

UNA VOCE FUORI DAL CORO...

(a proposito di " non riuscire a vedere ... o fare finta ... oltre il proprio naso").

Dal 15 maggio ad oggi, nonostante il continuo e persistente silenzio da parte degli "altri", abbiamo cercato di portare a conoscenza i colleghi di lavoro del "percorso" che era iniziato e che ancora oggi non si sa dove porterà.

Purtroppo - scusate la presunzione - ogni pessimistica previsione si è rivelata fortemente realistica, anche con atti successivi che ne hanno confermato la loro "funesta" applicazione.

La realizzazione dell'Accordo stipulato da Tutte le Organizzazioni Sindacali, tranne che dall'OrSA, infatti ha portato a radicali modifiche del modo di lavorare sia del Personale di Bordo che del Personale di Condotta.

Non a caso, e sfido chiunque a contraddirmi, i carichi di lavoro sono aumentati, le famose promesse di consistenti aumenti del salario si sono rilevate in molti casi prive di un reale fondamento, a meno di considerare tale - per quanto riguarda il PdB - l'incremento del "premio di controlleria", tutto da verificare e da realizzare in termini pratici attraverso lo svolgimento del lavoro quotidiano, tralasciando - per pudore - l'incremento di 0.75 centesimi di Euro sull'ora di Scorta, in caso di presenza di 1 solo Agente di Condotta.

In pratica tutto legato all'accettazione di mutate condizioni di lavoro, con l'incremento di compiti e di responsabilità che non hanno trovato nessuna rispondenza in conseguente riconoscimento economico "fisso" e comunque stabilito in partenza, almeno per quanto riguarda il PdB.

Qualcuno potrebbe rispondere che questi temi hanno corrispondenza e definizione nell'ambito di un ipotetico e futuro rinnovo contrattuale, ma dimentica - colpevolmente - che le "regole" contrattuali sono state modificate in "corso di vigenza", facendo - di fatto - nascere la prima contraddizione in termini.

A parte le considerazioni iniziali, cerchiamo di fare un po' di ordine rispetto a quanto accaduto dalla firma dell'accordo del 15 maggio 2009, cercando di attenerci ai fatti, non tralasciando - comunque - alcune puntualizzazioni che, come in ogni caso, hanno portato alla necessità (udite, udite!) di operare un ulteriore chiarimento, ratificato in un accordo successivo realizzato (guarda caso 2 giorni prima dello sciopero proclamato dall'OrSA) in data 8 ottobre u. s., con ulteriori e palesi peggioramenti alla già difficile situazione.

LA PREMESSA

L'introduzione della Condotta ad "Agente SOLO" - e in alcuni casi non più Unico - come descritto nel famoso Accordo, è stato definito "... il punto iniziale di un percorso che porterà alla ulteriore revisione dell'orario di lavoro degli Equipaggi (quindi Macchina e Bordo), da realizzare nell'ambito del rinnovo contrattuale ...".

Già questa prima considerazione dovrebbe portare a capire che la Controparte "non si è accontentata", manifestando con questa dicitura - riportata nell'Accordo - ulteriori momenti di "contrazione" rispetto alle condizioni realizzate " ... in funzione dei comportamenti dei COMPETITOR e dello sviluppo del MERCATO ...".

Come dire che se, ad esempio, NTV (ad oggi individuata come maggiore concorrente) operasse una scelta di utilizzazione dei propri dipendenti in una determinata direzione, anche i lavoratori di TRENITALIA dovranno adeguarsi a questa situazione, per riuscire a "reggere" la concorrenza ed il mercato, che aleggia sempre più minacciosi e vicini (2011) sulla testa di tutti gli Operatori Ferroviari.

IL MODULO DI SCORTA

Nel trasporto Passeggeri N/I, dopo le battaglie degli anni scorsi (vedi accordo del 2004), si è giunti alla determinazione - voluta dalla Società - di assegnare il numero degli Agenti ai treni in base alla Classificazione stabilita da ANSF e non più rispetto alla tipologia del Materiale, stabilendo il precedente che, una volta completata tutta la "flotta" dei materiali assegnati a Trenitalia (conversione in Categoria A per comprendere), la presenza del PdB si ridurrà al massimo a 2

Agenti (almeno per il momento) per la DPNI, mentre per la DPR è stabilizzato che fino ad 8 vetture c'è la presenza del "solo" Capo Treno, mantenendo – sempre per il momento – il pagamento delle vetture eccedenti, che facilmente sparirà con le successive fasi di "confronto" tra le parti, non dimenticando – sempre per la DPNI – che sono assegnate in sede di formazione dei turni 4 vetture "base" al Capo Treno e 8 vetture "base" al CST (per memoria prima erano 3 e 5). Questa operazione, come vedremo in seguito quando parleremo di Orario di Lavoro, porta alla "riduzione" del numero di addetti del PdB non inferiore al 20 – 25% degli attuali organici nei Turni.

L'ORARIO DI LAVORO

Rispetto a quanto previsto nel vigente CCNL (7/8 ore con la presenza dell'Agente Unico nelle fasce orarie previste per i treni della DPR), si passa all'applicazione delle 10 ore in ogni situazione – con esclusione della fascia oraria notturna, rimasta ad 8 ore – operando anche in questo caso, coniugando le condizioni modulo/orario, il recupero predetto, già realizzato nei Turni della DPR stessa, come ad esempio a Milano, dove il Fabbisogno dei Turni è passato da **817 Unità a 764 Unità, solo con l'applicazione dell'accordo.**

Queste valutazioni mi fanno venire in mente le parole di un esponente della FIT/CISL che il pomeriggio del 15 maggio continuava a ripetermi, prima della "Loro" firma dell'accordo predetto, che " ... per il PdB non cambiava niente ...".

Come sempre, totale smentita ...

COMPITI ED ATTRIBUZIONI

Oltre alle attribuzioni oggi previste e contemplate nel "mansionario" del PdB nello svolgimento del Servizio, sono state aggiunte quelle relative al 2° Agente di Condotta, in pratica l'esecuzione della Prova Freno sui materiali TUTTI (anche gli ETR), senza nessuna maggiorazione dei Tempi Accessori i quali, in base alla "correzione" **apportata il giorno 8 ottobre " ... saranno rivisti in Sede di Accordo sulla Turnificazione Nazionale ... "**, cioè **"... campa cavallo che l'erba cresce ... "** viste come sono andate le ultime occasioni di confronto di questi anni, oltre all'assegnazione di tutti i compiti di intervento nella Circolazione – con esclusione delle linee esercitate con il "Blocco Radio" – fino a ieri, come detto, di competenza del 2° Agente di Condotta, o – in alcuni casi – dello stesso Capo Treno, come Agente Treno.

SICUREZZA ED INTERVENTI

Come tutti sappiamo, la famosa "copertura" della Rete GSMR non è affatto completa e totale su tutte le Linee, con gli inconvenienti facilmente immaginabili in caso di "perturbazioni della Circolazione".

Ebbene, sempre in data 8 ottobre si è stabilito – ancora una volta ed in maniera ripetitiva – di lasciare alla Società il compito di "verificare e predisporre" la completa attivazione di una condizione basilare per l'effettiva realizzazione di quanto scritto nell'accordo stesso.

Come pure è stato stabilito che, in condizione di degrado delle apparecchiature CAB Radio o GSMR in Cabina di Guida, il Capo Treno " ... prende posto stabilmente in Cabina di Guida fino alla prima località dove si provvederà all'adeguamento dell'Organico ..."; domanda: mi spiegate qual è la prima località per un treno che, ad esempio, effettua la prima fermata a Milano Centrale dopo la partenza da Roma Termini, nel quale sono presenti "solo" il Capo Treno e 1 CST (**forse**) Oppure se il guasto si verifica a Falconara Marittima ed il primo ISP (Impianto PdB Passeggeri N/I) si trova a Roma Termini?

In pratica, "... saluti e baci anche al Modulo di Scorta ..." per effetto di una situazione di "degrado".

Come in ogni circostanza, sentiti alcuni esponenti Sindacali delle OO. SS. firmatarie, questo appare come il ribadire " ... il ruolo e l'importanza del Capo Treno ... " forse dimenticando che uno dei compiti – sempre e comunque ribaditi nelle fasi di Istruzione Professionale – di rilevante e giusta importanza per il PdB è e rimane quello dell'Assistenza alla Clientela a bordo treno e in corso di viaggio.

Domanda: chi e come potrà espletare questo compito, da "solo" e su 12 vetture (nel caso di maggiore composizione del Treno) per tutto il viaggio?

LE “CHICCHE” FINALI

Rispetto alle anomalie relative al funzionamento del “Blocco Porte”, sempre in data in “integrazione” dell’accordo del 15 maggio (8 ottobre 2009), si ribadisce da parte della Società che “ ... sono problemi loro ... “, con la conferma delle procedure adottate e comunicate ad ANSF, comunque avallate dall’Agenzia stessa, mantenendo lo stato attuale di mancanza di sicurezza.

Per quanto riguarda l’utilizzo del Taxi si va verso l’annullamento di tutti gli accordi locali, stabilendo un principio di assegnazione che interviene “solo” in presenza di condizioni particolari.

Sull’intervento del 118 (Emergenze per malore del PdM) si rimane fermi a circa un anno fa, senza ulteriori specifiche e nuovi elementi che porterebbero ad un miglioramento delle condizioni.

Per la pausa pasto, viste le condizioni realizzate in alcuni casi in violazione del vigente CCNL, è ribadito il famoso impegno, già riportato per le “prove – freno”, di una revisione in Sede di Contrattazione dei Turni.

Questi i fatti; risulta comunque necessario aggiungere che, dietro le quinte, intervengono altri e importanti elementi, a tutt’oggi ancora non ufficializzati, ma che fanno parte di un “secolare cammino di co-gestione tra le parti”.

Per essere più chiaro faccio riferimento alla “nuova” Organizzazione degli Impianti derivante dal progetto presentato alle OO. SS. in data 29 luglio u. s., che sembra “dovrà” subire rilevanti modifiche per la collocazione del prodotto ed il conseguente utilizzo del Personale di Condotta e di Bordo.

Infatti (guarda caso) si prevede che qualche Impianto, inizialmente escluso dall’assegnazione del prodotto “Freccia Rossa”, “Freccia Argento” ed anche “Freccia Bianca” , rientrerebbe all’interno di questa collocazione senza nessuna motivazione tecnica e di specifica utilità gestionale, ma solo per la sua maggiore peculiarità “Sindacale” (.....).. **Il che vorrebbe dire che oggi ti “sistema” e domani ti toglie tutto perché ti dimostro che non sei produttivo.**

Premesso che personalmente sono convinto che l’assegnazione operata a partire dal 14 dicembre 2008 aveva mortificato la professionalità e la preparazione dei Lavoratori di quegli Impianti, non comprendo come mai oggi la Divisione (e la Società) “torni indietro” rispetto alle precedenti scelte operate.

Come la mettiamo, allora, con la tanto declamata e richiesta – anche dallo stesso AD – “economicità di Gestione” e la riduzione dei costi?

Personalmente ritengo questa eventuale decisione un’operazione che nel gergo “sindacalese” viene chiamata “mar tta” di una Componente (S.tà) verso l’altra (S.cato), parafrasando il più “ ... antico mestiere del mondo ... “ una volta di principale prerogativa femminile ma oggi allargata a tutti i generi.

Ad ogni lavoratore le proprie considerazioni

Pompeo ANDOLFI

Roma, 17 ottobre 2009.