



Avviati gli incontri programmati ...

... solito sistema di relazioni industriali

Le riunioni programmate che si sono svolte nella settimana, seppur breve, hanno portato le conferme alle nostre preoccupazioni manifestate dopo l'incontro tenutosi con l'Amministratore Delegato.

Come abbiamo avuto modo di dire, sono in discussione solo gli argomenti ritenuti di priorità aziendale mentre vengono esclusi e rinviati ad un futuro incerto quelli attinenti il biennio economico e le interpretazioni contrattuali.

Nel frattempo l'azienda persegue con varie azioni unilaterali, come l'istituzione di nuove figure degli "assistenti di linea" oggetto di una vertenza aperta dalla nostra segreteria regionale Sicilia.

Oppure, vengono date interpretazioni contrattuali sempre più "audaci", come ad esempio l'avviso emesso presso l'Impianto Trazione Passeggeri di Ancona dove si comunica al personale di macchina che il premio per il completamento corsa, in caso di servizi in deroga, spetta solo dopo la 12° ora se in condotta: norma in palese violazione contrattuale.

Da tempo lamentiamo la mancanza di un sereno rapporto fiduciario che avrebbe dovuto rappresentare le basi del nostro sistema di relazioni industriali, ma è fin troppo chiaro oggi che ciò può essere possibile solo se riusciremo a riprendere seriamente il confronto avviatosi dopo l'accordo del 19 aprile u.s..

Quindi, in attesa di rendere possibile programmare ulteriori incontri, sono stati affrontati i seguenti argomenti:

VACMA- SCMT

Argomento diventato di difficile gestione, ma nonostante tutto, dopo la firma dell'accordo del 19 aprile u.s. più volte abbiamo avuto la sensazione fosse possibile compiere significativi passi avanti sulla materia. Purtroppo ad oggi non siamo andati oltre le dichiarazioni di buone intenzioni di Trenitalia.

Infatti, le dichiarazioni di disponibilità a sostituire l'attuale VACMA con sistemi meno invasivi incontrano l'ostacolo della mancanza di valide tecnologie alternative stando all'attuale situazione visto che l'indagine di ricerca condotta ha permesso di rilevare che esistono al mondo diversi studi ma niente di attendibile e certificato. Almeno nel rispetto delle norme comunitarie.

Un'ulteriore ostacolo, che viene spesso evidenziato, consiste nel continuo rimbalzo di responsabilità fra le Imprese di Trasporto (per noi Trenitalia), il Gestore dell'Infrastruttura (RFI) e il Ministero che deve effettuare la vigilanza sui sistemi di sicurezza.

Anche l'approfondimento realizzato tra Trenitalia, RFI ed il Ministero dei trasporti conferma ad oggi l'impraticabilità della separazione funzionale tra VACMA e SCMT.

A meno che non si apra un tavolo allargato ai soggetti sopra citati, con la presenza anche di altre imprese di trasporto, e con una conseguente rivisitazione dell'ordine di Servizio 35 emanato da RFI.

Anche su questo come FAST Ferrovie nutriamo notevoli riserve in quanto a nostro avviso gli argomenti andrebbero divisi:

1. Certificazione di Sicurezza del sistema SCMT con possibilità di separazione del VACMA o meno. Questo è il problema in discussione a seguito dell'accordo del 19 aprile u.s.
2. Quando si parla di VACMA ci si riferisce solo al pedale o all'intera apparecchiatura di vigilanza? Visto che nell'accordo non abbiamo parlato di "pedale" ma di VACMA, riteniamo che questo è un problema che viene posto al tavolo per creare confusione e dire che non è possibile confrontarsi con il sindacato e nel frattempo il programma di ingegnerizzazione va avanti.
3. le disposizioni di RFI disciplinano le condizioni di sicurezza minime per la circolazione ferroviaria, ma l'equipaggio di condotta e l'orario di lavoro sta nella disponibilità negoziale delle parti sociali e non è patrimonio unilaterale delle Imprese. Una volta stabilito quale sarà il sistema di vigilanza e controllo della marcia del treno sarà necessario stabilire l'equipaggio e successivamente con il sindacato quale sarà l'orario di lavoro.

Invece, a fronte delle problematiche poste, le uniche proposte presentate al tavolo sono state quelle di migliorare l'attuale sistema con nuovi accorgimenti:

1. Migliore ergonomia
2. Migliore Comunicazione

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
06/06	11:00	Direzione Operativa
07/05	11:00	Incontro C.P.O.

IN QUESTO NUMERO

- Avviati gli incontri programmati ...
... solito sistema di relazioni industriali

3. Sistemi di allarme

Sostanzialmente stato riproposto il progetto presentatoci nella riunione precedente, ossia la ricerca di condivisione dei prototipi per ogni testa di serie “ 656-444-652 ecc.” con i nuovi accorgimenti e punti di reiterazione.

Progetto in cui ancora non sono stati chiariti al sindacato i tempi di realizzazione, le modalità per gestire la fase transitoria fino all'adeguamento e qual è l'apparecchiatura che dovrà essere installata.

Noi come Fast-Ferrovie siamo fermamente convinti che la separazione tra VACMA ed SCMT sia praticabile senza abbassare in alcun modo il sistema di sicurezza.

Il sistema attualmente in funzione è divenuto di fatto il totem che è il Gruppo FS e il Ministero vigilante hanno innalzato nella mera ricerca di un abbattimento di costi; noi ripetiamo che questa politica dovrebbe essere superata e solo così sarà possibile parlare serenamente di questo argomento, riuscendo a coinvolgere il personale.

MANUTENZIONE

Nella stessa giornata del 31 maggio c.a., successivamente all'incontro sul VACMA-SCMT, si è tenuto un ulteriore incontro tra l'azienda e le OO.SS. nazionali sulle problematiche inerenti la manutenzione rotabili.

In questa occasione Trenitalia era rappresentata dall'Amministratore Delegato, Ing. Roberto Testore, supportato da tutto il suo staff tecnico. Da parte dell'azienda sono stati ribaditi i punti già esposti nella precedente riunione (esternalizzazioni – reinternalizzazioni – flessibilità).

Il sindacato, da parte sua, confermando la piena disponibilità ad affrontare i problemi reali che vengono rappresentati, ha fatto l'esplicita richiesta di affrontare in tempi certi il problema delle flessibilità richieste in subordine ad un impegno di incremento economico. Visto che il piano industriale che prevede delle misure d'attuazione a breve e lungo periodo ci verrà presentato non prima del mese di Ottobre c.a. è necessario capire fin d'ora come affrontare l'immediato.

Su tale tema lo stesso A.D., Ing Roberto Testore, ha affermato che in alcune officine bisogna intervenire in maniera urgente cercando per quanto possibile un accordo sull'orario di lavoro mettendo in campo tutte le leve che il contratto ci consente. La proposta che l'azienda ha avanzato è quella di trovare un accordo a livello nazionale sulle linee generali per poi essere attuato localmente a seguito di confronti specifici nelle unità territoriali interessate. Percorso che sinceramente potrebbe essere percorribile in presenza di un clima di fiducia nelle relazioni industriali ma, visto quale purtroppo è quello attuale, abbiamo il serio timore che una volta superato l'ostacolo dell'incontro nazionale che potrebbe consentire la possibilità di utilizzare le flessibilità necessarie queste verrebbero applicate anche a fronte di disaccordi locali. Del resto sono esperienze già vissute, dove nonostante gli sforzi fatti dal lavoro, si sono avute risposte negative come il proseguire nei processi di esternalizzazione e così far esplodere delle contraddizioni interne al sindacato fra le strutture centrali e quelle periferiche.

Nelle officine individuate dalla società come oggetto di attenzione sarà necessario ricercare soluzioni concrete per intercettare tutte le lavorazioni utilizzando le modalità che in ognuna di esse si riterranno utili. Alcune officine rientrano nel piano d'investimenti per rilanciare le attività internamente al Gruppo FS e fra queste c'è – ad esempio - sicuramente l'officina di S. Maria la Bruna. Se questi obiettivi vengono confermati non si esclude che in tempi brevi vi possa essere l'esigenza di fare assunzioni anche in queste officine.

L'incontro si è chiuso condividendo di dar seguito a quanto sopra esposto nel più breve tempo possibile.

LOGISTICA

All'interno di un quadro complessivo, gli obiettivi che si pone la D.G.O.L. sono molto ambiziosi riguardando un trend positivo già dal 2006 collegandolo ad un incremento di fatturato del 10% annuo sino al 2008.

Certamente, visto l'attuale scenario, abbiamo molti motivi per esternare molte riserve sugli stralci dei piani di sviluppo presentati.

Comunque, per far ciò le azioni che la DGOL intende intraprendere si dividono in più aree di intervento che cerchiamo di riassumere :

- Acquisto di nuovi locomotori (circa 80 monotensione ed 80 politensione), acquisto di oltre 400 carri di nuova costruzione, ristrutturazione di un migliaio di carri mentre oltre 10.000 carri dovrebbero essere demoliti. Tutto ciò potrebbe causare l'intasamento degli scali dove a tutt'oggi giacciono molti di questi carri da ristrutturare e/o da demolire, visto che non ci risulta ancora esserci un piano di dismissione degli stessi.
- Sviluppo verso l'estero con il potenziamento di TX Logistics in Germania, ricerca di accordi di reciprocità con la SNCF, e lo sviluppo di una New CO per quanto riguarda i traffici verso i paesi dell'Est. Esperienze di New CO le abbiamo già vissute ai tempi di “Cargo SI” e certamente non sono state positive.
- Revisione del reticolo logistico del trasporto su ferro. Ci è stato presentato a grosse linee quale sarà questo nuovo reticolo e le modalità del suo funzionamento; a grandi linee sono previsti 5 grandi hub (Torino Orbassano, Milano Smistamento, Cervignano, Bologna S. Donato, Marcianise) e circa 50 piccoli hub sparsi su tutto il territorio nazionale con ovvia concentrazione al Nord ed in particolar modo sull'asse Milano-Bologna. In questi piccoli hub giungeranno le merci dei clienti via ferrovia o via gomma, da qui con orari cadenzati partiranno verso i grandi hub dove verranno composti treni (sia di maggior peso che di lun-

ghezza) per le destinazioni delle merci stesse. Ovviamente il processo si svolgerà in maniera inversa in caso di treni in arrivo. Tutto ciò vale per il traffico diffuso. Una nota di attenzione va posta in merito allo sviluppo di Torino Orbassano per il quale il Dott. Smeriglio nella sua esposizione sembra stia valutando una possibile chiusura a favore dell'apertura di un hub in alternativa ad Alessandria.

- In merito al fattore lavoro, si è tornati a parlare di figure polivalenti sia riguardo al personale di terra che per il personale di macchina.
 - ⇒ Al personale di terra si richiede che debba essere in grado di ricoprire qualsiasi ruolo, dalla manovra, alla verifica e al formatore.
 - ⇒ Al personale di macchina sono richieste due diversi tipi di polifunzionalità:
 - ⇒ **Treni con due agenti di condotta**, con l'incombenza, nei casi in cui fosse reso necessario, di provvedere allo sgancio o all'aggancio della locomotiva e relativa prova del freno ove richiesta.
 - ⇒ **Treni con un solo agente di condotta** con relativo manovratore il quale, proprio in virtù della sua polifunzionalità richiamata al precedente punto 1, sarà in grado di effettuare manovre, verifica e formazione treno. Questo equipaggio dovrebbe essere adottato solo per brevi tratte.

Vista la brevità e il poco tempo dato a disposizione della riunione, gli argomenti non sono stati esaurientemente affrontati e anche in questo caso è stata condivisa la necessità di ulteriori incontri.

Come si può facilmente intuire non è stato possibile dare un immediato seguito al calendario di incontri. Infatti per ora dovremo riprendere il 13 giugno p.v. con gli incontri di RFI, quindi restano vive tutte le nostre perplessità in merito ad una vera volontà di risolvere i problemi posti in discussione prima dello sciopero programmato per il 23 e 24 giugno p.v. come auspicato dall'Amministratore Delegato ing. Elio Catania.

Infine: cos'è SERFER?

SERFER è una società del Gruppo FS che da poco ha sottoscritto il CCNL delle Attività Ferroviarie e relativo accordo di confluenza. Questa società è nata per manovrare i treni all'interno dei vari porti italiani ma con il tempo si sta sempre di più espandendo su tutto il territorio e oggi sembra che l'utilizzo di questa società sia prevalente nella terminalizzazione delle merci.

L'informazioni che possiamo dare in merito a questa società sono ancora limitate; abbiamo chiesto un incontro specifico e quanto prima conosceremo più nel dettaglio la società che oggi potrebbe rappresentare una mirata azione di dumpig interno sul costo del lavoro nei confronti del personale dipendente dalla Logistica del Gruppo FS.

Di certo riteniamo che la sottoscrizione del CCNL delle A.F. sia stato un evento positivo e indirizzato ad una miglior tutela dei lavoratori, ma non dobbiamo per questo trascurare il fatto che siamo in presenza di un fortissimo mutamento degli assetti produttivi della divisione e che ci si prospetta un periodo di incertezza sia sul versante dell'occupazione sia su quella del mantenimento dei volumi di produzione del sistema ferroviario nel trasporto delle merci.

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**



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