

VERBALE INCONTRO SINDACALE DEL 22/11/2001

Per L'Azienda:

Iocco
Racioppi
Pittelli
Silvestri
Bonaccorso

Per le OOSS:

FILT CGIL: Tripodi-Stanzione-Esposito-Broegg-Luciano-Fanularo
UILTRASPORTI : Mercogliano-Evangelista-Di Matteo-Maiello
FIT CISL : Riccio-De Cicco-Lippiello-Barone
SMA: Romano

Preliminarmente, in vista della domenica ecologica del 2 dicembre 2001 e con l'approssimarsi delle prossime festività natalizie, è stato concordato con le autorità comunali, per la Linea 1 e la Linea 2 della Metropolitana di Napoli, il calendario che si allega.

Inoltre, vista l'indisponibilità del parcheggio della Funicolare di Chiaia ed a seguito delle richieste della Soc. Metropolitana di Napoli, si rende necessario modificare, per la Linea 1, due giornate di turno del treno 7 come da prospetto che si allega.

Ciò premesso, la Società, in merito alle attuali problematiche del PdM e PdS delle Linee 1 e 2 e nell'ambito di una riorganizzazione dell'area trasporto, ritenuta necessaria in considerazione delle diverse problematiche delle due linee metropolitane, avanza le seguenti proposte:

Per la linea 2 PdM

- a) In considerazione del contratto in essere con Trenitalia e degli impegni contenuti nel contratto stesso i quali prevedono, tra l'altro, che alcune operazioni già vengono garantite dall'Officina, i tempi accessori sono così determinati:
 - 40 minuti in partenza
 - 15 minuti in arrivoTali tempi sono aumentati di 10 minuti nel caso di prelievo o ricovero in Deposito (tempi medi di stazione);
- b) Lo sviluppo del turno e del relativo orario di lavoro dovrà tener conto dei seguenti parametri:
 - media settimanale di condotta pari a 22 ore su una settimana
 - percorrenza giornaliera 160 Km.;
- c) La durata minima dei riposi giornalieri, in considerazione della particolarità del servizio di trasporto metropolitano, viene prevista in 15 ore tra due servizi non interessanti la fascia 00,00/05,00 ed in 18 ore per tutte le altre fasce di lavoro;
- d) La media competenze è quella che si allega al presente verbale e verrà corrisposta alla firma contestuale di un accordo complessivo.

Per la linea 2 PdS

- a) I tempi accessori sia in arrivo che in partenza, per i quali nel verbale di accordo del 14/06/2001 era stato proposto una riduzione, rimangono al momento inalterati, in virtù delle nuove incombenze previste dalla Circolare 5/2001 RFI;
- b) Il turno dovrà essere rivisto e portato in normativa prevedendo una sestina di disponibilità in coda;
- c) In termini di esigenze di personale si ribadisce quanto già previsto dall'accordo del 14/06/2001;
- d) La media competenze è quella che si allega al presente verbale e verrà corrisposta alla firma contestuale di un accordo complessivo.

Per la linea 1 PdM

- a) Per le unità di trazione della Linea 1, i tempi accessori complessivi sono determinati in:
 - 30 minuti in partenza (per le attuali composizioni a 2 UdT)
 - 40 minuti in partenza (per le composizioni a 3 UdT)
 - 15 minuti in arrivo (per le attuali composizioni a 2 UdT)
 - 20 minuti in arrivo (per le composizioni a 3 UdT)I suddetti tempi sono aumentati di 10 minuti in caso di ricovero o prelevamento al tronchino (tempi medi di stazione);
- b) Lo sviluppo del turno e del relativo orario di lavoro dovrà tener conto dei seguenti parametri:
 - media settimanale di condotta pari a 22 ore su una sestina
 - percorrenza giornaliera 160 Km.;
- c) Il lavoro giornaliero è previsto in un massimo di 7 ore con un rilievo di norma;
- d) La durata minima dei riposi giornalieri, in considerazione della particolarità del servizio di trasporto metropolitano, viene prevista in 15 ore tra due servizi non interessanti la fascia 00,00/05,00 ed in 18 ore per tutte le altre fasce di lavoro;

A fronte del recupero di produttività che si otterrà con i provvedimenti sopra esposti, la Società prevede, per il personale PdM e PdS della Linea 2, il riconoscimento di una indennità accessoria mensile di lire 100.000.

Per il PdM della Linea 1 la Società conferma quanto già previsto in termini economici dall'accordo del 9/5/2000 considerando che la specificità del lavoro va intesa come condotta ad agente solo.

I parametri presi come base in tale accordo saranno rivisti in modo da ottenere un ulteriore incremento economico mensile di lire 100.000.

In merito alle proposte preliminari si concorda sulla variazione di turno per il treno 7 della Linea 1 per le giornate 31 e 34 e si resta in attesa di convocazione per discutere sulle questioni relative al maggior impegno del personale per le festività natalizie.

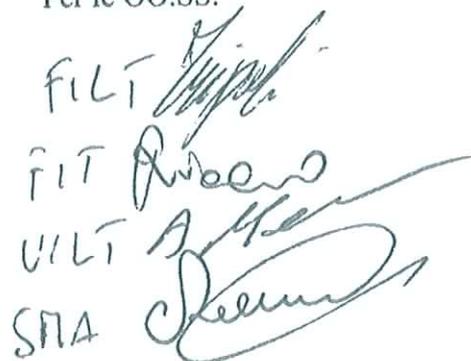
Le OO.SS., nel respingere le altre proposte aziendali, presentano ipotesi alternative sia per la Linea 2 Pdm e PdS che per la Linea 1 Pdm.

Le parti, pur registrando l'attuale disaccordo sui temi all'ordine del giorno, decidono di proseguire il confronto con appositi incontri da programmare entro la prossima settimana.

Per la Società



Per le OO.SS.



PROGRAMMA FESTIVITA' NATALIZIE

LINEA 1 E FUNICOLARI DI CHIAIA, C.LE E MONTESANTO

Sabato 8/12 orario normale

Domeniche 9 - 16 - 23/12 orario feriale

Giorno 24/12 orario feriale normale (tutta la giornata)

Giorni 25 e 26/12 orario festivo normale (tutta la giornata)

31/12 intera notte (Linea 1 e funicolari Centrale e Chiaia)

Giorno 1 gennaio orario festivo normale (tutta la giornata)

Giorno 6 gennaio orario festivo normale (tutta la giornata)

LINEA 2

Orario festivo nei festivi ed orario feriale nei feriali.

VARIAZIONI DI TURNO

In presenza del problema parcheggio di Vanvitelli non più disponibile, nonché assolvere alla richiesta della Società Metropolitana di Napoli per consentire i lavori sulla tratta Vanvitelli—Dante, si rende necessario modificare le seguenti giornate di turno come di seguito graficato:

31a G.ta:

PS(5.07) 6.02__7.10 8.45__9.10 11.45__12.40(12.50)Vanv.

34a G.ta:

Vanv.(15.30)15.45__17.10 18.45__20.10 21.45__22.55.....(22.50)Ps

Le suddette variazioni sono inerenti al treno 7.

Tali variazioni sono riferite sia al turno feriale che festivo.

PERSONALE DI MACCHINA

Media Competenze= $\frac{\text{Monte complessivo anno precedente cod.301}}{\text{Parametro cod.300}}$ + indennità parte fissa cod 300

$$\text{Media Competenze} = \frac{94.526.300}{2.823} + 7.800 = 41.284$$

Nota: Il conteggio è stato fatto tenendo a riferimento i parametri del 2000, quindi comprensivo dei servizi del trasporto regionale.

PERSONALE DI SCORTA

Media Competenze= $\frac{\text{Monte complessivo anno precedente cod.306}}{\text{Parametro cod.30g}}$ + indennità parte fissa cod 30g

$$\text{Media Competenze} = \frac{98.284.800}{3.200} + 4000 = 34.714$$

Nota: Il conteggio è stato fatto tenendo a riferimento i parametri del 2000, quindi comprensivo dei servizi del trasporto regionale.

AGENTE SOLO

Alla luce delle esperienze maturate in questi anni di attività, come macchinisti della Metropolitana Collinare, vedi capitolo a parte, gli stessi riuniti in Commissione Tecnica autoconvocata, chiedono a tutte le OO.SS. di prendere in considerazione quanto segue in sede di trattative con l' Azienda Metronapoli, per quanto attiene alle normative economiche ed orario di lavoro per l' istituzione della figura di Macchinista Agente Solo.

ORARIO DI LAVORO

- 1) Lavoro settimanale max 32 ore.
- 2) Condotta giornaliera max 3 ore e 30 minuti.
- 3) Lavoro giornaliero max 7 ore.
- 4) Chilometri percorsi max 100.
- 5) Condotta continuativa, nel calcolo vanno comprese le soste per il cambio banco, max 1 ora e 30 minuti, in qualsiasi condizione operativa.
- 6) Minima sosta, da considerare lavoro, tra due cicli di condotta continuativa, 1 ora.
- 7) Riposo settimanale minimo 58 ore.
- 8) Riposo giornaliero minimo 18 ore.

PARTE ECONOMICA

Incremento, minimo, della retribuzione mensile di £. 1.000.000 così ripartito:

- A) 50 % in parte fissa non riassorbibile;
- B) 50 % in parte variabile con incremento economico delle competenze accessorie.

A seguito di quanto richiesto, chiediamo alle OO.SS. tutte di partecipare all'

PARTE NORMATIVA

Il seguente breve scritto non vuole essere un trattato sulle condizioni di lavoro del macchinista, ma solo una spiegazione semplice e plausibile, a chi non è esperto del settore, che aiuti a comprendere le motivazioni che hanno portato a formulare le richieste della commissione tecnica interna.

Il limite del lavoro settimanale ha una valenza puramente di recupero psico-fisico complessivo, in quanto lavorare da soli è abbastanza alienante, ne è prova il fatto che in altre realtà dove vige l' agente solo, quali quella francese, le percentuali di macchinisti depressi o alcolisti sono molto alte. E' chiaro, comunque che bisogna tener conto anche delle altre condizioni operative, microclima delle cabine di guida, polveri, rumore, luce artificiale, campi magnetici ecc..

La condotta giornaliera a 3 ore e 30 minuti tiene conto della media europea di condotta, se non è addirittura superiore, e quindi per motivi di produzione, di stanchezza e di grado di attenzione prestato è vitale non superare la soglia proposta.

La condotta continuativa è relativa all' impianto preso in considerazione, perché dopo un certo numero ripetitivo di operazioni si comincia a lavorare in modo meccanico. Quindi con grave rischio di incolumità per tutti, viaggiatori e personale. Non dimentichiamo che quasi tutto il lavoro, ed in futuro lo sarà anche più, si svolge in galleria.

La sosta è inutile dirlo, serve a recuperare le condizioni minime iniziali di attenzione del macchinista, sollecitato per tutto

quali, controllo banco manovra, apertura e chiusura porte, controllo banchine, controllo linea ecc..

Per il riposo settimanale è chiaro che valgono le stesse motivazioni del lavoro settimanale innanzi dette.

Il riposo giornaliero è, forse un punto su cui si potrebbe operare in sede di trattativa turni, tenendo conto del ciclo circadiano del sonno e del recupero psico-fisico giornaliero.

Il limite chilometrico è un limite che potrà servire quando la tratta sarà completamente aperta, e quindi va tenuto in piena considerazione.

PARTE ECONOMICA

E' chiaro che nella parte economica entrano in gioco diversi fattori:

- 1) Lo stallo dell' inquadramento della posizione del macchinista all' interno del contratto che, di fatto, ne impedisce qualsivoglia avanzamento di carriera, pur in presenza di una delle figure maggiormente professionalizzate dell' intero settore trasporti.
- 2) La percentuale di inidoneità nel macchina dopo un certo numero di anni di lavoro è molto elevata.
- 3) Le enormi responsabilità di cui il macchinista risponde in prima persona ed in proprio, soprattutto da un punto di vista giuridico.
- 4) L' aggravamento delle condizioni del già menzionato punto 3, con la scomparsa della figura del capotreno.
- 5) Essere l' unico personale di Metronapoli a contatto diretto col

6) L' implementazione tecnologica, che tanto ha voluto dire per molti, dà al P.d.M. carichi ancora maggiori di lavoro e professionalità, in quanto lo stesso è tenuto al controllo del corretto funzionamento di tutti gli apparati tecnologici di sicurezza e non, ed è chiamato al tempestivo intervento in caso di anomalia, segnalandone in modo conciso, ma dettagliato le avarie e anomalie, permettendo così un intervento risolutivo e ad hoc al personale della manutenzione, evitando allo stesso perdite di tempo prezioso, consentendo in questo modo, anche un risparmio delle risorse aziendali.

Ed è su tutto questo che il P.d.M. della Metropolitana Collinare, chiede l'impegno indistinto di tutti i sindacati, affinché si trovi una soluzione dignitosa che tenga conto di tutte queste problematiche che investono in larga parte anche i colleghi che operano alla Linea 2.

Siamo convinti che lottare per queste proposte, sia anche per voi, che ci rappresentate ai tavoli di trattativa, motivo di orgoglio, in quanto poche volte il personale è stato tanto propositivo oltre che compatto ed unito nelle rivendicazioni, senza essere poco credibile e motivato nelle richieste.

Per i macchinisti della Linea 1

FIRME SULL' ORIGINALE