

Bologna 30/01/2022
Prot.n 6/2022/TPPER.

c.a AD TRENITALIA TPER scarl

Ing. Alessandro Tullio

c.a RUO TRENITALIA TPER scarl

Dott. Filippo Castagnetti

c.a. DO TRENITALIA TPER scarl

Ing. Alberto Filoni

c.a Segr Naz SLM FAST/Confsal

Sig. Vincenzo Multari

p.o.c. RUO TRENITALIA SpA

Dott. Stefano Conti

p.o.c. AGENS

Dott. Fabrizio Molina

p.o.c. Delegati RSU Manovra

p.o.c. Delegati RSU Equipaggi

p.o.c Delegati RSU Manutenzione, Verifica e Controllo Pulizie

La scrivente Segreteria Regionale SLM-FAST/Confsal Emilia Romagna relativamente al Verbale di Accordo Sindacale sottoscritto tra i rappresentanti della Società TRENITALIA TPER scarl e alcune OO.SS in data 27-01-2022 formalmente teso alla riorganizzazione degli impianti di manovra, formazione treno e verifica, verbale scaturito da confronto svoltosi in più sessioni e a cui codesta segreteria ha costruttivamente partecipato, premesso che come rivendicato dalla scrivente durante i confronti tale verbale in alcune sue parti:

- andrebbe a modificare quanto previsto dal vigente CCNL AF/FSI 20216, rispetto alla declatoria professionale per il Tecnico di Manovra e Condotta;
- andrebbe a modificare i tempi accessori per la messa in servizio forniti ai macchinisti;
- prevederebbe che il Tecnico di Manovra e Condotta (A4- D.lgs 247-2010) metta in servizio treni viaggiatori (piuttosto che manovre) sostituendosi al macchinista (B – D.lgs 247-2010) che invece riceverebbe il treno in cambio volante con tempi accessori ridotti (15 minuti, come consegne tra macchinisti pat. B1), ciò in spregio al D.lgs 247/2010 e del CCNL AF/FSI 2016;
- metterebbe teoricamente in discussione le responsabilità della messa in servizio del treno stesso in capo esclusivamente al macchinista pat. B- D.lgs 247/2010;
- metterebbe in discussione la possibilità che il macchinista possa chiedere al regolatore della circolazione la sostituzione del materiale rotabile, prerogativa del macchinista (B – Dlgs 247/2010) e invece non possibile per il Tecnico di Condotta (A4- Dlgs 247/2010);

- sposterebbe (ammesso che legge permetta) la responsabilità della messa in servizio del treno per tutto il tragitto e per tutti i componenti degli equipaggi che si susseguiranno, dal Macchinista al Tecnico di Condotta, ciò, senza che sia stata effettuata una valutazione del rischio rispetto a SSL ne una valutazione del rischio rispetto a sicurezza d' esercizio;
- si andrebbe modificare l'organizzazione del lavoro e ammesso si possa, le responsabilità civili e penali dei preposti per i relativi profili professionali rispetto ai certificati complementari A4 e B posseduti;
- si confondono ruoli e responsabilità tra figure professionali, riducendo di fatto la sicurezza nel complesso.

Come ripetuto all' inverosimile durante i confronti al tavolo da cui è scaturito tale accordo e come già richiesto al tavolo del personale equipaggi (rispetto ad interazioni con Tecnici A4 della società Trenord), come SLM-FAST chiedevamo al fine di rendere trasparente e sicuro l' esercizio ferroviario in coerenza DL 50/2019 e in coordinamento con il TUSL che fosse valutata e adottata una procedura di interfaccia tra operatori con certificato complementare (A4) e Macchinista (B1) nella fase di consegna e messa in servizio del materiale rotabile coerente con il certificato di sicurezza ANSFISA di codesta società e leggi vigenti.

Non avendo ne la società ne alcune parti sociali al tavolo, voluto valutare ovvero introdurre tale procedura di interfaccia, che riteniamo fondamentale per la sicurezza dell' esercizio ferroviario e quale tutela della legittimità del processo che si andrebbe a porre in essere, la scrivente O.S. e le RSU rappresentanti della scrivente O.S non hanno potuto sottoscrivere tale verbale di accordo ritenendolo illegittimo per le parti in cui si derogherebbe al D.lgs 247/2010 senza preventiva valutazione dell' Agenzia ANSFISA e di conseguenza anche le modifiche rispetto al dettato contrattuale.

Vi diffidiamo pertanto:

- da applicare tale accordo per tutto il personale (Tecnici di Condotta-A4, Tecnici di Verifica-A4 e Macchinisti-B1) relativamente alle parti incoerenti rispetto al D.lgs 247/2010;
- da applicare tale accordo agli Associati (Tecnici di Condotta-A4 e Macchinisti-B) a codesta organizzazione sindacale per le parti in difformità rispetto al vigente CCNL AF/FSI 2016, in quanto non essendo unitariamente sottoscritto dalle parti stipulanti il vigente CCNL AF/FSI 2016 applicato da codesta società, non ha validità erga omnes.

Auspiciamo una riflessione rispetto quanto sopra e disponibili a riprendere costruttivamente il confronto, daremo indicazioni agli associati di attenersi a quanto previsto dal CCNL AF/FSI vigente in ossequio al quadro legislativo di riferimento e non esiteremo a porre in essere le azioni funzionali al rispetto di quanto osservato a tutela degli Associati e della sicurezza d' esercizio e del lavoro.

Distinti saluti.



FAST MOBILITÀ
le Fast-Mobilità-Emilia Romagna
Edoardo Pappalardo