

SEGRETERIA NAZIONALE
Roma li 20 giugno 2008
Prot. 889/9/SN

Ing. Luigi Ciccarelli
Direttore Generale
Federtrasporto

Dott. Domenico Braccialarghe
Direttore Risorse Umane Organizzazione
Trenitalia

Oggetto: violazioni contrattuali

Da quando è entrato in vigore il CCNL delle AF, il Gruppo FS e la società Trenitalia in particolare, hanno contestualmente iniziato e continuano ancora oggi a perseguire un tentativo di aggiramento delle norme liberamente concordate e stipulate, attraverso l'interpretazione strumentale e fantasiosa delle stesse, da sempre criticata e ufficialmente contestata dalla FAST FerroVie e dalle altre OO.SS. stipulanti in CCNL delle AF.

In quest'ultimo periodo vi è una chiara degenerazione di tale fenomeno, tale da raggiungere vette di assoluto spregio delle regole e delle norme contrattuali e legali, con soprusi ai dipendenti costretti a subire pena l'inflizione di provvedimenti disciplinari.

Riportiamo, a puro titolo esemplificativo, quattro dei casi più eclatanti che evidenziano, al di fuori di qualunque fraintendimento, la tendenza appena enunciata.

L'art. 34 comma 8.4 del Contratto Aziendale di Gruppo FS e accordo di confluenza al CCNL Attività Ferroviarie, individua per il Personale di Macchina una indennità di utilizzazione professionale distinta in parte fissa e in parte variabile.

Lo stesso articolo, al comma 8.3, esclude la possibilità di cumulo solo fra due indennità della parte variabile (lavoro e condotta), mentre, al comma 8.4, viene individuata una ulteriore specifica indennità per alcune tipologie di lavoro.

I dirigenti territoriali ed i responsabili della turnazione dei servizi delle tre divisioni di Trenitalia, invece, in presenza di un servizio di riserva o traghettamento svolto da personale comandato ad effettuare anche un servizio di condotta nella stessa giornata, predispongono la corresponsione delle competenze di una sola fattispecie, a seconda della prevalenza in ore dell'uno o dell'altro servizio.

Ci vediamo costretti, pertanto, a tornare ad evidenziare che alcune tipologie di lavoro previste al comma 8.4 sono connesse e conseguenti alla tipologia di condotta anche se diverse, infatti, non è prevista l'esclusiva utilizzazione in una sola tipologia di lavoro per volta, tanto che, nella formazione dei turni, tali tipologie sono concomitanti e consecutive in ordine di tempo.

Inoltre, nel CCNL delle A.F, non vi è menzione alcuna della possibilità di non cumulare dette indennità.

Degli innumerevoli casi presenti nelle turnazioni del PdM delle tre divisioni, ci appare tra i più emblematici quello della 15ª giornata del Turno ETR av di Napoli, dove, ad un servizio che prevede la condotta A/R su Roma in un nastro di h 9,24, vengono liquidate solo competenze attinenti la media d'impianto e la diaria, nessuna competenza inerente la condotta e i km percorsi (da evidenziare che il turno è anche un turno provvisorio).

A nostro avviso, diviene legittimo supporre che, un simile arbitrio, tragga spunto da passate disposizioni riferite a vecchi CCNL ma, bisogna pur ricordare, che in quelle norme si prevedevano condizioni diverse e non indennità specifiche, tanto che, il traghettamento prevedeva la corresponsione di un aliquota fissa più la media delle competenze d'impianto, mentre, la riserva, prevedeva solo la media delle competenze d'impianto.

Comunque, in entrambi i casi, veniva applicata l'aliquota più favorevole, fattispecie inapplicabile secondo il disposto dell'attuale del CCNL delle A.F..

A conclusione ricordiamo che, nel contratto vigente, é possibile, amministrativamente, far coesistere nella stessa giornata solare diverse posizioni di utilizzazione tipo: presente in servizio con la posizione di ferie, la posizione di ferie con quella di riposo, ecc ...

Alla luce di ciò diviene ancor più incomprensibile perché, in ambito contabile, pur essendoci indennità espressamente previste, non vengono corrisposte le dovute aliquote economiche.

Altrettanto enigmatico è il comportamento messo in essere da più di qualche capo impianto nei riguardi di dipendenti appartenenti ai profili deputati alla condotta o alla scorta inseriti in turno, allorché godono di giornate di assenza giustificata coprenti una giornata lavorativa interessante due giornate solari (Notte a cavallo o RFR).

In questo caso, l'accordo tra OO. SS. Nazionali e Trenitalia del 25 giugno del 2004, esplicativo ed integrativo della circolare aziendale dell'ottobre 2003 (detta "Pennacchi II"), prevedeva, al punto 8, il consumo di una sola giornata di AG ed il diritto alla ripresa del proprio turno.

Al contrario, come se tutto ciò non fosse mai stato stipulato, i capi impianto pretendono che, dopo aver usufruito della giornata d'assenza, il personale passi disponibile almeno fino al seguente riposo settimanale ovvero consumi due giornate d'assenza per rientrare in turno.

Un altro elemento costituente l'ennesima forma d'arbitrio lo riscontriamo entrando nel merito delle competenze descritte all'art. 21 del CCNL AF afferenti alla figura professionale del Capotreno/Capo Servizi Treno, ove si precisa che allo stesso, spetta il *"controllo ed intervento nelle attività di manovra e scambi in particolari situazioni"*.

Solo negli ultimi tempi sono state sollevate, in vari territori, controversie interpretative a fronte delle progressive chiusure degli impianti sulla base di scelte organizzative di RFI a cui Trenitalia intende rispondere allargando le maglie del contratto per spostare così il peso di tale riorganizzazione su una figura professionale che sta perdendo la sua specializzazione diventando sempre più un bacino su cui riversare gli effetti delle continue economie e le relative responsabilità.



La discussione è decisamente superflua rispetto al dettato contrattuale che, nel delineare le mansioni del Capotreno, usa termini quali: *"nei casi previsti, sulla base dei regolamenti e della normativa emanati dal gestore dell'infrastruttura, nell'ambito delle rispettive responsabilità"*. Termini ben diversi da *"in particolari situazioni"*, che indica ovviamente qualcosa di diverso dall'ordinario e che quindi non può certo essere previsto in turno, altrimenti il contratto avrebbe parlato di *"nei casi previsti"* dicitura conosciuta dai redattori del contratto e largamente utilizzata.

Dunque, se in merito alla manovra non si è parlato in questi termini, sta a significare che per questa si intendeva chiaramente qualcosa di diverso.

Il Contratto, tra l'altro, recita *"controllo ed intervento nelle attività di manovra e scambi in particolari situazioni"*, non dirigenza della manovra che invece rientra nelle competenze di un'altra figura professionale, quella del Capo Stazione *"svolgono attività: di dirigenza del movimento, di sorveglianza e coordinamento tecnico/pratico/amministrativo/gestionale in ambito stazione e nei settori relativi all'andamento dei treni, di applicazione delle norme regolamentari dell'esercizio e dell'attività di ripartizione dei veicoli"*.

Malgrado tutto ciò, con questo cambio orario, abbiamo dovuto registrare la presenza, in allacciamenti di turno del PdB, di parecchie colonne in cui è prevista la manovra da parte del Personale di Scorta.

Concludo ricordando che, in alcuni stabilimenti Cargo, Trenitalia sta provvedendo all'abilitazione di macchinisti (Tecnici specializzati livello D) al cosiddetto "modulo B", al fine dichiarato, di comandarli ad un servizio di rilevamento delle caratteristiche tecniche dei rotabili, computo e verifica della frenatura ed emissione delle prescrizioni tecniche a treni effettuati senza capotreno, contravvenendo, in questo modo, in un solo colpo, all'IPCL, alla PGOS ed alla legge 300/70.

Alla luce di quanto su esposto, si ritiene, pertanto, improcrastinabile un intervento delle SV in indirizzo al fine di garantire la cessazione di tali violazioni e la normalizzazione di corrette relazioni industriali.

Nel caso di un mancato intervento, la scrivente, si riserva di mettere in atto azioni a tutela dei lavoratori nonché a supportare ogni legittima azione potesse essere intentata dai lavoratori, avverso tale abusi.

Distinti saluti



Il Segretario Nazionale

Pietro Serbassi

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Pietro Serbassi".

