

Riflessioni sull'accordo del 25 gennaio 2006

IN QUESTO NUMERO

- *Riflessioni sull'accordo del 25 gennaio 2006*

L'accordo del 25 gennaio 2006, pur non chiudendo del tutto la complicata vertenza in atto sulla determinazione del futuro delle ferrovie e del lavoro dei Ferrovieri, rispetto alla quale abbiamo già effettuato azioni di lotta, segna una svolta importante e riteniamo decisiva per il prosieguo del confronto.

La lunga trattativa, protrattasi oltre misura, che ha portato a questa parziale intesa aveva reso indispensabile un momento di sintesi e di valutazione per rendersi conto se esistevano i presupposti per arrivare ad un risultato congruo oppure interrompere le relazioni industriali, consumare un'ennesima azione di sciopero e preparare magari la categoria ad un ulteriore inasprimento della lotta.

Gli argomenti affrontati sui quali riteniamo si sia trovata una buona base di condivisione con il Gruppo FS sono:

1. VACMA (disconnessione e sperimentazione);
2. Interpretazioni contrattuali (sciopero e trattamento economico sulle ferie, apprendistato, permessi legge 104, titoli di viaggio);
3. Immediata apertura del confronto sui singoli processi industriali di settori strategici come:
 - Manutenzione rotabili;
 - Logistica;
 - Passeggeri;

- RFI.
- 4. le ultime iniziative della DGOL in merito al settore commerciale, rispetto alle quali possiamo affermare di aver bloccato i tentativi di ogni cessione di attività.

A nostro avviso in questo accordo l'elemento rilevante resta il credito di fiducia che il Sindacato ha dato ancora una volta a questo management, che negli ultimi anni ha fatto di tutto per rompere il rapporto fiduciario, tra le parti, che è la base indispensabile per garantire corrette Relazioni Industriali.

Aver condiviso questo accordo che pur risolvendo alcuni problemi, non soddisfa pienamente i termini della vertenza aperta è segno di grande senso di responsabilità da parte del sindacato, ma soprattutto da parte dei ferrovieri tutti. Questo credito, al Gruppo F.S. sia chiaro però, che viene lasciato aperto a tempo e con la riserva che nel caso in cui non seguissero fatti concreti agli impegni presi, sia rispetto ai contenuti formali dell'accordo, che negli affidi verbali, l'azione di sciopero troverà pratica attuazione il prossimo 4 marzo 2006.

Entrando nelle valutazioni di merito non possiamo non iniziare che dalla problematica VACMA-SCMT. Nel verbale viene confermata con chiarezza la necessità di trovare soluzioni che rilevino la presenza e il controllo dello stato di

vigilanza del macchinista, ma che non devono interferire sulle normali operazioni di guida del treno.

In verità già successivamente all'accordo del 19 aprile 2006, i cui contenuti erano altrettanto chiari, l'azienda ha vanificato l'impegno di separare il VACMA dal sistema SCMT, oggi alla luce di questa nuova intesa, nella quale si è confermato l'impegno e condiviso un percorso che porti alla disgiunzione del sistema VACMA dal sistema SCMT, dobbiamo se possibile marcare, soprattutto sul territorio, un maggior controllo sull'attuazione dei sistemi condivisi.

In considerazione della lunghezza oggettiva dei tempi di realizzazione di una diversa ingegnerizzazione dei locomotori, si è infatti stabilito che sarà necessario il rilevamento dello stato di vigilanza e che nell'implementazione dei nuovi sistemi non sarà più richiesto il controllo della presenza.

Il sistema VACMA verrà sostituito con un nuovo sistema di rilevamento, attraverso diversi punti di reiterazione che saranno valutati idonei da una commissione mista, che si avvarrà di assessor nominati concordemente sia dall'Azienda che dai Sindacati. Successivamente alle scelte della commissione seguirà una fase di omologazione e di individuazione di soluzioni ergonomiche rispettando ovviamente

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
1/02	15:00	Ripartizione turni P.d.M.
2/02	16:00	Ripartizione turni P.d.B.

...è stato da subito sancita la necessità di un ripianamento degli assetti occupazionali in settori come il Personale di Macchina e di Bordo, rispettivamente con 350 e 450 nuove unità lavorative...

tutte le procedure previste in questi casi dalla legge 626/94.

Aver modificato la ostile posizione Aziendale e Ministeriale in merito all'apparecchiatura VACMA è indubbiamente un primo passo avanti rilevante. Per valutare concretamente i risultati è chiaro che dovremo aspettare che si insedi la Commissione e verificare le azioni e le soluzioni che verranno messe in atto.

Sulle questioni applicative o interpretazioni contrattuali, come esse vengono chiamate di volta in volta non cambia la sostanza del problema. Infatti, il contratto delle attività ferroviarie è stato caratterizzato r i p e t u t a m e n t e da "interpretazioni aziendali unilaterali e spesso balzane" e conseguentemente ogni accordo è stato spesso "manomesso ed inquinato" con il fine di normare istituti contrattuali poco graditi al Gruppo FS o alle Società del Gruppo stesso. Ad ogni buon conto anche in questa occasione siamo riusciti a riportare alcune interpretazioni in termini quanto meno condivisibili:

- A seguito dell'accordo del 23 giugno 2005, in alcuni impianti manutentivi è stata cambiata la turnazione da giornaliera a turni avvicendati (turni in terza); tale cambiamento come è noto dava diritto a una nuova competenza che aveva lo scopo di compensare la perdita di quelle che, per effetto dell'applicazione del nuovo orario non spettavano più. Il cambio d'orario di lavoro con i turni in terza, però nel frattempo era già stato realizzato in alcune officine senza il corrispettivo economico stipulato il 23 giugno 2005. Nonostante gli affidi e

le garanzie date al sindacato al momento della stipula, non è stata garantita omogeneità di trattamento economico a tutti i lavoratori della manutenzione che hanno accettato di modificare il proprio orario di lavoro. In questa occasione abbiamo preteso e chiuso definitivamente la querelle definendo chiaramente la spettanza economica per tutti i lavoratori della manutenzione che fanno turni avvicendati;

- Anche nel merito del computo dei permessi dovuti per la legge 104/92 è stato chiarito una volta per tutte che saranno validi per la maturazione anche della 14° mensilità;
- Sul tema dei titoli di viaggio è stata definita una tabella di costi a carico del personale dipendente, dei familiari e del personale in quiescenza per usufruire dei nuovi prodotti commerciali sui treni passeggeri. Il principio che in questo accordo è stato accolto dal Gruppo FS è che, la definizione di ogni eventuale aumento di tariffa ed di ogni nuovo prodotto commerciale dovrà essere sottoposto al vaglio del sindacato e non dovrà essere più solo il frutto di decisioni unilaterali del settore commerciale della Direzione Passeggeri;
- Riguardo i contratti di apprendistato per il personale di bordo è stata rimossa l'iniquità che si era verificata dai diversi modi di inserimento messi in atto. Si è chiarito finalmente il diritto al riconoscimento dell'anzianità pregressa, al momento della trasformazione del contratto di apprendistato a contratto a tempo indeterminato;
- Infine, con una lettera interna la Holding ha stabilito che

nel CCNL delle Attività Ferroviarie non deve essere più riproporzionato il numero di ferie annuali, di cui all'art. 25 del CCNL, di permessi ex art. 15 Accordo di confluenza e di ex festività soppresse di cui al punto 4 dell'art. 24 del CCNL, in ragione di periodi di astensione dal lavoro (sciopero). Metodo di conteggio che in maniera arbitraria era stato adottato nella chiusura delle ferie di fine anno.

Assodata inoltre la necessità di un'apertura dei confronti sui processi industriali di settori strategici, è stato da subito sancita la necessità di un ripianamento degli assetti occupazionali in settori come il Personale di Macchina e di Bordo, rispettivamente con 350 e 450 nuove unità lavorative che verranno distribuite secondo quanto verrà deciso nelle apposite riunioni di merito che si terranno con Trenitalia. Chiaramente queste unità si aggiungono alle assunzioni già determinate da Trenitalia negli ultimi tempi e annunciate alla stampa dall'Amministratore Delegato del Gruppo FS, Ing. Elio Catania. Come Fastferrovie, ma da parte sindacale in genere, si è convinti che tali quote di nuova occupazione non sono rispondenti alle reali necessità, ma sono certamente una buona base di partenza per la rimozione delle difficoltà di circolazione registratesi nel recente passato. Nella settimana entrante finalmente sarà pertanto possibile entrare nel merito della ripartizione dei servizi per i turni del PdM e PdB e definire così nastri lavorativi concordati sul territorio.

Infine, l'accordo si è chiuso con la determinazione dell'attribuzione del Premio Risulta-

FAST - CONFSAL

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613

Tel.: 06 4454697

Tel.: 06 47307666

**L'AUTONOMIA ... UN
VALORE PER LA TUTELA**

Siamo su internet

www.fastferrovie.it

**DAI FORZA ALL' AUTONOMIA
ADERISCI ALLA ...**

**FAST
Ferrovie**

SMA

TESSERAMENTO 2006

**> l'Europa...la società...la politica...
> il mondo dei trasporti che cambia...
> una nuova sfida per il sindacato...**

www.fastferrovie.it

ti Annuale per l'anno 2004 che verrà pagato nel ruolo paga del mese di Marzo 2006 con le stesse modalità dell'anno precedente.

Riguardo alle trattative sui piani industriali chiaramente non era possibile calendarizzarle compiutamente in poche ore, quindi nei prossimi giorni si sceglieranno le date d'inizio dei confronti di merito per tutte le Società del Gruppo.

In queste occasioni potremo così confrontarci sui temi fondamentali che decideranno il futuro della nostra Azienda. L'incontro con l'Am-

ministratore Delegato del Gruppo FS servirà certamente ad attenzionare particolarmente i piani d'investimento e di sviluppo della Società attese le notevoli difficoltà esistenti sul piano della produzione e del bilancio.

Nel lasso di tempo che ci separa dalla data del 4 marzo, nella quale abbiamo differito l'azione di sciopero, dovremo anche esaminare le questioni relative ai vettori commerciali di Trenitalia che sempre per mancanza di tempo non siamo riusciti ad affrontare.

In conclusione ci corre

anche l'obbligo di far presente che in questo negoziato un grande ruolo è stato svolto dalla mobilitazione del personale che non ha mai fatto mancare il proprio sostegno alle delegazioni trattanti nelle fasi calde del confronto.

Ci sentiamo di esaltare tale atteggiamento confortati anche dagli atti concreti che durante il confronto con il Gruppo FS, o meglio con le sue "articolazioni", sono stati attuati sui territori dalle strutture periferiche del Sindacato. Ne sono un esempio tangibile la Circolare sui diritti d'ammissione dei dipen-

denti uscita il giorno stesso dell'accordo e ancora più sintomatico, la disposizione della Direzione Tecnica di RFI n° 73 - 2006 che riporta il Capo Treno stabilmente in Cabina di guida nel caso di condotta ad agente unico. Nei fatti si ritorna quindi indietro rispetto all'ultima fase di applicazione delle delibere 35 e 36 del 2003.

Questo ultimo risultato è il frutto di una battaglia che, a quel tempo come SMA, abbiamo fatto in alcune fasi ed in molti territori anche in solitudine.