

"TEMPI MORTI" La società per anni si è rifiutata di pagare gli addetti che non guidano le locomotive ma che preparano le carrozze prima dei viaggi. E ora una sentenza di primo grado dà ragione ai lavoratori

Macchinisti 1 - Trenitalia 0: vinta la lotta degli indennizzi

» DANIELE MARTINI
E FERRUCCIO SANSA

Il macchinista del treno deve essere pagato come macchinista, cioè 12 euro l'ora. Non importa che sia alla guida del locomotore sui binari o che prepari la macchina per il viaggio. È lo stesso che sposti il locomotore dal deposito alla stazione o che rimanga disponibile in stazione aspettando che il treno si rimetta in moto. Detta così sembra un'ovvietà. Non per Trenitalia, però, che per anni ha sostenuto il contrario rifiutandosi di pagare il dovuto considerando come un tempo morto, senza valore, il tempo in cui il treno sta fermo e i macchinisti non siedono fisicamente sulla poltrona della locomotiva in posizione di guida.

PIÙ VOLTE i sindacati, in particolare la Uil Trasporti, hanno ammonito l'azienda che in questo modo stava violando non uno, ma due contratti di lavoro (2012 e 2016). E alla fine ci si è trovati davanti al giudice: un macchinista dell'Alta velocità si è rivolto al Tribunale di Milano che ha dato torto a Trenitalia. Si tratta di una sentenza di primo grado e le Fs con una nota al *Fatto* la contestano sostenendo che si basa "su un'interpretazione solo parziale delle norme... e non coglie la reale volontà delle parti firmatarie dei contratti". Secondo Fs si dovrebbe considerare la differenza che c'è tra treno e mezzo di trazione e tra condotta e manovra. Non è una distinzione solo semantica, dietro c'è la sostanza della faccenda. Secondo le Ferrovie il treno e la condotta, cioè la guida, sono roba da macchinisti e quindi impongono una retri-

buizione più elevata; il mezzo di trazione (per spingere il treno dal deposito alla stazione) e la manovra riguardano altre categorie professionali meno remunerate. Il punto è che 6 anni fa, quando sindacati e azienda si confrontarono per il rinnovo contrattuale, furono proprio le Fs allora guidate da Mauro Moretti a insistere perché ai macchinisti fosse riconosciuto e pagato anche il lavoro non strettamente passato alla guida. Allora ritennero che dal loro punto di vista era conveniente. I sindacati accettarono perché per i macchinisti gli indennizzi proposti erano la vera miglioria introdotta dal contratto. Le Ferrovie poi si accorsero di aver sbagliato e decisero di non pagare quanto era stato pattuito.

Adesso le Fs hanno annunciato appello. Intanto, però, hanno dovuto mettere mano

alla cassa e pagare al macchinista dell'Alta velocità le spettanze relative agli ultimi 5 anni (più indietro nel tempo non si poteva andare per legge): 13 mila euro lordi. Nell'ambiente ferroviario la notizia si è sparsa con la velocità della luce e i sindacati ora stanno esaminando con i macchinisti i diari di bordo degli ultimi 5 anni per poi fare ricorso. In fila ci sono migliaia di lavoratori.

I macchinisti interessati sono più di 4 mila, 700 dell'Alta velocità, 800 degli Intercity e dei convogli a media e lunga percorrenza e il resto dei treni regionali. Per questi ultimi, in particolare, la faccenda è di notevole importanza. Sui treni regionali si accumula la maggior parte di quei tempi di lavoro che Trenitalia si ostinava a considerare senza valore. Secondo i sindacati l'offensiva dei macchinisti alla fine potrà costare a Trenitalia la bellezza di oltre 4 milioni.



Tutti a bordo
Un macchinista del treno *Ansa*

I numeri

12€

La paga oraria del macchinista sia che guidi la locomotiva che la prepari

4.000

I macchinisti interessati dalla sentenza. Potrebbero ottenere oltre 4 milioni di euro