

## Comunicato incontro Mir

Oggi si è tenuto l'incontro previsto con MIR per analizzare le risultanze della mobilità di parte dei macchinisti di Mir Rail verso Trenitalia e contestualmente discutere dell'implementazione del modulo MEC3 con l'utilizzo di tale modulo di condotta anche nella fascia oraria notturna così come previsto dal CCNL AF e CA sottoscritto il 22 maggio 2025.

In apertura l'azienda ha illustrato tutte le consistenze divise per: dorsali di produzione, macchinisti, tpt, Quadri operativi, Sonilog e Manutenzione.

Successivamente sono state descritte le imminenti operazioni, che si confermano in continuità con quanto previsto dai piani illustrati a luglio 2025.

Tra il 13 e il 20 ottobre partirà un iniziale e sperimentale processo di implementazione dei servizi con modulo di condotta Mec 3, con la programmazione di servizi anche in fascia notturna in quelle realtà che erano già state elencate e dove l'utilizzo del modulo di condotta MEC3 viene già utilizzato su servizi programmati nella fascia orario diurna. Contestualmente si avvierà la programmazione e l'utilizzo del modulo di condotta MEC3 nella sola fascia oraria diurna nelle altre realtà che non lo applicavano, pertanto i servizi con mec3 programmati diventerebbero 306 diurni e 44 notturni, mentre dal 3 novembre diventerebbero 310 nella fascia diurna e 59 nella fascia notturna.

In tale contesto, il processo di mobilità dei macchinisti Mir verso Trenitalia avrà avvio il primo novembre e terminerà comunque entro lo stesso mese, per poi proseguire con ulteriori rilasci di personale nel 2026. In merito a questo processo c'è stato comunicato che le domande presentate sono state 399, di queste 44 risultano rinunciate, mentre i distaccati presso Trenitalia saranno 123 macchinisti; inoltre c'è stato comunicato che l'indagine emanata a luglio del 2025 sarà valida fino a luglio 2026. Le regioni che saranno impattate maggiormente in questa fase di avvio del Mec3 in fascia notturna sono: 8 Piemonte, 8 Lombardia e 9 Friuli venezia Giulia.

La società ha colloquiato ulteriori macchinisti per preparare i futuri passaggi verso Tper in Emilia Romagna nel 2026.

Altri elementi di discussione sono stati le tratte più complesse sotto l'aspetto dell'eventuale soccorso al macchinista che saranno interessate da servizi che utilizzano il modulo MEC3, per le quali la società avrebbe interdetto il modello sino a compimento di un'analisi di fattibilità e verifiche interne.

L'attenzione poi si è rivolta alla gestione degli impianti a terra e alle ricadute organizzative conseguenti allo spostamento di risorse da terra verso bordo con i necessari chiarimenti che occorre fare rispetto alle norme di utilizzazione del personale TPT utilizzato a bordo treno, al pagamento delle indennità, e più un generale all'impatto eventuale che avrà la mutata modalità operativa, rispetto agli impianti di terra e di macchina e relativi turni di servizio.

Al riguardo l'azienda si è impegnata a verificare anche tramite confronti da attuare sui territori, le ricadute sull'organizzazione del lavoro e su i turni di servizio del Personale di Macchina e degli impianti di terra in termini di carico di lavoro e presenze/compresenze in turno.

Relativamente al riconoscimento e al pagamento delle diverse indennità contrattualmente previste, l'azienda ha confermato che per il personale TPT, l'alternarsi di utilizzazione tra terra e bordo treno, non compromette il riconoscimento delle indennità specifiche del terra collegate al turno, così come saranno corrisposte le indennità di bordo quando si viaggia, con il riconoscimento delle indennità contrattualmente previste per il personale di macchina fatta eccezione per quelle relative e correlate all'attività di condotta.

Altro elemento importante da monitorare congiuntamente, sarà l'utilizzo continuativo del personale TPT a bordo treno e a terra, in modo da non avere anomalie sui turni al fine di avere una stabilità sulle norme di utilizzazione contrattuali previste per le prestazioni rese a terra e a bordo treno, evitando un alternarsi tra le diverse tipologie di utilizzazione che produrrebbe maggiori criticità.

In tale fase di avvio sperimentale di implementazione dei servizi con modulo di condotta MEC3, è stata confermata tra le parti la volontà di seguire congiuntamente il processo di trasformazione, al fine di prevenire le ricadute negative sui lavoratori, con la comune volontà e disponibilità a sanare tutte le criticità organizzative esistenti e che dovessero emergere, anche attraverso incontri territoriali che si programmeranno nei prossimi giorni.

A margine della riunione è stato concordato l'avvio di un ulteriore percorso con un incontro previsto per il 30 ottobre p.v., per l'inizio della discussione di applicazione contrattuale del CCNL FSI e CA nelle società Mist, TX, Intermodal e fissato un ulteriore incontro per Mercitalia Rail giorno 10 novembre per la verifica e la risoluzione di eventuali problemi che potrebbero emergere dall'avvio notturno e dell'implementazione in generale del modulo di condotta MEC3, ma anche per la discussione di alcuni necessari chiarimenti sulla normativa contrattuale preesistente e rispetto all'utilizzo a bordo del personale TPT.

Roma 09.10.2025

Le Segreterie Nazionali