessanti le fasce orarie 11.00 – 15.00 e/o 18.00 – 22.00 nella programmazione dei turni dovrà essere prevista una pausa di almeno 30 minuti continuativi per fruire del pasto; tale pausa è assorbita dall'eventuale RFR qualora interessi le fasce orarie 11.00 - 15.00 e/o 18.00 – 22.00.

In tutti gli altri casi, ove la prestazione giornaliera superi le 6 ore, nella programmazione dei turni dovrà essere comunque prevista una pausa di 15 minuti continuativi, considerando utili a tale fine anche le soste programmate." ***"e i tempi programmati intercorrenti tra l'effettuazione di più treni risulti di almeno 40 minuti".***

Le OO.SS ribadiscono la necessità di garantire il rispetto dei tempi previsti, in particolare la pausa dei 40 minuti nei servizi ad agente unico quando la prestazione massima giornaliera è fissata in 8 ore.

Viene inoltre ribadito che si tratta di una pausa che non assorbe i tempi accessori al treno nè in partenza né in arrivo, né, a maggior ragione, possono essere ricompresi nella pausa *gli spostamenti comandati da effettuare in vettura o con altri mezzi non in servizio di condotta o di scorta (cosiddetti "viaggi fuori servizio"*) che sono parte integrante dell'orario di lavoro giornaliero che comprende *oltre all'attività di scorta (per il personale di bordo), tutte le prestazioni accessorie e complementari a tali attività funzionalmente connesse o per l'esecuzione delle quali il lavoratore è nell'esercizio delle sue attività e delle sue funzioni.*

Invece più attuale è il tema della manovra dei CTR, per la quale la strategia aziendale sembra essere stata quella di sfondare sui territori, laddove è possibile, laddove si è trovato spazio, per poi diffonderla sull'intero territorio, evitando di affrontare il problema a livello nazionale, in modo unitario dove un NO avrebbe ostacolato ogni sperimentazione.

Nel ricordare che l'art.21 del CCNL nel descrivere le mansioni del capo treno/capo servizi treno fa riferimento alla dirigenza, sorveglianza e responsabilità del convoglio relativamente alla sola circolazione e non anche alla manovra che, invece, è movimentazione, per la quale è previsto il controllo ed intervento relegandolo a **"particolari situazioni"** dunque, fuori dall'ordinario.

Ed è bene aver chiaro che questo inciso è rivolto alle mansioni del capo treno e non alla situazione né dell'impianto né di altre circostanze determinate da scelte aziendali.

Il compenso spettante al capo treno discende dalle mansioni che sono attribuite a questa figura professionale secondo il contratto e non da altri fattori.

Dai dati fornitici dell'Azienda risulta che la produttività nel settore del PdB del trasporto regionale è in forte crescita, ma sono gli stessi dati a mostrare che il raggiungimento di certi risultati non è più frutto di un'efficienza gestionale e di programmazione, bensì di continue deroghe sempre più profonde al contratto, che progressivamente finisce col perdere l'autorità che merita e che, fuori dal formalismo, non tutela più niente e nessuno.

Questa informativa oltre che rendere noti gli argomenti trattati nell'incontro dell'8 luglio avente ad oggetto le ripartizioni del PdB del trasporto regionale ha lo scopo di paragonare i temi portati al tavolo con il dettato contrattuale mettendo in luce e distanze che necessitano di essere colmate per poter riportare la discussione entro i termini corretti per avviare un serio confronto.

La FAST FerroVie, stanca di continue proroghe che generano solo incertezze nel personale costretto a lavorare fuori dai limiti contrattuali e non disponibile a rinviare ai territori questioni che meritano di una soluzione unitaria, si dice pronta ad affrontare la trattazione previa il ricondurre la discussione entro i confini contrattuali, fuori da questi non ci sono le condizioni per sedersi ad un tavolo che parte già su posizioni non equilibrate.