

VERBALE DI ACCORDO 1/2011

In data 7 Giugno 2011, 21 Giugno e 24 Giugno si sono incontrati,

la Direzione Aziendale NORDCARGO

le segreterie Regionali e territoriali

FILT CGIL, FIT CISL, UILT UIL, FAISA CISAL, OrSA, UGL Trasporti, FAST Ferrovie

ed i rappresentanti RSU

Premesso che

- E' in atto in NORDCARGO un confronto tra le parti relativo all'applicazione del contratto collettivo di settore, che non è ancora arrivato alla definizione
- Le parti confermano di voler intrattenere, a tutti i livelli, positivi rapporti di relazioni industriali, attraverso un sistema improntato alla collaborazione e caratterizzato dalla sistematicità del confronto.
- Le attività di trasporto merci ferroviario operate da NORDCARGO trovano la propria naturale collocazione nel "campo di applicazione" del CCNL della Mobilità, in fase di costituzione

Le parti convengono quanto segue:

1. Il nuovo CCNL della Mobilità, siglato in sede ministeriale il 30 Settembre 2010, rappresenta il riferimento contrattuale di NC per gli istituti regolamentari dello stesso (Campo di applicazione, Decorrenza e durata, Disciplina del sistema di relazioni industriali, Mercato del lavoro)
2. La disciplina dell'orario di lavoro, gli aspetti retributivi, la classificazione professionale, la definizione delle norme rinviate al livello aziendale dai contratti nazionali (CCNL Mobilità e CCNL Attività Ferroviarie), la regolamentazione della confluenza dall'attuale sistema contrattuale a quello in fase di definizione, saranno oggetto di un accordo tra le parti che dovrà realizzarsi mediante un confronto che si avvierà a partire dalla data odierna e che dovrà completarsi entro il 30 Novembre 2011.
3. Per quanto riguarda le rimanenti materie non regolamentate dai punti precedenti, le parti dichiarano di voler applicare quanto previsto dal CCNL Attività Ferroviarie.
4. Alla luce del modificato assetto societario di NORDCARGO, le parti intendono confermare l'adesione dell'azienda agli Enti Aziendali FNM (CRA, Cassa Integrativa e Fondo Pensione del gruppo FNM) al fine di continuare a garantire ai dipendenti di NORDCARGO la possibilità di beneficiare dei servizi ricreativi, assistenziali e previdenziali finora goduti mediante l'adesione e la contribuzione di NORDCARGO agli Enti soprarichiamati.
5. Nelle more della definizione di quanto previsto al punto 2, verrà attivato in via sperimentale il servizio di condotta ad agente unico con equipaggio di bordo composto da un macchinista primo agente ed un agente polifunzionale abilitato al modulo D (accompagnamento treno) con le limitazioni in termini di tempi di condotta indicate nell'allegato 1
6. Verrà altresì attivata, in attesa della definizione delle nuove norme sull'orario di lavoro, una nuova organizzazione del lavoro per il personale di condotta e di terra congruente alle caratteristiche riportate nella tabella allegata (allegato 2).

7. In considerazione della distribuzione del lavoro tra le basi operative aziendali, che dipende essenzialmente dal mercato (acquisizione di nuovi servizi, cancellazione di servizi preesistenti, modifiche instradamenti treni...) e che si inserisce in un trend di crescita della produzione aziendale (crescita prevista + 30% in 3 anni) verranno attivate, in via sperimentale, modalità di utilizzo flessibile del personale delle basi operative, al fine di assorbire le variazioni di produzione, limitando il disagio derivante da trasferimenti da una base operativa ad un'altra.

Tali modalità, specificate nell'allegato 3, saranno limitate al tempo necessario a raggiungere, per ciascuna base operativa, l'equilibrio tra il fabbisogno di personale delle diverse categorie professionali (macchinisti, polifunzionali con accompagnamento treno, personale di terra) e la forza esistente e comunque non oltre 18 mesi.

Per il raggiungimento di tale equilibrio, l'Azienda metterà in atto azioni per la professionalizzazione del personale esistente, oltre che assunzioni mirate alla copertura del fabbisogno nelle basi operative carenti.

8. Tempistica: L'attivazione dei turni con equipaggio polifunzionale e conformi alle nuove norme, verrà attuata gradualmente nel periodo Luglio-Settembre per i depositi di Torino, Domodossola e Novara, e nel mese di Ottobre per i rimanenti depositi.
Le nuove norme per la consuntivazione bimestrale verranno attivate dal mese di Novembre 2011
9. Le parti concordano di effettuare una verifica congiunta dopo un primo periodo di applicazione del presente accordo (e comunque entro 6 mesi), anche per quanto riguarda la distribuzione delle indennità economiche.

L'Azienda



Le segreterie Regionali/Territoriali

FILT CGIL

FIT CISL

UILT UIL

FAISA CISAL

OrSA

UGL Trasporti

FAST Ferrovie Confsal

I Rappresentanti RSU



Allegato 1 all' Acc. Az. 1/2011

Norme per l'effettuazione dei treni con equipaggio composto da agente unico di condotta + agente polifunzionale:

1. Composizione equipaggio:
 - 1 macchinista primo agente
 - 1 agente polifunzionale abilitato al modulo D "Accompagnamento Treno"L'agente polifunzionale potrà essere in possesso anche della abilitazione alla verifica tecnica
2. Limiti per l'effettuazione dei treni con equipaggio composto da agente unico + agente polifunzionale, come da allegato 2
3. Al macchinista (primo agente) competono le funzioni specifiche della condotta del treno, della preparazione e messa a riposo del mezzo di trazione, della condotta del mezzo di trazione per le manovre, della effettuazione della prova del freno e di tutte le altre attività propedeutiche allo svolgimento del servizio di condotta.

In relazione alle abilitazioni possedute, ed alla organizzazione del turno di lavoro, l'operatore polifunzionale provvederà a:

- effettuare, negli impianti di origine e fine corsa, nonché in tutti gli impianti in cui sia prevista o se ne ravvisi la necessità, la manovra del treno per la presa e consegna dei vagoni, l'aggancio e sgancio della locomotiva, la composizione e scomposizione del treno, la predisposizione degli instradamenti di manovra, nei casi in cui ciò è richiesto dal gestore infrastruttura
- posizionare e recuperare i fanali di coda
- collaborare con il macchinista per l'effettuazione della prova del freno
- effettuare la formazione del treno ed ogni altra attività documentale necessaria (ritiro e consegna lettere di vettura, documenti per il trasporto rifiuti, check list merci pericolose...)
- effettuare la visita tecnica al treno
- garantire mansioni di supporto al macchinista durante la condotta del treno, intervenendo in caso di necessità, per assicurare l'arresto e l'immobilizzazione del treno

Le attività che l'agente polifunzionale può effettuare negli impianti di origine e/o termine corsa dei treni saranno definite, nell'ambito della formazione dei turni di lavoro, in relazione alle abilitazioni possedute ed alla capienza temporale del turno, al netto della attività di accompagnamento treno.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large 'P' on the left and various scribbles and names on the right.]

4. Al personale di condotta che effettua turni con il modulo di equipaggio agente unico + agente polifunzionale l'indennità denominata ore treno verrà corrisposta in misura doppia.

Al personale di condotta verrà inoltre corrisposta, per ogni turno che prevede in carico all'equipaggio polifunzionale l'effettuazione della formazione e/o verifica, l'indennità di polifunzione.

5. Gli agenti polifunzionali che conseguono l'abilitazione al modulo D, saranno inquadrati secondo le progressioni di carriera previste per il personale di terra. Come condizione di miglior favore, il personale inquadrato all'attuale parametro 140, accede all'attuale parametro 160 dopo 3 anni dal conseguimento dell'abilitazione al modulo D.

In fase transitoria, per gli agenti già in forza all'azienda, valgono le seguenti condizioni di miglior favore:

- gli agenti ancora inquadrati all'attuale parametro 123 già in possesso del modulo D, o che lo acquisiranno, accedono direttamente all'attuale parametro 140
- gli agenti inquadrati all'attuale parametro 140 già in possesso del modulo D, o che lo acquisiranno, accedono all'attuale parametro 160 dopo 12 mesi dall'inizio della turnazione che ne prevede l'utilizzo in attività di accompagnamento treno

L'azienda si impegna ad avviare alla formazione per l'acquisizione del modulo D tutto il personale di terra attualmente inquadrato al parametro 123

[Handwritten signature]
Ministero
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
Caro...
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

| | | | |
|---------------------------------|--|------------------------------------|---|
| 6. limiti di condotta per turno | condotta complessiva per turni A/R | per tutto il personale di condotta | Per condotta complessiva programmata per turno si intende il tempo desumibile dalla scheda treno, comprensivo delle soste previste da orario. Tra il servizio di andata e quello di ritorno è programmata una pausa di condotta di almeno 30' |
| | | 1 macch + mod D | 6 h per turni che interessano la fascia 5,00- 24,00 5h30' per turni che interessano la fascia 0,00 - 1,00 o 4,00 - 5,00 5h per turni che interessano la fascia 1,00 - 4,00 |
| | | 2 macch. | nessun limite |
| | condotta complessiva per turno sola andata | per tutto il personale di condotta | |
| | | 1 macch + mod D | 5 h per turni che interessano la fascia 4,00 - 1,00 4 h 30' per turni che interessano la fascia 1,00 - 4,00 |
| | | 2 macch. | nessun limite |

| | | |
|------------------------------------|--|---|
| 7. riposo giornaliero in residenza | per tutto il personale di esercizio, sia di terra che di bordo | Il riposo giornaliero decorre dalla fine effettiva del turno all'inizio del turno successivo |
| | | 11h minime consecutive dopo un turno diurno 14 h minime consecutive dopo un turno notturno od assimilato |
| | | Per il personale di terra che opera sui turni avvicendati nell'ambito del deposito 8 h minime consecutive dopo un turno diurno 14 h minime consecutive dopo un turno notturno od assimilato |

| | | | |
|---------------------------------------|-------------------------|--|--|
| 8. riposo giornaliero fuori residenza | durata minima | per tutto il personale di esercizio, sia di terra che di bordo | 8 h minime consecutive 11 h minime consecutive se non comprende la fascia 0,00 - 5,00 |
| | assenza dalla residenza | | max 28 h Estendibile fino a 32h per situazioni particolari legate alle tracce orario dei treni, con verifica congiunta in fase di definizione turni |

| | | | |
|-----------------------|-------------------|--|--|
| 9. Riposi settimanali | Definizioni | per tutto il personale di esercizio, sia di terra che di bordo | Fermo restando il valore minimo di 1 riposo per settimana, della durata minima di 24h + il riposo giornaliero, saranno programmati: un numero di riposi settimanali definiti "R" pari alla quantità di domeniche presenti nell'anno solare un pari numero di giornate di riposo aggiuntive definite "SC" R normalmente collocato al 7° giorno Normalmente le giornate di R e SC verranno godute congiuntamente |
| | SC disgiunto da R | | Una volta al mese il riposo R può essere disgiunto da SC R avrà in tal caso durata minima di 36 h consecutive (comprendente il riposo giornaliero) e comprenderà un'intera giornata solare Ripresa del servizio dopo il giorno di R non prima delle h 6,00 SC avrà in tal caso una durata minima di 29 h consecutive (comprendente il riposo giornaliero) e comprenderà un'intera giornata solare |
| | SC e R congiunti | | Quando SC e R sono assegnati in giorni consecutivi la durata minima programmata è di 60h Ripresa del servizio dopo il giorno di R non prima delle h 6,00 In caso di SC e R congiunti è consentita, una volta al mese, la ripresa del servizio dopo il riposo senza alcun vincolo di orario |

| | | | |
|----------------------------|--|---|---|
| 10. Completamento servizio | in caso di ritardo, anomalie, guasti ... | per tutto il personale di esercizio sia di terra che di bordo | <p>2 h oltre il limite del turno programmato</p> <p>Norme per il completamento servizio volontario come da Acc. Az. 5/2008, estesa a tutte le tipologie di servizio</p> |
|----------------------------|--|---|---|

Orlando R

liwuto

[Signature]

Car. Per. Francesco Forante

z. s.

Bh

ms

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Small signature]

Allegato 3 all' Acc. Az. 1/2011

Utilizzo del personale su basi operative diverse da quelle di appartenenza.

Per ogni base operativa, sia del personale di macchina che di terra, verranno individuate, in maniera congiunta con le OOSS, le località nelle quali è possibile effettuare la prestazione lavorativa secondo due fasce:

- fascia 1: località raggiungibili dalla base operativa con spostamenti inferiori ai 60'
- fascia 2: località raggiungibili dalla base operativa con spostamenti inferiori ai 90'

Al personale può essere richiesto, per un numero massimo di 5 giornate lavorative al mese, di effettuare la prestazione lavorativa in una località appartenente alla fascia 1 od alla fascia 2, fermi restando i limiti previsti dalle disposizioni vigenti.

A detto personale verrà corrisposta una indennità giornaliera pari a:

- 3h di lavoro straordinario feriale per le località della fascia 1
- 4h di lavoro straordinario feriale per le località della fascia 2

Tale indennità compensa il tempo di viaggio necessario per recarsi nella località indicata. Restano a carico dell'Azienda i costi dello spostamento, da effettuarsi con mezzi pubblici. Il ricorso al mezzo privato può essere autorizzato solamente in via eccezionale e per comprovati motivi (ritardo treno, disservizi...)

Per il personale di terra si concorda che, a fronte della corresponsione:

- della quota disagio
- dell'indennità maggiore impegno per raggio di prestazione

detto personale può essere chiamato ad effettuare la prestazione lavorativa in qualsiasi località fino a 50 km dalla propria base operativa.

In conseguenza, l'utilizzo del personale su basi operative diverse da quelle di appartenenza, trova applicazione solo per le località oltre i 50 km.

Resta inalterata la possibilità, sia per il personale di macchina che per il personale di terra, di effettuare servizi in trasferta, presso altra base operativa, dietro corresponsione delle previste indennità.

The bottom of the document contains several handwritten signatures and initials in black ink. On the left side, there are three distinct signatures. In the center, there is a signature that appears to read 'Francesco Ferretti' with a small 'F.' below it. To the right, there are several more signatures, including one that looks like 'Mung' at the top right and another that looks like 'H.A.' at the bottom right. The handwriting is cursive and somewhat stylized.