



Comunicato del 3 marzo 2017 Commissione Tecnica Nazionale Mercitalia

Nella giornata di ieri si è tenuta a Roma la riunione della Commissione Tecnica Nazionale dei delegati FIT CISL della Società Mercitalia Rail.

Nei numerosi interventi sono state evidenziate le principali criticità registrate in questa prima fase di attuazione della Disciplina Speciale del Personale Mobile di Mercitalia, la cui applicazione, oltre ad aver registrato l'avvio dei nuovi turni di servizio senza i previsti incontri con le RSU e le OO.SS. nazionali e territoriali, ha determinato una serie di criticità per le interpretazioni contrattuali adottate dalla Società. La Commissione Tecnica ha chiesto un deciso intervento della Segreteria Nazionale rispetto all'indicazione data dalla Società ai Gestori del Personale Mobile (P.d.M. e T.P.T.) in merito all'uso dell'ordine reiterato per iscritto per imporre al personale le estensioni/elevazioni di prestazioni, allacciamenti di servizio e riposi giornalieri non completamente conformi a quanto contrattualmente previsto. Tale atteggiamento sta alimentando negli impianti un clima di tensione che determina contrasti tra tutto il personale interessato, per cui è necessario un chiarimento per favorire un clima costruttivo tra tutti gli operatori. Nello specifico gli interventi dei delegati della Commissione Tecnica hanno evidenziato le seguenti urgenti criticità da portare a rapida soluzione, già a partire dai prossimi confronti nazionali con Mercitalia Rail:

- **Applicazione delle flessibilità contrattualmente previste.**

La Società Mercitalia prevede che l'applicazione delle stesse non sia da ricondurre alla sola fase di programmazione dei turni collettivi (TV2), ma anche alla fase gestionale e di esercizio.

- **Servizi con durata massima del periodo di assenza dalla residenza maggiore di 24 ore.**

Gli allacciamenti elaborati, relativamente alla prestazione del servizio di ritorno a seguito di RFR, non risultano completamente rispondenti a quanto contrattualmente previsto, essendo tali servizi non caratterizzati esclusivamente da attività di condotta con accessorie e complementari ad essa strettamente correlate. Tali servizi possono essere accettati quando sono funzionali al mantenimento di un impianto o di un presidio, ma quando sono forzatamente utilizzati in situazioni operative che non hanno di queste necessità, risultano "incomprensibili" ai lavoratori gli allungamenti del nastro lavorativo oltre le 24 ore per poi riempirlo con invii o rientri "in vettura".

- **Servizi con RFR Diurni**

Necessità di rivisitazione della leva normativa introdotta, relativamente al carico di lavoro che peggiora qualora gli allacciamenti elaborati prevedano due servizi notturni afferenti il RFR e la compresenza di diverse flessibilità contrattuali, a cui spesso si associano criticità logistiche legate alle strutture presso le quali il personale effettua il riposo giornaliero.

- **Servizi con RFR che deborda dalla fascia oraria 0:00 ÷ 5:00**

Necessità di rivedere nel merito le singole casistiche che potrebbero verificarsi in esercizio per tali tipologie di servizio, con chiarimento univoco e ben definito degli aspetti e dei singoli requisiti contrattuali necessari per effettuare il servizio di ritorno programmato o la riprogrammazione dello stesso.

- **Termine del Servizio**

Per gli allacciamenti elaborati in regime di flessibilità va precisato che il personale ha la facoltà di lasciare il servizio entro e non oltre il termine massimo programmabile dell'estensione/elevazione prevista. E' necessario, inoltre, definire le modalità del termine servizio, qualora per effetto del ritardo treni in esercizio, la prestazione programmata nella

fascia oraria diurna (5.00 – 24.00) interessi la fascia oraria notturna (24.00 – 5.00). Tali aspetti hanno rilevanza sia dal punto di vista normativo che economico. Ciò anche in relazione a quanto è stato evidenziato e rilevato sui “diari dei servizi del personale” dove il parametro di riferimento della durata della prestazione recepita dal sistema, risulta essere sempre quello relativo alla durata massima prevista dalla estensione delle flessibilità contrattuali.

- **Fruizione dei pasti**

Nelle indicazioni date dalla Società ai Gestori del personale e da quanto segnalato dai territori, emerge che per la Società, in gestione, tutti i servizi che abbiano o meno la pausa per il pasto “graficata” in turno, non potranno più prevedere, in caso di ritardo del treno, la fruizione della refezione. Pertanto occorre un chiarimento univoco dei contenuti del relativo punto w) del CA FSI con specifico riferimento a:

- allacciamenti elaborati con e senza pausa pasto;
- modalità di riprogrammazione della pausa per la fruizione del pasto, durata e ricollocazione della stessa nella prestazione e nelle fasce orarie 11:00 ÷ 15:00 e 18:00÷22:00;

- **Utilizzazione Personale TPT a bordo treno**

La gestione del personale TPT affidata sia ai Gestori dell’Impianto Territoriale sia ai Gestori dell’Impianto Operativo, determina una promiscuità di utilizzazione del personale tra attività di terra e quelle bordo treno, registrando anche la non corretta applicazione per questo personale della disciplina specifica per il personale mobile in precedenza e a seguito di un servizio a bordo treno.

- **Accordi – Disposizioni – Circolari**

Poiché spesso sono oggetto di discussione e contrasti negli impianti tra Gestori e Personale ai fini della loro validità, occorre un chiarimento sugli accordi, sulle disposizioni e sulle circolari normative vigenti in materia di orario di lavoro, per gli aspetti strettamente legati alla disciplina speciale del personale mobile.

- **Turni di servizio e Disponibilità**

Si evidenzia la necessità di ripristinare correttamente anche in Mercitalia Rail la procedura negoziale per l’elaborazione dei turni di servizio così come contrattualmente prevista, non espletata negli ultimi anni in Trenitalia Divisione Cargo. Questo al fine di procedere alla elaborazione dei turni che non si limiti passivamente al solo rispetto delle norme contrattuali e alle esigenze di servizio e produzione, ma che tenga anche conto degli aspetti sociali del personale. A tal proposito va trovata una soluzione definitiva per l’annoso problema non più rinviabile della “Disponibilità Pura” (personale senza turno assegnato).

- **Impianti Operativi e Impianti Territoriali**

La riorganizzazione portata avanti in questi anni con chiusure o accorpamento di strutture, sta determinando diverse criticità di interfaccia tra il personale dei presidi e degli impianti a terra lontani dalle strutture indicate. Pertanto, considerate le condizioni operative e di traffico del settore merci, si rende necessaria una verifica nazionale e territoriale per potenziare e rendere funzionali con gli adeguati presenziamenti le strutture oggi esistenti, al fine di garantire l’espletamento delle attività previste coerenti con l’area geografica di giurisdizione ed il personale da gestire degli Impianti Operativi e Territoriali.

La Commissione Tecnica dà il pieno mandato alla Segreteria Nazionale per affrontare e risolvere le criticità evidenziate, sapendo che i lavoratori di Mercitalia credono fortemente nel progetto di rilancio della struttura, ma chiedono di essere coinvolti e, soprattutto, di essere considerati la principale risorsa dell’azienda e non come costo da abbattere. L’inversione di tendenza del Gruppo FS di investire sul rilancio del trasporto merci è considerata positivamente ma all’interno di Mercitalia va creato un clima positivo che veda da parte aziendale il pieno rispetto di quanto previsto dagli accordi e non il continuo ricorso ad interpretazioni fuorvianti di quanto definito con il rinnovo contrattuale.

La Segreteria Nazionale