

1 marzo 2006 ancora un accordo di programma per continuare il confronto

IN QUESTO NUMERO

- *1 marzo 2006 ancora un accordo di programma per continuare il confronto*
- *Diario dei lavori della Commissione sul VACMA PROVE DINAMICHE sulla Roma/Fiumicino*
- *Quarta riunione Commissione SCMT: ma il VACMA "seconda serie" è meglio...o è il... meno peggio??*
- **FONDO SPECIALE F.S. PRESSO L'INPS**

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
08/03	10:00	Italfer
09/03	10:00	CICLIT
10/03	10:00	RFI - Direzione Manutenzione

L'accordo del 25 gennaio 2006 ha permesso la ripresa del confronto con il Gruppo FS; riavviando, dopo un lungo periodo di stallo, corrette relazioni industriali.

Come auspicato, la riapertura delle trattative con il Gruppo FS ha permesso, grazie soprattutto al forte senso di responsabilità che il Sindacato sta dimostrando, di giungere all'accordo del 1 marzo 2006. Il suddetto accordo ha permesso la sospensione dello sciopero nazionale programmato per il 3-4 marzo 2006 e la prosecuzione del negoziato.

L'obbiettivo, condiviso da tutti, è quello di rafforzare le capacità produttive di tutte le aziende del Gruppo FS ristabilendo, nel contempo, corrette relazioni industriali; anche se i comportamenti e le continue fughe in avanti del management FS creano non poche perplessità sulle reali intenzioni di questi ultimi. Nell'accordo su citato sono state affrontate e risolte questioni come la modifica dell'articolo 18 del C.C.N.L. delle A.F. riguardante l'apprendistato.

Si è condivisa l'introduzione dell'apprendistato professionalizzante, modificando l'art. 18 del C.C.N.L. delle A. F e uniformandoci al D.L.gs. 276/2003 art. 49 e successive modifiche e integrazioni; introducendo, di fatto, condizioni economiche e normative

più favorevoli per i nuovi assunti.

Come già abbiamo avuto modo di evidenziare nell'informativa trasmessa a valle dell'accordo, puntualizziamo le principali novità che qualificano l'accordo sottoscritto da Filt-Fit-Uilt-Ugl-Orsa e FAST Ferrovie con AGENS e il Gruppo FS:

- ⇒ rispetto alle precedenti forme del cosiddetto "accesso al mercato del lavoro" quali: il contratto d'apprendistato e di formazione lavoro, il nuovo istituto permette il mantenimento contemporaneo delle agevolazioni economiche e l'obbligatorietà di un percorso formativo;
- ⇒ miglioramento dell'aspetto economico per l'apprendista;
- ⇒ acquisizione delle necessarie competenze di base, attraverso chiari percorsi formativi trasversali e tecnico-professionali;
- ⇒ allargamento della fascia d'età dei destinatari dai 18 ai 29 anni e, grazie all'accordo, fino al giorno precedente il compimento del 30° anno d'età;
- ⇒ estrema chiarezza del contratto che in forma scritta deve indicare l'attività, il piano formativo individuale e la qualifica che potrà essere acquisita al termine del rapporto di lavoro in

apprendistato;

- ⇒ l'apprendista verrà sottoinquadrato di un solo livello limitatamente per il periodo di formazione conservando, in ogni caso, tutti i trattamenti economici aggiuntivi propri del profilo d'assunzione;
- ⇒ la formazione che l'azienda metterà in atto sia con risorse interne che esterne dovrà avere una durata di 150 ore medie annue;
- ⇒ la qualifica professionale conseguita al termine del percorso formativo è riconosciuta ai fini contrattuali;
- ⇒ ogni apprendista dovrà avere un libretto personale dove verrà registrato il percorso formativo e sarà assegnato ad un tutor aziendale con competenza e formazione adeguata; ad ogni tutor verranno assegnati Max 5 apprendisti;
- ⇒ esiste anche la possibilità di cumulare più periodi d'apprendistato anche se svolto con diverse aziende;
- ⇒ l'anzianità maturata nel corso del rapporto d'apprendistato è utile ai fini del passaggio di parametro stipendiale come disciplinato dall'art. 21 del C.C.N.L. delle A.F..

A seguito dell'accordo, al fine di evitare difformità di trattamento economico, per il personale in forza alla data del

1° marzo assunto con contratto d'apprendistato di cui all'art 18 del CCNL delle A.F., sono state rivedute e modificate (in aumento) le percentuali previste al punto 7 dell'art. 18 del CCNL delle A.F.. Inoltre agli stessi apprendisti, a partire dal 1° giorno del 19esimo mese di servizio prestato in apprendistato, viene riconosciuta anzianità utile ai fini degli aumenti periodici di cui all'art. 64 del CCNL delle A.F..

Rimane comunque il rammarico di non essere riusciti, nell'accordo, a definire in maniera concreta la figura del Tutor, lasciandoci sfuggire l'ennesima occasione per risolvere l'annosa problematica degli Istruttori di Linea legata alla competenza per i corsi d'istruzione in aula. La nostra posizione su quest'argomento ci ha visti, purtroppo, spesso isolati ai tavoli negoziali pur essendoci una chiara posizione contraria solo da parte della Direzione Relazioni Industriali di Gruppo FS. Riteniamo che l'assunzione di 800 apprendisti era una buona occasione per dare il giusto riconoscimento a chi questa formazione dovrà curarla direttamente con un aggravio notevole di lavoro, visto che già oggi le eccessive incombenze formative e di controllo non riescono ad essere soddisfatte nel normale orario di lavoro. A conferma di ciò evidenziamo le violazioni contrattuali per il mancato svolgimento dei 5 giorni d'aggiornamento professionale e il non raggiungimento degli obiettivi per le scorte da fare a tutto il personale di condotta. Del resto se i Professional del macchinista vengono sempre più distolti dalle normali funzioni per sopperire la mancanza di per-

sonale macchina alla condotta dei treni, risulta evidente la scarsa attenzione verso la formazione e la qualità del servizio ferroviario.

Come accennato in precedenza la sospensione dello sciopero del 3-4 marzo 2006 trova le sue ragioni negli apprezzabili segnali di ripresa delle relazioni industriali che si possono così riassumere:

- R.F.I. S.p.A. -

con l'accordo sottoscritto il 14 febbraio è stata finalmente definita la nuova organizzazione del "DOTE", risolvendo una vicenda che si trascinava da moltissimi anni. E' stata programmata, inoltre, l'attivazione del confronto sulle problematiche inerenti la circolazione.

Restano, altresì, aperte questioni come la S.O. Tecnico e la navigazione. Nonostante i tatticismi d'approccio iniziali la società si è impegnata a presentare una proposta concreta, in coerenza con gli accordi intercorsi già nel giugno 2005, riguardo i reparti movimento e quelli in ambiente SCC, nonché la definizione di un piano di riequilibrio delle risorse umane.

- TRENITALIA S.p.A. -

con gli accordi sottoscritti il 28 febbraio sono state finalmente concordate le ripartizioni dei servizi di condotta e di scorta delle due Direzioni Passeggeri N/I e Regionale. Le intese hanno consentito di modificare i progetti aziendali e di ridurre i servizi ad agente unico. A seguito di quest'accordo si attivano da subito le trattative territoriali sulle turnificazioni.

Per quanto riguarda la Manutenzione Rotabili l'azienda ha presentato un piano d'azione con il quale assume il concreto impegno di ridurre i volumi di attività attualmente svolte all'esterno del Gruppo FS. A tale scopo, infatti, si prevede un ulteriore pacchetto di assunzioni di personale.

Su quest'aspetto e sul reticolo manutentivo continua la trattativa nazionale e contestualmente si attivano a livello territoriali, in 7 siti pilota, i confronti sulla riorganizzazione del lavoro fino ad oggi negati.

Per quanto riguarda la delicatissima tematica Vacma-Scmt, si sta completando la sperimentazione prevista con strumenti alternativi a quelli attualmente installati tenendo conto di quanto insieme convenuto nel citato accordo del 25 gennaio.

Anche con Trenitalia riteniamo ci siano i presupposti per affrontare e definire le tematiche riguardanti il segmento della logistica, della passeggeri e il settore vendita e assistenza.

Nonostante tutti i buoni auspici e il credito di fiducia che il Sindacato sta dando al Gruppo FS con la stipula degli ultimi accordi, siamo stati costretti a denunciare, da soli come FAST ferrovie, la tardiva applicazione del riordino dei diritti di ammissione e unitariamente con le altre O.S. ci siamo visti costretti a denunciare il proseguimento della messa in opera di nuovi locomotori attrezzati con il vecchio sistema VACMA, vedi lettera allegata.

...siamo stati costretti a denunciare, da soli come FAST ferrovie, la tardiva applicazione del riordino dei diritti di ammissione...



Roma, 23 febbraio 2006

A.D. FS S.p.A.
Ing. Elio Catania

A.D. Trenitalia S.p.A.
Ing. Roberto Testore

Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema
Ing. Emilio Maestrini

Oggetto: accordi 19 aprile 2005, 23 giugno 2005 e 25 gennaio 2006.

Le scriventi sono costrette a segnalare l'adozione da parte aziendale di iniziative non coerenti agli accordi in oggetto.

Ci si riferisce alla parte delicatissima degli accordi succitati inerenti l'apparecchiatura VACMA e la relativa ingegnerizzazione delle locomotive.

Risulta alle scriventi, infatti che, nonostante l'impegno assunto a modificare la tecnologia attualmente utilizzata, in questi giorni sono state ultimate locomotive configurate con l'apparecchiatura VACMA comprensiva del controllo della presenza e inscindibilmente collegata all'SSB dell'SCMT.

A mero esempio di quanto affermato citiamo alcune locomotive "uscite" dalle officine, con tale configurazione. Dopo il 1° febbraio 2006, esse ci risulta siano:

5. Gr. 444 n. 036, n. 088;
6. Gr. 656 n. 091, n. 096, n. 297, n. 497;
7. Gr. 652 n. 131;

Per quanto detto, non si comprende in base a quale logica si prosegue in un progetto già inficiato, non solo da accordi sottoscritti con le scriventi OO. SS., ma anche da ASL e esimi professionisti del campo.

Si chiede pertanto la sospensione di tali iniziative tenendo conto anche della sperimentazione di nuovi strumenti che congiuntamente si sta realizzando.

Distinti saluti.

Le Segreterie Nazionali

Filt
(E. Nasso)

Filt
(E. Testore)

Uil
(Dj. Del Grosso)

Fast Ferrovie
(P. Barbass)

Ugl
(U. Nespoli)

Or.S.A.
(A. Romano)

Diario dei lavori della Commissione sul VACMA PROVE DINAMICHE sulla Roma / Fiumicino

Da lunedì 20 febbraio è iniziata la sperimentazione con le tre prototipi delle E46-4 utilizzate da 15 macchinisti dell'I.T.R. di Roma in uno specifico turno programmato per l'occasione. I componenti della commissione, che di volta in volta si alternano in cabina di guida, devono verificare quante reiterazioni all'apparecchiatura VACMA fa il macchinista e soprattutto se tali operazioni di reiterazione distraggono dall'attività di

condotta e se si confermano monotone e ripetitive.

La Società Carcerano che riprende la guida con diverse telecamere si accorge da subito che è davvero difficile vedere quando il macchinista da le reiterazioni utilizzandole touches, inoltre, capita che si inceppano e necessita sollecitarle più volte affinché avvenga il consenso di riassetto.

I macchinisti che si sono prestati per la sperimentazio-

ne, scelti dall'azienda, ormai da tempo operano con il pedale vecchia concezione ed è stato evidente da subito che avendo interiorizzato la guida con il solo pedale, in partenza da Fiumicino "pedalavano" ogni 10-15 secondi. Anche in merito all'utilizzo pur sapendo che ormai non è più necessario mantenere il pedale premuto, l'abitudine acquisita fa sì che continuano a mantenerlo premuto con la punta del piede per dare poi il consenso

*...devono
verificare quante
reiterazioni
all'apparecchiatura
VACMA fa il
macchinista e
soprattutto se tali
operazioni di
reiterazione
distraggono
dall'attività di
condotta e se si
confermano
monotone e
ripetitive....*

di tanto in tanto con il tacco. Nei due prototipi attrezzati anche con il pedale, viene così dato il consenso nel momento del rilascio.

Sinceramente alla constatazione di quanto esposto è uscita la battuta “Alla faccia della monotonia”. Dopo di che il macchinista ha iniziato a mette i piedi di qua e di là dalla pedana, di tanto in tanto suonava la tromba, ma al fine del consenso di reiterazione del VACMA è necessario che il suono sia prolungato.

Comunque, si è dimostrato l'uso della tromba il consenso preferito per la reiterazione anche se la tratta si è prestata bene nel giustificare l'utilizzo della tromba essendo un cantiere aperto con il personale dell'I.E. e dei Lavori sui binari, oltre al rallentamento che si trova a circa metà percorso.

Il macchinista, inoltre, ha spiegato che su quella tratta viene utilizzata soventemente la tromba anche per i nomadi e per gli extracomunitari ac-

campati a lato che traversano quei binari. A testimonianza di ciò è possibile notare lungo i binari la calce che ancora evidenzia l'ultimo investimento avvenuto il 19 febbraio c.a.

I 5 esperti della Carcerano, divisi 3 in cabina di guida e due in vettura con il capo treno, hanno ascoltato con un certo stupore la conversazione in merito all'elevata incidenza d'investimenti di persone che stavamo tenendo fra macchinisti e il Capo Deposito (Professional) di RFI, ma non hanno trattenuto il loro disagio alla vista di un cane investito in precedenza cosa, purtroppo, di normale routine per il personale ferroviario

Infine è stato segnalato al referente di RFI che anche qui come ormai in maggior parte dell'infrastruttura non vengono più utilizzate le tabelle F – S – C ed è stato chiesto di farsi parte diligente presso il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria.

Tali tabelle che come già

detto ormai mancano sistematicamente anche in altre situazioni sono necessarie soprattutto su linee dove passano gli ES anche a più di 200 km/h.

A seguito delle scorte fatte ci sentiamo di fare ora almeno due considerazioni:

⇒ la linea percorsa ed il tipo di guida non sono assolutamente indicative per la media dei servizi di condotta del Personale di Macchina, specie se Cargo o Passeggeri;

⇒ Nonostante le reiterazioni al Vacma derivanti dalle operazioni di condotta, sono state almeno una quindicina quelle definite “lunghe” con suono della cicalina, ma oltre il doppio invece quelle anticipate al sistema (meno di 55’’).

Abbiamo chiesto ai macchinisti quanti consensi che non siamo stati in grado di registrare hanno dato, ci hanno risposto “circa una quarantina”

*...è possibile
notare lungo i
binari la calce che
ancora evidenzia
l'ultimo
investimento...*

Quarta riunione Commissione SCMT: ma il VACMA “seconda serie” è meglio...o è il.... meno peggio ??

Il 28 febbraio si è tenuto il programmato incontro presso la sede del Gruppo FS cosiddetta “Villa Patrizzi”, i partecipanti per l'azienda sono sempre meno ma il confronto è avvenuto regolarmente e la dialettica, anche se molto accesa, è stata chiara e trasparente.

Dopo tre riunioni non è stato ancora possibile chiudere un verbale firmato perché l'azienda non ha inteso verbalizzare le nostre posizioni e così ribadiamo che l'obiettivo

fondamentale che deve avere la Commissione Nazionale sul VACMA “seconda serie”, è verificare se resta “Lavoro monotono e ripetitivo” in violazione delle Legge 626/94.

Nessuno può aver dimenticato che anche per i rappresentanti aziendali si era convenuto prioritario stabilire questo o, come dicevano loro, di verificare se le reiterazioni al di fuori di quelle della guida sarebbero state 2, 10, oppure 50 tra Termini e Fiumicino,

separando quelle lunghe di 55 secondi alla cicalina da quelle ben maggiori anticipate, come abbiamo potuto verificare nelle tante scorte fatte avanti e indietro nella tratta con i tre prototipi.

Ci spiace dover constatare che ancora una volta c'è stato chi non ha “capito” che cosa deve stabilire la Commissione mista sul VACMA in base all'Accordo del 25 gennaio 2006.

Invece di verificare l'idoneità o meno del sistema VAC-

MA, c'è stato un susseguirsi di proposte che vanno dal cappellotto di reiterazione sulla leva di marcia automatica, alle touches piatte tedesche, al pulsante di reiterazione sul manipolatore del freno (mostrando all'azienda varie foto di "supposte touches" a sfioramento).

Proposte per ora accantonate dalla stessa azienda che ha categoricamente bocciato il pulsante sul freno affermando che un macchinista mentre frena non può lasciare il manipolatore per riprenderlo poi con la mano (...siamo pienamente d'accordo) mentre quelle che credevano touches, ha spiegato un rappresentante aziendale che si trovano sul TGV e non sono altro che cuscinetti d'appoggio per le mani, pure riscaldati.

Ma il problema non sta tanto nelle proposte quanto nello scopo condiviso di questa Commissione di verifica e non

proposta di nuovi sistemi che spetta ad una Commissione che dovremmo fare in seguito.

Abbiamo diversi appunti su tutti gli interventi e molti ve li risparmiamo, ma non quello del Professor Antonio Bergamaschi delle Università Tor Vergata e Cattolica di Roma, Assessor tecnico che ha trovato piena convergenza con noi affermando che l'approccio al VACMA è soggettivo e quindi può essere diverso per ciascun macchinista, che sul questionario proposto deve poter esprimere valutazioni proprie e quindi libere.

Ha inoltre evidenziato le sue perplessità nell'apprendere che c'è chi suona 60 volte la tromba, chi solo 2, chi fa 100 reiterazioni, concludendo di voler parlare su tale questione con il collega Professor Costa (Università di Verona e Milano), che come sappiamo ha redatto un approfondito

studio sulla vigilanza, mentre la Carcerano, sempre presente, tuttora segue gli aspetti legati all'ergonomia.

Come FAST Ferrovie ad oggi riteniamo che anche il VACMA "seconda serie" resta monotono e ripetitivo, controlla che il macchinista c'è, si muove, insomma che è vivo, ma in quanto a "reiterazioni di Vigilanza" od al fatto di ritenerlo un "Vigilante", per noi la risposta si riassume con un No. Un'ultima nostra osservazione, politica: dopo un mese dall'accordo del 25 gennaio nessun nuovo mezzo SCMT ha il VACMA disgiunto, anzi la messa in vigore della disposizione n° 27/2005 denominata del "verde verde" riteniamo siano grandi elementi di difficoltà per la costruzione di quelle auspiccate Corrette Relazioni Industriali.

*...confermiamo la
veridicità della
vertenza aperta e
trasmetteremo in
tutte le nostre sedi
la Circolare
n.124...*

FONDO SPECIALE F.S. PRESSO L'INPS

Rispetto alle due vertenze aperte in completa autonomia e solitudine, almeno per la problematica del Fondo pensione F.S., dalla FASTferrovie, alleghiamo a questo notiziario due volantini che descrivono dettagliatamente il loro merito alla vertenza sul fondo pensioni FS presso l'INPS, ampiamente descritta nei precedenti notiziari, siamo venuti a conoscenza, effettuando controlli sui ruoli paga, che anche in quelli consegnati ai lavoratori assunti da Trenitalia, Italferr e Ferservizi, a far data dal 1° aprile 2000, risultano versamenti previdenziali in conto Fondo Speciale FS.

A nostro avviso, questo accade in quanto non è ancora stata predisposta modifica della stampa diversificata per i versamenti previdenziali dei dipendenti del Gruppo FS.

Ad ogni buon conto, al fine di rimuovere eventuali dubbi o perplessità che dovessero sorgere tra i Ferrovieri interessati alla vertenza promossa dalla nostra organizzazione, confermiamo la veridicità della vertenza aperta e trasmetteremo in tutte le nostre sedi la Circolare n°124, del 6 agosto 2004. La Direzione Generale dell'INPS, facendo riferimento al parere espresso dai Ministeri del lavoro e dell'Economia, ha disposto l'iscrizione dal 1° aprile 2000, dei dipendenti delle Società costituite per cessione di ramo d'azienda dalle Ferrovie dello Stato, al F.P.L.D. (fondo previdenziale lavoratori dipendenti) e non al Fondo pensione Speciale FS. Nella stessa Circolare è stato altresì previsto anche il recupero e lo spostamento nell'AGO dei versamenti fatti fino ad Agosto 2004 nel nostro Fondo speciale. stato di avanzamento. Pubblichiamo altresì su questi due importanti temi i termini dello scambio epistolare intercorso tra Fastferrovie e il Gruppo FS.

FAST - CONFSAL

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613

Tel.: 06 4454697

Tel.: 06 47307666

L'AUTONOMIA... UN
VALORE PER LA TUTELA

Siamo su internet

www.fastferrovie.it



Segreterie Nazionali

Personale di Macchina

Disposizioni RFI 27/05, 57/05 e 68/05 (Verde Verde)

Le scriventi danno indicazione al P. di M. di assumere, in prossimità delle località interessate dalle fermate, velocità cautelative idonee a localizzare i cippi chilometrici che rimangono, con l'entrata in vigore delle disposizioni 27/05 – 57/05 – 68/05, l'unico punto di riferimento per l'individuazione delle stazioni.

Utilizzazione simulatore "SIDAC"

Nell'accordo sottoscritto in data 28 febbraio u.s. sulla ripartizione dei servizi di condotta abbiamo convenuto con Trenitalia di realizzare una specifica riunione per il prossimo 15 marzo sulle problematiche riguardanti il "SIDAC".

L'obiettivo è di chiarire, nel più breve tempo possibile, i criteri, la modalità e le finalità della utilizzazione del simulatore, sulla quale, pur non avendo pregiudiziali contrarietà, continuiamo a rilevare diverse criticità.

Nel frattempo, in attesa che l'incontro programmato produca i necessari chiarimenti, unitariamente invitiamo il Personale di Macchina a non aderire alle sollecitazioni aziendali rivolte al coinvolgimento nell'uso del simulatore.

Roma, 1 marzo 2006