



SEGRETERIE NAZIONALI

Roma, 21 marzo 2024

spett.li

Gruppo FSI Spa fsitaliane@pec.fsitaliane.it

Trenitalia Spa segreteriacdati@cert.trenitalia.it

RFI Spa segreteriacda@pec.rfi.it

Trenitalia-Tper Spa

trenitaliatper@cert.trenitaliatper.it

Trenord Srl trenord@legalmail.it

NTV italo@pec.ntvspa.it

Commissione di Garanzia I.146/90

segreteria@pec.commissione-garanziasciopero.it

Oggetto: precedente sciopero ferroviario del 12 febbraio us e prossimo del 23-24 marzo 2024, comportamenti scorretti e illeciti aziendali del comparto, con grave lesione del diritto di sciopero. Lettera Italo treni del 13.3.24.

Le scriventi OOSS hanno raccolto notizie di comportamenti aziendali non conformi alle norme tecniche, all'articolato della l.146/90 e sgg e accordi di settore, con lo scopo di comprimere il diritto di sciopero.

1) Durante lo sciopero del 12 febbraio i Regolatori della Circolazione della Calabria (RFI) hanno in più episodi negato la fermata ai treni circolanti all'inizio dello sciopero che non avevano arrivo a termine corsa entro l'ora di cuscinetto. Ciò è stato giustificato con la presunta assenza di stazioni idonee al ricovero del treno. Di un episodio siamo anche in possesso dello scambio di avviso scritto (M40 che si mettono a disposizione della Commissione) fra il personale scioperante e il RC: *Il personale del treno 94970 (partenza da Reggio Calabria alle 7.30 e arrivo destino a Lamezia Terme C.le alle 10.08), aderendo allo sciopero, emetteva alle ore 6.56 M40 al DCO, richiedendo ricovero del materiale entro l'ora di inizio in stazione idonea al ricovero del materiale e all'assistenza dei viaggiatori. Riceveva in risposta, alle 7.28, prima della partenza del treno da origine corsa "non esistono impianti idonei al ricovero del materiale", vedendosi costretto ad effettuare servizio oltre l'ora di cuscinetto d' inizio dello sciopero nonostante siano presenti sul percorso le seguenti stazioni utili (dotate di binario in deviata di lunghezza sufficiente): Reggio Calabria Gallico, Villa San Giovanni (pure presenziata e abilitata), Bagnara, Palmi, Gioia Tauro, Rosarno, Nicotera, Ricadi, Capo Vaticano, Tropea, Parghelia, Briatico, Vibo Marina, Pizzo.*

Perdurante tale ostruzionismo daremo indicazione agli scioperanti di 1) abbandonare il treno all'ora di inizio dello sciopero dove il treno si trova, dal momento che vengono meno le condizioni pattizie di autolimitazione dello sciopero in favore dell'utenza; oppure 2) impedire la partenza da stazione di origine/precedente l'orario di inizio, dacché, proprio nelle parole di risposta dei RC, in

manca di stazione idonea più in avanti nel percorso, la località adatta diventa, appunto, quella di origine/stazione di medie dimensioni incontrata.

Molti RC di tutta l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale continuano a rifiutare la collazione dell'avviso (M40) previsto per il ricovero del treno che non "ha i requisiti per raggiungere la destinazione" (perché con arrivo oltre l'ora di cuscinetto), in quanto *gli avvisi di sciopero andrebbero fatti alle proprie aziende*. Con ciò si ha un profondo equivoco, dal momento che il personale dei treni non sta comunicando l'adesione allo sciopero (cosa per la quale esso non è tenuto a dare comunicazione neanche all'impresa bastando abbandonare il servizio), bensì sta avvisando il gestore del traffico che per effetto di quella il treno potrebbe rimanere sul corretto tracciato di una linea, magari a semplice binario (sic norme tecniche "per evitare spiombature"), e/o lasciare i viaggiatori in località ove sia arduo organizzare un servizio di sosta/assistenza/proseguimento con altri mezzi/procurarsi dell'acqua etc ("conforto dei viaggiatori"). La comunicazione si configura pertanto come prettamente ferroviaria, cui gli RC sono tenuti a dare seguito, avendola ricevuta con i crismi della collazione. Tale atteggiamento di intralcio ha dunque ricadute sulla circolazione e sui viaggiatori, di cui RFI ha tutta la responsabilità. Si chiede alla Commissione di Garanzia di sapere se debba continuare tale contegno a rischio per l'utenza e pressione sui lavoratori.

2) Continuano i tentativi aziendali (in ogni impresa) di conoscere anticipatamente le intenzioni del personale circa le adesioni allo sciopero. Nei dispositivi elettronici aziendali spesso i turni vengono appositamente oscurati *in modifica* per indurre gli agenti a mettersi in contatto con i referenti gestionali al fine di conoscere il proprio e si stabiliscono così le condizioni per carpirne l'atteggiamento nei confronti dello sciopero. Ci viene riferito in Trenitalia di file compilati dalle strutture di gestione dei turni dei treni che contengono i nominativi del personale diviso per colorazione a seconda di sciopero, non sciopero, indeciso. Si ritengono tali pratiche discriminatorie ma soprattutto del tutto indisponibili al possesso aziendale.

Le preconcordanze o le supposizioni degli orientamenti del personale consentono poi alle aziende di commettere il secondo abuso in questione. Esse infatti tendono a comandare gli agenti in odore di sciopero sui servizi essenziali, mentre collocano i dipendenti che non scioperano sugli altri treni, realizzando la massima copertura dei servizi circolanti. Questa pratica è illecita in quanto deprime il diritto di sciopero, per cui gli agenti comandati sui treni da garantire che manifestano la volontà di adesione "devono essere sostituiti in via prioritaria".

Infine le aziende pretendono di comandare servizi non compresi nelle liste concordate, con la pretesa che *quel materiale nel suo giro andrà ad effettuare un treno garantito*. A questa pratica inveterata quanto scorretta va ribadito che gli spostamenti di convogli, sia pieni che invii, per le effettuazioni sono nel potere organizzativo aziendale che non deve ricadere sulla responsabilità degli scioperanti, potendo essa pianificare invii nel giorno precedente lo sciopero e durante questo "predisporre limitazioni, soppressioni o utilizzare personale non scioperante" per avere i materiali pronti per l'effettuazione dei servizi minimi. Si ribadisce pertanto che non potrà essere comandato alcun treno la cui numerazione non sia ricompresa nella lista ufficiale dei treni garantiti.

Allo stesso modo va trattata la questione dei carri soccorso. Essi sono in carico a RFI e si attivano durante lo sciopero "solo in caso emergenziale al fine di ripristinare la circolazione o a seguito di incidente". Solo a tal fine sono comandabili alcune reperibilità. Diversa cosa è la condizione del loc. diesel (es. G2000) o carro di manovra quale riserva per treno guasto, che ricade nelle soluzioni suppletive nella normale circolazione. Esso è un turno scioperabile al pari degli altri. Le aziende dispongono dei trasbordi con altri materiali per ovviare ai normali guasti di esercizio. Di nuovo quindi è scorretto individuare in questi ultimi, turni di servizi minimi (aggiuntivi magari alla quota stabilita dei treni) per comandare gli agenti. Di nuovo diamo indicazione ai lavoratori di attenersi esclusivamente alla lista dei servizi essenziali, rifiutando ogni altro servizio non ivi richiamato.

3) Dalla giornata di ieri le voci aziendali per bocca dei referenti negli impianti dei servizi a Lunga Percorrenza di Trenitalia vanno dicendo che l'utilizzo della Tabella B dei treni garantiti non è applicabile.

Cominciano perciò i comandi sulla Tabella A partire dalla sua affissione nelle bacheche di impianto (ad es. Pisa C.le e Roma San Lorenzo) e dai primi turni comunicati al personale per la giornata interessata dallo sciopero. Tutto ciò è falso e volto a creare confusione nonché a comprimere surrettiziamente lo sciopero con una molteplicità di comandi (la tabella B contiene una lista molto più snellita di treni).

Nella giornata odierna, infine, al colmo parossistico degli sforzi per impedire gli scioperi, sono comparse, inviate ai lavoratori dei treni a lunga percorrenza dispositivi elettronici di servizio, nuove liste di treni del tutto arbitrarie, che paiono perfino sommare tabella A e B (Tali liste inviate sono in ns possesso e producibili a richiesta).

Osserviamo che

* Le OOSS proclamanti hanno rispettato i criteri dell'applicazione del par. 4.2.4 dell'Accordo di settore del 23.11.99 che consente l'accesso alla Tabella B. Le proclamazioni e adesioni successive vanno a conformarsi alle modalità di astensione stabilite da quella prima indizione (a meno che non si voglia sostenere il caos per l'utenza). Pertanto lo sciopero del 23-24 marzo si attua con quella lista di treni. Se inoltre un qualsiasi utente si reca nei siti web aziendali e si legge l'informazione aziendale a suo beneficio circa i servizi minimi in caso di sciopero, dedurrebbe che la tabella dei servizi su cui fare conto sarebbe la B. A titolo di esempio si riporta quanto compare al link https://www.trenitalia.com/it/informazioni/treni_garantiti_incasodisciopero.html : "Treni nazionali garantiti nei giorni feriali e festivi (.pdf 138 KB) e Treni nazionali garantiti in caso di sciopero con durata non superiore alle 24 ore, ricadente in giornata festiva e con inizio alle ore 21.00 del giorno prefestivo (.pdf 0.03 MB)", dove il secondo è appunto la Tabella B. Un doppio effetto di detrimento quindi tanto ai danni dei lavoratori che dei viaggiatori.

* Interpellata la Commissione di Garanzia, ripercorrendo detto paragrafo, ha ribadito la legittimità dell'accesso alla Tabella B.

* Le norme tecniche sono state inviate in data 12 marzo, con la sottolineatura dell'impiego della tabella B in intestazione, poi in grassetto maiuscoletto nel paragrafo 2.1 dei servizi minimi e l'estrapolazione dello stesso avviso nel corpo della pec. Da allora nessun soggetto aziendale ha mai contestato alcunché. Troviamo pertanto del tutto scorretto l'atteggiamento che, evitando il luogo deputato alla eventuale contestazione di questo passaggio tecnico (alle OOSS proclamanti e davanti alla Commissione), si rifà sui lavoratori negli impianti, con motivazioni di pretesto e sapendo di utilizzare il potere datoriale.

Si diffida pertanto l'impresa Trenitalia dal continuare tale atteggiamento di ostacolo allo sciopero disattendendo alle norme e si chiede l'intervento della Commissione a censura di quanto in accadimento. Per parte delle scriventi OOSS si darà indicazione ai lavoratori interessati di attenersi esclusivamente alla Tabella B per i servizi da garantire come essenziali. Rispetto a tali illeciti tuteleremo nelle sedi opportune noi e i lavoratori nei confronti delle imprese e dei Responsabili di esse che perpetrano tali coartazioni.

4) Alla lettera di Italo/NTV del 13.3.24, identica a quella fatta pervenire il 5.2.24 in occasione del precedente sciopero del 12 febbraio, si risponde rinviando alla risposta di allora (del 11.2.24). Si consideri a titolo d'esempio dei fraintendimenti che, nel linguaggio dell'Accordo di Settore FSI e dei provvedimenti successivi della Commissione, per "personale di stazione" si intende il personale di RFI addetto al Movimento e non già l'Assistenza aziendale di stazione.

Cordialità,

per la segreteria
CUB TRASPORTI
Antonio Amoroso



cubtrasporti.cub@gmail.com
cubtrasporti@pec.net

per SGB
ferrovie
Clemente Garruto



segreteria@sindacatosgb.it
nazionale@pec.sindacatosgb.it