



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsaferrrovie.it

E-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 13 maggio 2013
Prot. n° 145/S.G./Or.S.A.

NTV S.p.A.

Amministratore Delegato
Ing. Giuseppe Sciarrone

Direttore del Personale
Dott. Adriano Tomaro

Oggetto: Problematiche dipendenti N.T.V.

La scrivente, in considerazione del proprio ruolo istituzionale ed in qualità di soggetto sindacale maggiormente rappresentativo nel settore del trasporto ferroviario e per tali ragioni organizzazione sindacale stipulante:

- il protocollo del CCNL della Mobilità sottoscritto in sede Ministeriale il 14.05.2009 e conseguentemente dei testi siglati per identificazione nel verbale del 30.09.2010 i cui punti, comprensivi del capitolo delle Relazioni Industriali, sono parte integrante – allegato 1 – del Contratto Aziendale di NTV che, per tale ragione, sono da intendersi quale applicazione del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro;
- in data 30 ottobre 2012 del vigente Contratto Collettivo Nazionale della Mobilità Area Attività Ferroviarie la cui applicazione è prevista così come definito nel Contratto Aziendale di NTV entro il 1° gennaio 2015

comunica a codesta Società alcune criticità che intende evidenziare con la presente.

In particolare per quanto attiene l'esercizio e le attività in cui è impiegato il personale si riscontra:

- a. Il Ministero dei Trasporti in data 20 ottobre 2006, a seguito di iniziative sindacali e pronunciamenti di diversi Uffici preposti al controllo e vigilanza a cui è seguito quello del Coordinamento Interregionale delle ALS, ha deliberato una direttiva (allegato) con cui viene imposto alle imprese ferroviarie, sulla base di disposizione del Gestore dell'Infrastruttura Nazionale, l'obbligo di introdurre strumenti finalizzati ad escludere, con la sola eccezione dei treni passeggeri a lunga percorrenza notturni, il sistema di controllo e vigilanza del personale. Ciò premesso ci risulta che codesta società abbia installato sui propri mezzi di trazione un sistema di vigilanza non valutato dagli organi preposti in materia di controllo e vigilanza, non contenuto nel DVR, e simile al sistema VACMA che ricordiamo è stato giudicato pericoloso e dannoso dal Coordinamento Interregionale delle ALS. A questo si aggiunge che il dispositivo che permette l'esclusione del sopra richiamato sistema di controllo e vigilanza (Evig) viene inibito dalla sua utilizzazione e comunque il personale non viene informato / formato adeguatamente rispetto alla sua utilizzazione. Per quanto esplicitato ed evidenziato la scrivente richiede che il sistema di controllo e vigilanza adottato da codesta società sia preventivamente valutato dall'organo di Controllo e Vigilanza e che sia attivato ed efficiente il sistema che ne permette la disattivazione, così come previsto dalla Direttiva Ministeriale.
- b. Nel premettere che ai dipendenti viene imposto l'obbligo di indossare la divisa, peraltro possibile motivo di sanzione disciplinare, non ci risulta che l'azienda abbia rispettato l'impegno a predisporre adeguati supporti logistici. Appare evidente che le due previsioni sono direttamente

collegate tra loro ovvero da un lato l'azienda si impegna a garantire supporti logistici, quindi spogliatoi attrezzati, dall'altro impone e obbliga il lavoratore ad indossare la divisa. Con la stessa cognizione si ravvisa che durante le soste di servizio il personale non può fruire durante l'attesa di locali aziendali opportunamente predisposti ovviamente completi dei servizi igienici;

- c. I turni del personale di macchina e bordo non rispettano una equità nella loro distribuzione ed assegnazione. Per questo motivo si stanno determinando delle iniquità normative ed economiche non giustificate che, peraltro, confliggono contro le più fondamentali norme in materia di rispetto dei lavoratori. Per questo motivo si chiede che i turni di lavoro rispettino il giusto equilibrio dei carichi di lavoro e conseguentemente sviluppino delle retribuzioni omogenee;
- d. Si riscontrano delle significative difficoltà alla concessione delle ferie, più volte negate o comunque assegnate con elementi di discrezionalità da parte aziendale. Anche in questo caso si segnala il rispetto delle attuali norme che regolano la fruizione dei periodi di ferie, in quanto rappresentano un diritto del lavoratore;
- e. In materia di contemperamento della conciliazione dei tempi di riposo con quelli di lavoro si segnala che, sempre più frequentemente, al personale con un minimo preavviso viene richiesto il cambio del turno di servizio. In quest'ultimo caso il contratto aziendale non prevede alcuna disponibilità del personale a rendersi raggiungibile (peraltro richiesta per tutte le 24 ore) per la modifica del servizio rispetto a quello previsto dal turno. Anzi lo stesso contratto prevede che per i servizi di disponibilità e reperibilità devono essere predisposti appositi turni. Anche in questo caso assistiamo ad una chiara violazione della libertà del lavoratore che, peraltro, è accentuata da un atteggiamento di coercizione del responsabile di linea del settore macchina;
- f. Nei turni di lavoro del Personale di Macchina e Viaggiante le previste pause hanno modalità che non garantiscono ai dipendenti un reale recupero psico-fisico o, comunque, vengono individuate con modalità o in orari che sono funzionali alla fruizione dei pasti;
- g. In presenza di inesatte o incomplete liquidazioni delle competenze economiche variabili abbiamo contezza delle difficoltà dei dipendenti per segnalare e conseguentemente ottenere il corretto riconoscimento delle retribuzioni. Tale stortura appare ingiustificata in quanto sono gli stessi dipendenti a comunicare, tramite i propri coordinatori, alle strutture amministrative i dati afferenti le prestazioni giornalmente svolte.

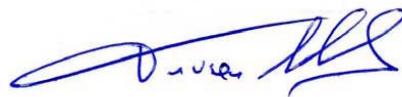
Per quanto sopra segnalato, si richiede a codesta Impresa, ed in particolare al Direttore del Personale, di adottare adeguati ed urgenti interventi affinché si individuino le necessarie soluzioni rispetto quanto affermato nella presente nota.

In ogni caso la scrivente, in coerenza con quanto evidenziato in premessa, si rende disponibile ad un eventuale confronto per meglio chiarire tutti gli aspetti che attengono l'attività lavorativa e l'impiego del personale.

Certi che ad una regolarizzazione delle attuali condizioni di lavoro nella misura di garantire il giusto contemperamento delle rispettive esigenze, oggi troppo squilibrate rispetto a quelle aziendali, non può che corrispondere un miglioramento del servizio offerto da tutto il personale.

Distinti saluti

Il Segretario Generale Or.S.A. Ferrovie
Alessandro Trevisan





Il Ministro dei Trasporti

VISTA la concessione di gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale rilasciata dal Ministero dei trasporti e della navigazione a "Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni" di cui al D.M. in data 31 ottobre 2000, n° 138T e successive modifiche e integrazioni;

CONSIDERATO che Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) – Gestore dell'infrastruttura ferroviaria - ha successivamente acquisito la titolarità della suddetta concessione;

VISTI in particolare gli articoli 2, 3 e 7 del sopraccitato D.M. 31 ottobre 2000, n° 138T che riguardano, rispettivamente, l'oggetto della concessione, gli obblighi del Concessionario e la sicurezza del trasporto ferroviario;

VISTO il D.Lgs. 8 luglio 2003, n°188 riguardante l'attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria, con particolare riguardo agli articoli 4, comma 1, 10 e 11;

VISTO il provvedimento ministeriale 22 maggio 2000, n° 247/VIG3 con il quale sono stati individuati gli standard e le norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario;

VISTO il Regolamento di Circolazione dei Treni edizione 1962 e successive modifiche, in ultimo modificato con D.D. 6 giugno 2001, n° 360/VIG3/2001, attualmente vigente;

VISTO il Regolamento sui Segnali edizione 1947 e successive modifiche, in ultimo modificato con D.D. 6 giugno 2001, n° 360/VIG3/2001, attualmente vigente;

VISTA la Direttiva ministeriale n° 13/2006/div.5 del 9 marzo 2006;



Il Ministro dei Trasporti

VISTO, in particolare, l'art. 3, comma 3 lettera d) della sopraccitata Direttiva del 9 marzo 2006 riguardante il dispositivo "vigilante" con cui è stata evidenziata la necessità di individuare proposte tecniche finalizzate a superare le criticità evidenziate dalle ASL;

VISTA la proposta tecnica inviata sull'argomento da RFI con la nota n°A0011/P/2006/0002394 del 25 settembre 2006;

VISTA la nota ministeriale n°0036882 del 27 settembre 2006 con cui è stato istituito un Gruppo di lavoro incaricato di validare la suddetta proposta tecnica;

VISTA la relazione in data 10 ottobre 2006 del Gruppo di lavoro di cui sopra;

CONSIDERATA la necessità di proseguire nella introduzione di misure tecnico-normative atte a favorire la transizione verso le nuove tecnologie al fine di ridurre il fattore di rischio connesso con la circostanza che ci si trova ad operare in parte su linee con sistemi tecnologici attivi (terra + bordo) e in parte su linee con sistemi non attivi;

CONSIDERATO che, sulla base della proposta sopra richiamata si rende necessario integrare la Direttiva ministeriale del 9 marzo 2006 precedentemente citata;

VISTO il decreto legge 18 maggio 2006, n. 181 convertito con modificazioni con la legge 17 luglio 2006, n. 233 in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri, in particolare l'articolo 1, commi 4 e 5;

VISTO il DPCM 5 luglio 1005 recante l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e del Ministero dei trasporti;



Il Ministro dei Trasporti

RILEVATO che i citati decreto legge 181/2006, articolo 1, comma 5, e DPCM 5.7.2006, articolo 2, comma 1, lettera d), attribuiscono al Ministero dei trasporti le funzioni ed i compiti spettanti allo Stato in materia di sicurezza dei trasporti terrestri;

CONSIDERATO che tutti i compiti e le funzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria rientrano nelle attribuzioni della Direzione Generale del trasporto ferroviario del soppresso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che la Direzione Generale stessa rientra nelle articolazioni del Ministero dei trasporti ai sensi dell'articolo 6, comma 3, del citato DPCM 5.7.2006;

VISTA la direttiva 2004/49/CE del 30 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

CONSIDERATA l'indifferibile necessità ed urgenza di garantire la continuità, l'operatività e la chiarezza di ruoli e responsabilità nel presidio della sicurezza ferroviaria nelle more dell'emanazione dei regolamenti di organizzazione del Ministero dei trasporti;

EMANA

la seguente



Il Ministro dei Trasporti

DIRETTIVA

Articolo 1

1. Nella gestione del periodo transitorio l'utilizzo del dispositivo vigilante è regolamentato come previsto dalla proposta di RFI citata in premessa e riportata nell'allegato A alla presente Direttiva, subordinatamente alle seguenti prescrizioni:
 - a. nel periodo transitorio RFI, anche mediante il coinvolgimento delle Imprese ferroviarie, dovrà sviluppare ed implementare idonee soluzioni che garantiscano, a regime, la coerenza degli standard nazionali agli standard internazionali;
 - b. le modalità applicative di cui all'allegato A sono estese al sistema SSC (Sistema di supporto alla Condotta) a seguito del completamento dell'iter omologativo da parte di RFI, condotto con criteri equivalenti a quelli seguiti per i sistemi ETCS (European Train Control System) e SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treno);
 - c. nel caso di assenza della protezione della marcia del treno, l'utilizzo del dispositivo di controllo della vigilanza deve essere comunque previsto anche per i treni passeggeri lunga percorrenza notturni;
 - d. RFI, nell'ambito delle proprie competenze e responsabilità, dovrà valutare l'opportunità di modificare/integrare la normativa di esercizio per garantire la gestione in sicurezza del periodo transitorio.

2. Fermo restando che nella situazione a regime tutti i servizi dovranno essere protetti da sistemi di protezione della marcia del treno (ETCS-SCMT-SSC) e che dovrà



Il Ministro dei Trasporti

essere garantita la piena coerenza con gli standard internazionali, il Gestore dell'infrastruttura, anche sulla base dei ritorni di esperienza nella gestione del periodo transitorio, valuterà l'opportunità di formulare proposte migliorative degli standard internazionali maggiormente aderenti alla evoluzione delle tecnologie innovative in corso di installazione sulla rete nazionale.

Articolo 2

1. Al fine di garantire la continuità nello svolgimento dei compiti in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla definizione degli standard e delle norme per la sicurezza, alla vigilanza sulle disposizioni emanate dal Gestore dell'infrastruttura, all'attività internazionale ed alle inchieste sugli incidenti ferroviari, fino alla completa attuazione della direttiva 2004/49/CE del 30 aprile 2004 e nelle more dell'emanazione dei regolamenti di organizzazione del Ministero dei trasporti, resta fermo il vigente quadro normativo in materia di sicurezza ferroviaria sia per quanto concerne i compiti della Direzione Generale del trasporto ferroviario che quelli del Gestore dell'infrastruttura RFI SpA, con particolare riferimento agli articoli 4, comma 2, 10 e 11 del D.lgs 8 luglio 2003, n° 188 ed agli articoli 2, 3, e 7 dell'Atto di Concessione di cui al D.M. 31 ottobre 2000, n° 138T.

IL MINISTRO

1. Rotabili in circolazione con sistema di protezione della marcia del treno attiva

Installazione di un dispositivo di esclusione che consenta di disattivare la funzione vigilante, sulle macchine già attrezzate con ETCS/SCMT

- (ETCS/SCMT) esclusione della funzione vigilante e attivazione del controllo attivo atto partenza
- (SSC) esclusione della funzione vigilante in fase di prima attivazione del sistema; successivamente controllo atto partenza.

Configurazioni compatibili con la guida ad agente solo (un solo agente in cabina di guida).

2. Rotabili in circolazione senza protezione della marcia del treno

In assenza di protezione ETCS/SCMT/SSC a bordo o a terra, è assolutamente indispensabile la presenza in cabina di guida di due agenti, come già stabilito dalla Direttiva sulla Sicurezza 9/3/2006.

In tale configurazione e modulo di condotta il secondo agente è tenuto a segnalare, a voce alta, all'agente addetto alla guida, che lo ripeterà, l'aspetto del segnale avvistato.

- Rotabili attrezzati solo con VACMA e/o circolanti senza protezione della marcia.

Il VACMA sarà disattivato mediante commutatore CEV (Commutatore Esclusione Vigilante) o, se in presenza della seconda condizione, disattivando la funzione con il dispositivo di esclusione, di cui al punto 1.

- Servizi per i quali sarà obbligatorio mantenere inserita la funzione "Vigilante".

Treni merci circolanti nelle ore notturne e non protetti dalla tecnologia ETCS/SCMT/SSC.

Comunque non si procederà alla implementazione della funzione vigilante sulle macchine ancora non attrezzate con sistema di protezione della marcia del treno. Tale rinvio è vincolato alla individuazione e condivisione di una tecnologia di controllo della vigilanza, in fase di sperimentazione, che allo stesso tempo sia coerente con gli standard europei che dovranno essere adeguati al mutato contesto di circolazione dei treni sempre più affidati al controllo di sistemi di protezione della marcia del treno.