



ACCORDO DEL 23 GIUGNO SULLA SICUREZZA AI RAGGI X

Come tutti gli accordi, anche quelli siglati l'ultimo 23 giugno c.a. trovano consensi e dissensi.

La settimana appena trascorsa, grazie anche alla festività infrasettimanale, ci ha permesso di rileggere attentamente gli accordi, farne le necessarie critiche e metabolizzare i risultati raggiunti, quelli ancora da raggiungere e, perché no, anche gli obiettivi persi.

Riguardo alla struttura di segreteria nazionale, abbiamo approfittato anche per fare un giro fra i ferrovieri e sentire direttamente il loro parere.

Lo stesso Segretario Nazionale, insieme al Segretario Regionale Emilia Romagna e ad un RLS dell'ITP di Ancona, venerdì scorso ha affrontato un breve dibattito nella "mitica sala 20" di Bologna Centrale – potremmo definirla l'Agorà del Personale di Macchina - storica area di sosta e confronto dei Macchinisti.

Le conclusioni che ci è sembrato di poter fare sono:

- ⇒ il rinnovo economico del secondo biennio contrattuale ha raccolto un soddisfacente apprezzamento fra il personale;
- ⇒ le interpretazioni contrattuali non danno quella chiarezza sufficiente per tutti gli argomenti visto che alcuni non sono stati definiti compiutamente nell'accordo;
- ⇒ sui piani di sviluppo delle società del Gruppo FS che saranno più puntualmente verificati negli incontri programmati per il corrente mese di luglio il personale si aspetta di vedere con più chiarezza gli sviluppi e le conseguenti ricadute sul lavoro;
- ⇒ la vertenza sicurezza, quindi VACMA/SCMT, ha lasciato l'amaro in bocca specialmente fra i macchinisti che ancora vedono attrezzare mezzi con il pedale.

Il nostro giudizio in merito agli accordi resta positivo e siamo convinti sia un punto miliare per una nuova stagione di relazioni industriali nel Gruppo FS, che poggi su un rapporto fiduciario tra le parti e non più su continue interpretazioni unilaterali aziendali degli accordi che di volta in volta vengono stipulati.

La stessa vicenda Sicurezza che sta sollevando un notevole dibattito fra il Personale di Macchina è bene analizzarla in maniera laica e guardare il risultato che oggi si sta man mano consolidando.

1. Prima dell'accordo del mese di Ottobre del 2004, l'Azienda installava indisturbata il VACMA nonostante le proteste e le denunce di vario genere venissero fatte dal sindacato. Lo scontro si è acuitizzato quando - non potendo definire il VACMA **apparecchiatura di sicurezza** - è stato reso il VACMA parte integrante del sistema SCMT, unica apparecchiatura di sicurezza oggi presente sui locomotori ferroviari. Le posizioni sindacali erano divise fra chi privilegiava la scelta di una vertenza individuale, con responsabilità individuali di chi vi aderisce, e chi era a favore di vertenze collettive più lunghe e meno ad effetto mediatico, ma certamente più efficaci per la soluzione del problema.
2. successivamente all'accordo del mese di ottobre 2004 è stato chiaro il goffo tentativo di rendere "complice" il sindacato, su scelte aziendali "in linea" con le direttive dell'ente regolato-

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
04/07	16:00	EUROFER- fonti istitutive per regolamento elettorale
05/07	10:00	RFI / Direzione Manutenzione
05/07	14:30	Passeggeri esigenze produzione
06/07	10:00	RFI / Direzione Movimento
06/07	11:00	Logistica
07/07	10:00	EUROFER - CDA

IN QUESTO NUMERO

- **ACCORDO DEL 23 GIUGNO SULLA SICUREZZA AI RAGGI X**
- **PENSIONI INTEGRATIVE E RIFORMA DEL TFR, VIA LIBERA AL DLGS PROVVISORIO RISERVE DELLA FAST FERROVIE**
- **INDENNITÀ PER GLI ISTRUTTORI NEI CORSI PROFESSIONALI**

re, tramite la condivisione di uno pseudo percorso informativo, più tendente a trovare una “pace sociale” che una soluzione adeguata alla sicurezza ferroviaria. **Mai si era preso in considerazione la possibilità di sostituire il pedale o rendere dissociabile il VACMA dal sistema SCMT**

3. l'accordo del mese di aprile 2005 segna il punto di svolta, si è condiviso fra Sindacato e Gruppo FS – nelle persone dei massimi organi dirigenziali- quanto segue:

3. L'Azienda procederà ad escludere il VACMA dai sistemi di controllo della vigilanza. La realizzazione di tale intendimento avverrà a valle di un confronto che dovrà riguardare:

- i tempi e le modalità di sostituzione del VACMA,
- la separazione VACMA e SCMT.

Il confronto dovrà esaurirsi nell'arco di 20 giorni. In tale arco temporale l'azienda sospenderà l'attrezzaggio dei mezzi con il VACMA.

4. l'accordo del 23 giugno di fatto persegue e rafforza i termini dell'accordo dell'aprile u.s., tenendo conto dei tempi materiali per realizzare gli obiettivi condivisi. Al fine di dare la più chiara lettura possibile all'accordo - senza che vengano fatte strumentali interpretazioni - di seguito proviamo a chiarire i passaggi che potrebbero prestarsi a letture diverse da quella delle parti stipulanti.

(Continua a pagina 3)

Stralci dell'Accordo del 23 giugno 2005

SCMT/VACMA

Nell'ambito del confronto le parti hanno convenuto sull'obiettivo di realizzare soluzioni che assicurino la funzione di controllo della vigilanza e del rilevamento della presenza dell'operatore senza ricorrere alle interazioni del personale di macchina.

... omissis ...

Le parti concordano che l'adozione operativa delle disposizioni normative e regolamentari emesse dal Gestore dell'Infrastruttura che possono produrre effetti sulla organizzazione del lavoro costituirà oggetto di preventivo specifico confronto.

Per quanto riguarda il verbale d'incontro del 19.4.2005 le parti proseguiranno il confronto sulle tematiche ivi richiamate.

Verranno tra l'altro esaminati gli interventi di attrezzaggio che dovranno:

- intervenire sui sistemi di controllo della vigilanza e di rilevamento della presenza del personale sulle locomotive introducendo sistemi alternativi al pedale (touche) e con il maggior numero possibile di punti di reiterazione. Tale riattrezzaggio inizierà entro il prossimo mese di ottobre;

Intenzione delle parti stipulanti in merito all'accordo nelle parti evidenziate

Nell'ambito del confronto le parti, condiviso che il VACMA non controlla se il macchinista è realmente vigile, ma rivela solo la presenza in macchina, hanno convenuto sull'obiettivo di realizzare soluzioni che assicurino il controllo della vigilanza e il rilevamento della presenza del macchinista senza che tali sistemi ricorrano a interazioni innaturali durante la condotta da parte del macchinista.

Le disposizioni normative e regolamentari emesse dal Gestore dell'Infrastruttura - se hanno ricadute occupazionali, quindi nel caso per sopraggiunte tecnologie fosse possibile l'utilizzo dell'agente solo alla condotta dei treni - non potranno essere attivate in automatico come è accaduto fino ad oggi (vedi delib. 35/2003) ma solo a seguito di un confronto negoziale con il sindacato.

Chiaro richiamo agli assunti del verbale d'incontro del 1-9.4.2005-**L'Azienda proseguirà ad escludere il VACMA dai sistemi di controllo della vigilanza** e conferma la volontà di proseguire il confronto sulle tematiche richiamate:

- I tempi e le modalità di sostituzione del VACMA;
- Separazione VACMA e SCMT

Verranno tra l'altro esaminati sempre da Azienda e Sindacato gli interventi di attrezzaggio che dovranno:

intervenire **sia** sui sistemi di controllo della vigilanza **che** di rilevamento della presenza del personale sulle locomotive, introducendo sistemi alternativi al pedale (touche) e con il maggior numero possibile di punti di reiterazione **che –come richiesto dal personale - non dovranno essere invasivi sul naturale modo di guidare. Tale riattrezzaggio inizierà entro il prossimo mese di ottobre termine temporale per il quale Trenitalia ha dichiarato di essere materialmente nella possibilità di non attrezzare più i locomotori con il pedale;**

- adottare le soluzioni ergonomiche tese a migliorare la postura, minimizzando i movimenti monotoni e ripetitivi;
- proseguire il piano di attivazione del sistema di comunicazione terra-treno in atto.

Tale confronto si concluderà entro il 31 luglio 2005.

Qualora, a seguito di tali verifiche si dovesse pervenire ad una diversa determinazione normativa in ordine alla separazione tra VACMA e SCMT, le parti si danno atto fin d'ora che gli interventi di attrezzaggio saranno coerenti con i programmi di svecchiamento del parco rotabili illustrati durante il confronto e si completeranno per ciascuna tipologia di locomotore sulla base dei prototipi individuati dalle parti, secondo i tempi e le modalità indicati nell'allegata tabella. Nell'ambito della tempistica di cui alla tabella stessa verrà data priorità ai mezzi conformi alla normativa UIC 651. Per il restante parco saranno ricercate soluzioni appropriate e condivise.

... omissis ...

In relazione al grado di avanzamento dei piani di attrezzaggio sopra individuati, le parti condividono che costituirà comunque oggetto di negoziazione la transizione verso nuove organizzazioni dell'equipaggio sulle linee attrezzate in esercizio con sistema SCMT o SSC. In relazione a ciò verranno esaminate le problematiche relative a:

- soccorso all'equipaggio in caso di malore;
- orario di lavoro;
- formazione e aggiornamento professionale;
- logistica di sostegno agli equipaggi (alberghi, dormitori, ecc.).

- adottare le soluzioni ergonomiche tese a migliorare la postura, minimizzando i movimenti monotoni e ripetitivi;
- proseguire il piano di attivazione del sistema di comunicazione terra-treno in atto.

Tale confronto si concluderà entro il 31 luglio 2005.

Attualmente la separazione tra VACMA e SCMT non è possibile dato il certificato di sicurezza ottenuto con il sistema attuale (ndr. nostro avviso voluto dal Gruppo FS per forzare la mano in merito al VACMA apparecchiatura sicuramente molto economica). Quando si otterrà la nuova certificazione con l'SCMT separabile dal VACMA, gli interventi di attrezzaggio saranno coerenti con i programmi di svecchiamento. In pratica l'azienda oggi prosegue il normale programma di attrezzaggio e quando interverranno le modifiche il programma continuerà con il nuovo attrezzaggio secondo i tempi e le modalità stabiliti. Nell'ambito di tale tempistica verrà data priorità ai mezzi conformi alla normativa UIC 651, cioè alle macchine di nuova generazione.

In relazione all'avanzamento dell'attrezzaggio dei mezzi e quindi della vera installazione di tecnologie, saranno oggetto di negoziato le modalità di transizione verso nuove organizzazioni dell'equipaggio sulle linee attrezzate in esercizio con sistema SCMT o SSC. La nuova organizzazione del lavoro dovrà tenere conto e quindi trovare soluzioni adeguate a problematiche relative a:

- soccorso all'equipaggio in caso di malore;
- orario di lavoro;
- formazione e aggiornamento professionale;
- logistica di sostegno agli equipaggi (alberghi, dormitori, ecc.).

(Continua da pagina 2)

Riguardo gli argomenti attinenti i piani di sviluppo, fin dai primi giorni della prossima settimana si apriranno i tavoli di confronto che ci permetteranno di valutare se veramente siamo di fronte ad un accordo che segna un nuovo corso di relazioni industriali.

PENSIONI INTEGRATIVE E RIFORMA DEL TFR, **VIA LIBERA AL DLGS PROVVISORIO** **RISERVE DELLA FAST FERROVIE**

Nella giornata del 1 luglio u.s. il Consiglio dei Ministri ha dato via libera alla bozza di Dlgs sulla riforma del TFR e della previdenza integrativa.

L'atto del governo prevede l'apertura del confronto con le parti sociali a partire dal 12 luglio p.v., al quale ovviamente la FAST ferrovie non farà mancare la sua presenza.

In tale occasione **la FAST ferrovie esprimerà le sue forti rimostranze** sulla mancata previsione di un miglioramento del sistema tributario, attualmente previsto per i fondi pensione complementari e per il perseguimento della logica della previdenza complementare individuale, contenuta nella bozza del Dlgs, che aumenta oltre misura il ruolo delle banche e delle assicurazioni e quindi i rischi per i lavoratori in materia di pensione complementare.

La FASTferrovie marcherà la necessità che si riscriva parte del Dlgs per far sì che i lavoratori possano costruirsi, con le agevolazioni fiscali indispensabili, forme complementari di pensione per bilanciare le negative modifiche sul sistema previdenziale pubblico intervenute negli ultimi dieci anni.

INDENNITÀ PER GLI ISTRUTTORI NEI CORSI PROFESSIONALI

“Le parti confermano, inoltre, la piena applicazione dell’istituto di cui al punto 5 dell’art. 39 del Contratto di Gruppo FS nei termini stabiliti nello stesso.”

Con questa frase di fatto viene confermato quanto pattuito nel Contratto di Gruppo FS, quindi per memoria ricordiamo che l’art. 39 punto 5 cita:

“A partire dall’1.9.2003, ai lavoratori utilizzati in qualità di istruttori in corsi di istruzione professionale, nelle giornate interessate l’attività di insegnamento in aula sia sostitutiva delle attività normalmente svolte in relazione alla figura professionale rivestita spetta una indennità per ciascuna ora di lezione paria a: ... omissis ...”

Lo stesso Gruppo FS nel commentario al contratto fatto autonomamente e pubblicato dal CAFI titolato: “Nuova normativa del lavoro e trattamento economico del personale del Gruppo FS” a pagina 428 sotto il titolo **Indennità per istruttori nei corsi professionali** chiarisce testualmente: “L’indennità, a decorrere dall’1.9.2003, sostituisce il precedente “compenso per istruttori corsi professionali”, ed è riconosciuta in relazione al maggior impegno richiesto, oltre le normali attività di istituto, per la preparazione alla aula, per ciascuna ora di lezione. ... omissis...”.

Nonostante i testi, le spiegazioni e le ripetute sensibilizzazioni che come O.S. sin dalla stipula del CCNL delle A.F. abbiamo fatto in tutte le occasioni, siamo stati sempre inascoltati. La nostra voce in merito alla richiesta che tale indennità compete anche agli Istruttori di Linea del Personale di Macchina e di Bordo continua ad essere inascoltata. Come Fast ferrovie, restiamo convinti che di fatto l’istruzione in aula rientra sì nelle innumerevoli competenze degli Istruttori di Linea, ma è indubbio che la saltuarietà delle giornate di lezione in aula **richiedono un maggior impegno** per la preparazione fuori del normale orario di lavoro.

Pertanto se il Gruppo FS ritiene che in 7,12 ore giornaliere gli IdL sono in grado di svolgere il proprio mansionario, evidentemente trova anche consenso nella sua tesi fuori dal Gruppo stesso, sarà utile che gli stessi I.d.L. i giorni precedenti le lezioni in aula stiano in ufficio a svolgere il **maggior impegno richiesto** per trovarsi adeguatamente preparati per le lezioni.

Cogliamo l’occasione per evidenziare che quello sopra citato è solo uno dei motivi che lasciano intravedere la scarsa attenzione del Gruppo FS verso la categoria dei quadri dell’esercizio. Infatti ci è stato segnalato più volte e da varie regioni che anche nel pagamento dello straordinario i dirigenti locali sono molto reticenti e chiedono prestazioni straordinarie senza retribuirle giustificando il proprio atteggiamento dietro le 6 ore di straordinario convenzionali.

Ricordiamo che lo stesso contratto prevede che per i quadri dell’esercizio (e gli ex Capi Deposito lo sono) vengano riconosciuti ulteriori compensi economici, corrispondente al lavoro straordinario.



Tesseramento 2005

Per la tutela del lavoro!

Per la salvaguardia del salario!

Per la centralità del vettore ferroviario!

Per un trasporto ferroviario sicuro e competitivo

ADERISCI

E DAI FORZA

ALLA

FAST FERROVIE

FAST FERROVIE

via del Castro Pretorio n° 42
00185 - ROMA

Tel.: 06 4457613
Tel.: 06 4454697
Tel.: 06 47307666

Fax: 06 47307556

*Nella forza delle idee...
...le ragioni del cambiamento*

Siamo su internet
www.fastferrovie.it