



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE 00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel. 06/4456789 Fax 06/44104333
Sito internet: www.sindacatoorsa.it e-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

L'Or.S.A. NON FIRMA L'ACCORDO!

Nella notte tra venerdì 15 maggio e sabato 16 è stato firmato da tutte le altre OS un accordo con il gruppo FS di riorganizzazione delle attività di RFI e Trenitalia. L'intero impianto si basa su un un accordo quadro (*accordo programmatico per il rilancio competitivo del gruppo fs*) e quattro allegati, A, B, C, D.

l'allegato A (RFI) relativo:

1. alla *Nuova Organizzazione Territoriale di Rete Ferroviaria italiana*;
2. a *Manutenzione Infrastrutture*.

l'allegato B (Trenitalia) relativo:

1. a *Equipaggio treno*;
2. a *Manutenzione Rotabili*.

gli allegati C e D sono riferiti al fondo e precisamente all'*Accordo di integrazione e modifica dell'accordo istitutivo del Fondo per il perseguimento di politiche attive di sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo FS* e al relativo **ACCORDO DI PROCEDURA**. Questi ultimi due allegati sono stati siglati anche dall'Or.S.A..

Oltre a quanto previsto negli allegati A e B nell'accordo programmatico si prevede anche un percorso negoziale finalizzato a riorganizzare ed efficientare altri settori (Divisione Cargo, Vendita e assistenza, Navigazione).

L'accordo introduce l'Agente Solo e, convenendo un *primo aggiornamento* delle normative di lavoro e retributive del PdM e PdB delle Divisioni passeggeri (nei prossimi giorni verrà modificata in modo pesante la normativa del personale della Divisione Cargo), ipoteca pesantemente la trattativa sul rinnovo del Contratto delle Attività Ferroviarie.

Infatti nell'accordo viene concordato esplicitamente che, nell'ambito del contratto delle attività ferroviarie, sarà necessario *ridefinire la normativa degli equipaggi tenendo presenti le condizioni di concorrenza presenti sul mercato*. In questa ottica si andrà verso un ulteriore peggioramento delle normative appena modificate.

Quindi un accordo caratterizzato da una palese e preoccupante transitorietà che condiziona e compromette la futura trattativa del contratto già orientata verso ulteriori peggioramenti normativi e organizzativi.

Sono previste assunzioni per RFI (350 unità) e Manutenzione Trenitalia (548 unità) quest'ultime legate ai livelli di efficientamento produttivo (1450/1500 ore). Quantità non ancora sufficienti a compensare le attuali carenze.

Nel seguito affrontiamo le questioni di merito relative ad alcune specificità maggiormente penalizzate come il PdM e PdB che caratterizzano in modo particolare il nostro dissenso soffermandoci sui punti di maggiore criticità.

EQUIPAGGIO AGENTE SOLO

L'accordo non affronta esplicitamente le questioni di sicurezza complessiva se non attraverso alcune dichiarazioni della società, che dovranno ancora essere verificate dagli organi competenti, dai RLS, dalle RSU, in merito al soccorso, alle tecnologie, ai mezzi.

PDM

Per quanto riguarda le modifiche normative relative alle divisioni passeggeri, l'accordo, nel confermare le *prescrizioni normative vigenti*, evidenzia che *solo nella fase di avvio* del modulo ad agente solo si rispetteranno alcune condizioni operative quali:

- linee e mezzi attrezzati con SCMT e GSM/GSMR e comunicanti con la parte rimorchiata;
- servizi diurni (5/24).

Le prestazioni lavorative giornaliere del servizio ad agente unico vengono aumentate come segue:

- lavoro; da 7/8 ore, con la pausa di 40 minuti, si passa a 8 ore e 30 comprensive della pausa refezione;
- condotta al netto delle soste:
4 ore e 30 per i servizi AV;
4 ore per i restanti servizi delle divisioni passeggeri.

(gli attuali limiti di condotta ad agente unico sono: 2 ore e 30, elevabili a 3 ore, per i servizi di sola andata o solo ritorno con RFR e 3 ore e 30, elevabili a 4, per i servizi di A/R).

Al personale interessato viene riconosciuto un aumento di 1,70 euro dell'indennità di condotta oraria ad agente unico e un aumento di 0,19 euro dell'indennità chilometrica. Restano confermati ai soli fini economici i limiti per il riconoscimento delle flessibilità già previsti ai punti 2.10.3a e 2.10.3b del CCNL AF.

PDB

Per quanto concerne il personale viaggiante le modifiche incidono sulla squadra di scorta che pertanto risulta essere formata come segue:

- per i treni DPNI: 1 CT/CST per le prime 4 carrozze + 1 CT/CST per composizioni fino a 12 carrozze;
- per i treni DPR : 1 CT/CST per le prime 8 carrozze + 1 CT/CST per composizioni superiori.

Al personale che opera nelle condizioni di cui sopra, fermo restando il compenso per le vetture eccedenti, viene corrisposto un aumento di 0,75 euro dell'indennità oraria di scorta. Vengono aggiornate a 35% e 10% le indennità previste all'art 75 punto 2 del CCNL AF.

Come è evidente, sia per il PDM sia per il PDB, le pesanti modifiche normative e organizzative concordate rappresentano solo l'inizio di un percorso già tracciato che si concretizzerà con ulteriori peggioramenti nell'ambito della trattativa prossima del CCNL delle Attività Ferroviarie. Una scelta grave e negativa consapevolmente assunta senza alcun coinvolgimento dei lavoratori interessati.

Il nostro dissenso è dunque più che motivato anche perché nell'intero impianto dell'accordo risulta ridimensionato ulteriormente il ruolo delle RSU. Dobbiamo perciò contrastare con determinazione questo percorso con il coinvolgimento dei lavoratori in un'azione collettiva importante partendo da una capillare azione informativa e attuando conseguenti e tempestive azioni di lotta.

La segreteria Generale ha attivato in data odierna le procedure di raffreddamento della conflittualità.

Roma, 22 maggio 2009