

Milano, 15 dicembre 2017

Al CNE OR.S.A. Macchinisti Uniti
A tutti i Coordinatori Nazionali
A tutti i Coordinatori Regionali
A tutte le RSU/RSA
A tutti gli attivisti
e per Conoscenza
Ai Segretari Regionali di OR.S.A. Ferrovie
di estrazione OR.S.A. Macchinisti Uniti

Oggetto: Commissione OR.S.A. Macchinisti Uniti comparto Merci

In data 15 dicembre 2017, presso la sede OR.S.A. Ferrovie di Milano Centrale, si sono riuniti per discutere sulla situazione del comparto Merci 3 Coordinatori Nazionali Esecutivi, i segretari delle Marche e dell'Umbria, il Coordinatore delle Imprese Private di OR.S.A. Lombardia ed alcuni attivisti delle imprese private merci.

Durante tale assise sono stati discussi diversi temi tra cui quello dell'unico macchinista abilitato alla condotta dei treni; il sistema di controllo dell'attività del macchinista; le normative di lavoro e la posizione che dovrebbe tenere il Coordinamento Nazionale durante le varie trattative di secondo livello.

In merito alla situazione dell'equipaggio treno si è ribadito il quadro legislativo, che regola l'aspetto del soccorso al macchinista solo, e le recenti intervenute sentenze giudiziarie e prescrizioni Asl che, rigettando di fatto l'equipaggio ad agente solo, segnano inevitabilmente la strada del prossimo confronto sindacale. Le esigenze espresse dalle aziende Merci hanno portato RFI ad attivare nel 2017 dei tavoli tecnici congiunti con le Imprese Ferroviarie, dai quali è scaturito un piano di azione per consentire la circolazione in deroga dei treni fino a 2.000 tonnellate e lunghezze fino a 750 metri.

Nel corso dell'incontro si è constatato che tali esperimenti sono stati effettuati solo su alcune linee della pianura padana e sui collegamenti ai valichi di Chiasso e Tarvisio e che a fine 2017 la Rete Ferroviaria Nazionale ha solo alcuni impianti in grado di ospitare moduli di 750 metri, ma nessuna linea adeguata a tale standard. Tuttavia si è convenuto che laddove questi esperimenti divenissero punto di riferimento del trasporto merci italiano, l'unico equipaggio in grado di garantire la sicurezza dei lavoratori e della circolazione Ferroviaria in genere è quello costituito da due agenti a bordo treno in grado di condurre il treno in caso di emergenza. Tale situazione, oltre a permettere un soccorso qualificato in caso di malore del macchinista, permetterà un minor aggravio della condizione lavorativa degli operatori ed una maggior reattività/tempestività in caso di incidente/disservizio. A tal proposito si impegnano le strutture sindacali interessate a mantenere tale equipaggio in tutte le società di trasporto merci sul territorio italiano, così come già fatto da alcune segreterie ORSA.

Nel comparto Merci si è concordata l'inutilità del sistema di controllo dell'attività del macchinista, qualunque esso sia, in quanto tale funzione è già svolta dal secondo agente presente in cabina di guida. Sul territorio sono già state avviate iniziative al fine di contrastare il sistema di

vigilanza installato sui locomotori di diverse imprese, si chiede pertanto al coordinamento di farsi parte attiva denunciando l'installazione del sistema SIFA/VACMA (ritenuto peraltro lesivo per il personale, contestato da molti RLS e oggetto di circa 31 prescrizioni/disposizioni emesse da ASL di tutto il territorio nazionale) ed avviare una vertenza per rimuoverlo o inibirne il funzionamento laddove sia ad oggi in funzione.

I partecipanti hanno convenuto sulla necessità di giungere ad un quadro normativo/contrattuale quanto più omogeneo al fine di salvaguardare la salute dei lavoratori, il miglioramento della qualità della vita di ogni macchinista e un contestuale regime di leale concorrenza tra le aziende Ferroviarie. Purtroppo la nascita delle nuove imprese ferroviarie private non è stata accompagnata da normative comuni di riferimento del settore.

Le nuove imprese, spesso, adottano una politica industriale di deregolamentazione del lavoro, talvolta anche in maniera pericolosa (vedi la costante pressione di alcuni manager per utilizzare l'agente solo sul trasporto merci), alimentando appetiti speculativi a discapito della sicurezza e delle condizioni dei lavoratori. Tale pratica che mira a drogare il sistema di sana competizione industriale fa scaturire la conseguenza che, all'interno della rete ferroviaria nazionale, orbitano imprese che attuano contratti di lavoro talora insostenibili e con costi del personale eccessivamente bassi. La primaria conseguenza di tali simulati "contesti concorrenziali", in gran parte ricadenti sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario, è chiaramente la precarietà del lavoro e la contrazione della sicurezza ferroviaria.

I responsabili dell'Organizzazione ORSA attivi nelle varie imprese CARGO, si impegnano pertanto a ritrovarsi periodicamente per individuare opportune garanzie per i lavoratori del comparto merci e valutare assieme quali rivendicazioni sostenere su ogni tavolo di trattativa aziendale. Evidenziano la necessità di non derogare rispetto ai diritti già presenti nelle varie società di trasporto ed evitare, da parte della struttura nazionale, di produrre involuzioni normative rispetto a quella ad oggi utilizzata ricercando invero un miglioramento delle attuali condizioni di lavoro.

L'assise termina i lavori alle ore 18.00

Coordinamento Nazionale OR.S.A. Macchinisti Uniti
il C.N.O.E.

Beccali Luca
