



Vademecum per assemblee SCIOPERO del 23/24 giugno 2005 Vertenza FS – Rinnovo Biennio Economico

Nonostante l'Amministratore Delegato, Ing. Catania, il 23 maggio avesse espresso la volontà di risolvere nell'arco nelle successive 24 ore la vertenza in atto, definendo tale necessità, vista anche la coincidenza di data, come la "linea del Piave", la gestione del negoziato da parte aziendale non è stata pari alla volontà espressa, anzi è stata molto "sfilacciata" e dilazionata nel tempo.

Infatti il confronto è ripreso solo mercoledì 15 giugno a seguito degli incontri tenutesi con Trenitalia e RFI sui piani industriali, dove a nostro giudizio, le due società, sono state sufficientemente avare nel dare le necessarie informazioni al Sindacato.

Per memoria, i cinque argomenti prioritari che ci eravamo impegnati reciprocamente di risolvere in tempi brevi con l'A.D. ed alla presenza dei Segretari Generali, erano:

- ⇒ Rinnovo Biennio Economico CCNL A.F.;
- ⇒ Interpretazioni contrattuali;
- ⇒ Sicurezza –VACMA/SCMT;
- ⇒ Piano Industriale della Logistica;
- ⇒ Piano Industriale della Manutenzione Rotabili.

Come più volte evidenziato, anche in questa occasione, ci è sembrato che la Direzione Relazioni Industriali non si sia sforzata più di tanto per cercare di raggiungere un accordo importante che avrebbe permesso al Gruppo FS di aprire una nuova stagione di relazioni industriali.

In merito ai Piani industriali della Logistica, della Manutenzione Rotabile e della Sicurezza, nonostante il serrato dibattito e il conseguente scambio di documentazioni, non si sono registrati avanzamenti significativi lasciando immutata la distanza.

Ad onor del vero, va detto che nella riunione, poi interrottasi bruscamente nella nottata di venerdì 17 giugno, si era registrato un notevole passo in avanti, grazie anche alla posizione assunta in merito dal Direttore Personale e Organizzazione, Dott. Luciano Carbone, con degli affidamenti fatti che dovevano solo essere messi per iscritto e che avevano fatto ben sperare nella volontà di ricercare una chiusura positiva del confronto in atto.

Purtroppo, tale ottimismo è stato subito spento dalla successiva discussione sulle interpretazioni contrattuali e sul biennio economico, da qui la rottura.

Fin dall'inizio, la gestione del confronto non lasciava presagire niente di buono, sia nel metodo che nel merito, infatti l'ordine dei lavori è stata sempre dettato dalla Società che come è ovvio partiva sempre da quelli a suo avviso più urgenti e significativi (a suo giudizio) per proseguire il confronto, non a caso l'ultimo per la Società è il primo per noi, ovvero il rinnovo del Biennio Economico anche nel rispetto del protocollo interconfederale del 23 luglio 1993.

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
21/06	10:00	Riunione Intersindacale per Vertenza con società CICTL e WASSTEL – appalti accompagnamento notte-
22/06	11:00	Relazione annuale Del Presidente della COVIP
22/06	16:00	CdA Eurofer:
23/06	10:30	Agens vertenza Accompagnamento notte società CICTL e Wasstel
23/06	21:00	Inizio SCIOPERO
24/06	21:00	Fine SCIOPERO

IN QUESTO NUMERO

**Vademecum
per
Assemblee**

**SCIOPERO del
23/24 giugno 2005**

**Vertenza FS – Rinnovo
Biennio Economico**

Nello specifico gli incontri avuti dopo l' "accelerazione" data dall'ing. Catania sono stati:

◇ **Sicurezza - Vacma/Scmt:** in riferimento ai problemi sollevati unitariamente, Trenitalia ha dichiarato la propria disponibilità ad avviare un percorso che prevede di:

- migliorare i sistemi di controllo e di rilevamento della presenza del personale sulle locomotive introducendo sistemi alternativi al pedale e con il maggior numero possibile di punti di reiterazione;
- adottare soluzioni ergonomiche per migliorare la postura, minimizzando i movimenti monotoni e ripetitivi ;
- disgiungere il VACMA dai sistemi di sicurezza;
- proseguire il piano di attivazione del sistema di comunicazione terra-treno in atto.

Tali interventi dovranno essere effettuati per ciascuna tipologia di locomotore sulla base dei relativi prototipi individuati tra le parti secondo i tempi che dovranno essere stabiliti con un relativo verbale.

Confermando la volontà di mantenere nel frattempo la composizione degli equipaggi attualmente previsti e ribadendo che tale tema è vincolato al negoziato ed all'accordo tra le parti.

Inoltre, si prevede che nella fase di attrezzaggio delle locomotive, l'azienda adotterà tutte le normative di cui al DGLS 626/94 e successive modifiche – compresa la valutazione dei rischi.

Non ha incontrato grandi consensi da parte aziendale la nostra proposta di attivazione di un tavolo tecnico con Rfi e Ministero per valutare - nella fase transitoria di adeguamento - le possibili rivisitazioni alla Disposizione 35 di Rfi relativamente alle macchine attrezzate con il solo sistema di vigilanza.

Al di là delle enunciazioni fatte da Trenitalia sulla materia, rimangono ancora troppo ampi i tempi di adeguamento, è ancora insoddisfacente la gestione della fase transitoria, tenuto anche conto che non si è riusciti ad andare oltre a dichiarazioni di buona volontà e che è mancata la volontà di scrivere su un documento le buone dichiarazioni d'intenti. fatte

◇ **Manutenzione Rotabili:** sinceramente su questo argomento un avanzamento l'abbiamo registrato.

Pur non ritenendolo ancora sufficiente intravediamo la possibilità di un accordo che soddisfi le parti.

L'Amministratore Delegato di Trenitalia, ing. Testore ha dichiarato la volontà di presentare nel mese di ottobre p.v. un progetto, attualmente in fase di elaborazione, per una complessiva riorganizzazione della manutenzione orientato ad unificare le attività della manutenzione corrente e ciclica.

Come in tutti gli argomenti dove ci sono stati presentati i piani di sviluppo, anche in questo è ricorsa la necessità di gestire la fase transitoria particolarmente critica - nel frattempo che si fa? Le esternalizzazioni si fermano? C'è volontà di reinternalizzare?

Criticità individuabili a causa:

- dell'esigenza di recuperare debiti accumulati;
- della imminente stagione estiva, quindi la necessità di temperare la produzione con i periodi di ferie programmati.
- Nella discussione che ne è seguita ed al conseguente scambio di documenti, Trenitalia si è dichiarata disponibile a ricercare soluzioni condivise che consentano di mantenere i volumi di produzione in FS e di rivedere le iniziative di esternalizzazioni già adottate.

◇ **Logistica:** nell'ambito delle trattative programmate con il Gruppo FS il confronto è andato avanti anche con la Direzione Generale Operativa della Logistica.

Sono state integrate da ulteriori notizie le precedenti presentazioni in merito al piano di sviluppo che la Direzione vuole intraprendere per migliorare la propria situazione economica e sulle strategie di aggressione del mercato. Sinceramente abbiamo capito che i nuovi strumenti sono:

- utilizzazione di SER.FER;
- nuovo Reticolo Logistico e organizzazione del lavoro.

◇ **SER.FER:**

il direttore Smeriglio ha affermato che nel progetto di incremento degli attuali Km/treno previsto per il 2008 una parte va destinata a SERFER, ma sarà, a suo dire, una quota marginale nelle quantità e verrà prevalentemente

realizzata attraverso l'affidamento dei trasporti retroportuali di container marittimi in modo che si possa fare concorrenza al vettore su gomma. Comunque non ha escluso alcune possibili eccezioni in località dove è in pericolo la possibilità di mantenere gli attuali traffici a seguito della crescente concorrenza di altre imprese ferroviarie che propongono delle tariffe minori. Tra le tratte interessate sono state citate quella dal porto di Savona a Caio, e dal porto di Napoli a Nola interporto.

Lo scopo principale è quello della movimentazione in uscita dai porti che bisogna realizzarla in maniera competitiva.

Inoltre ha preannunciato un accordo a breve termine tra RFI e la Regione Calabria che a breve dovrebbe portare alla realizzazione della connessione del porto con la rete FS. per quanto riguarda il porto di Gioia Tauro.

◇ **RETICOLO LOGISTICO:**

al fine di realizzare per il mese di dicembre l'obiettivo di far viaggiare i treni più pesanti (rispetto al tonnellaggio attuale) e quindi più lunghi, con un progetto orario che dia le garanzie di certezza di arrivo a destino delle merci in tempi prefissati.

Per quanto riguarda i treni completi non ci saranno grosse variazioni, mentre per il diffuso si rispolvera il vecchio progetto degli Hub and spokes (mozzo e raggi) dove gli hub, i grandi centri di smistamento saranno: Torino Orbassano, Milano Smistamento, Bologna San Donato, Cervignano e Marcianise. Riguardo a Torino Orbassano è stato anticipato un progetto di spostamento di funzioni presso lo scalo di Alessandria.

Mentre i terminali (circa 45), collegati con gli spokes (raggi) saranno distribuiti all'interno delle regioni nelle vicinanze di plessi produttivi secondo un elenco predefinito.

◇ **ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO**

A seguito dell'applicazione del reticolo logistico sopra descritto il Direttore ha evidenziato la necessità di rivedere l'assetto complessivo della D.G.O.L. e anche una diversa organizzazione del lavoro che permetta una maggiore flessibilità.

Le proposte avanzate in questo campo sono quelle di una polifunzionalità che per quanto possiamo ora capire si traduce nella richiesta :

- per il personale di terra della sommatoria delle funzioni di manovra, verifica e formazione treno;
- per il personale di macchina assume i connotati della modifica dell'equipaggio treno nei casi di utilizzazione dalle terminalizzazioni ai clienti oltre alla disponibilità a fare le prove freno.

Chiaramente la sommatoria delle funzioni per il personale di terra non riguarderebbe il personale operante negli scali di smistamento e negli impianti di terminalizzazione più grandi

perché il cumulo delle mansioni non avrebbe senso, ma solo il personale che opererà tra gli impianti terminalizzatori e i clienti finali.

Riguardo l'equipaggio treno per le operazioni di terminalizzazione dovrebbe prevedere un agente con patente "F" e un altro agente con patente inferiore che però svolgerà le mansioni di

manovra. Anche in questo caso il cumulo delle mansioni interesserebbe gli impianti che producono pochi treni ed in modo saltuario. Sullo sfondo rimane anche – vecchio sogno aziendale - la possibilità di far fare la prova freno ai macchinisti sempre nei casi di impianti non continuamente presenziati.

Al fine di supportare le linee strategiche sopra indicate, si è cercato di convenire l'avvio di un confronto, a livello nazionale, finalizzato ad individuare appropriate soluzioni idonee ad incrementare sia la capacità di trasporto che di efficienza complessiva di Trenitalia, attraverso la definizione negoziale di sperimentazioni atte ad elevare i livelli di efficienza nonché la realizzazione di condizioni di utilizzo e di impiego del personale correlate e commisurate a specifiche tipologie di servizio/prodotto e/o specifici ambiti territoriali/direttrici che potranno prevedere anche nuovi modelli di organizzazione del lavoro.

◇ **Interpretazioni contrattuali:**

Nel contesto di una vertenza complicata e difficile per le notevoli difficoltà industriali nelle Società del Gruppo, riteniamo incomprensibile la posizione di netto ostracismo assunta dalla Direzione Relazioni Industriali rispetto alle Interpretazioni contrattuali. Argomento questo, indispensabile per fare chiarezza sul CCNL sottoscritto e dare certezze ai ferrovieri e che tocca temi come le ferie, i permessi per la legge 104/92, le festività coincidenti con il riposo settimanale, diritto al pasto, contabilizzazione dell'orario di lavoro e delle competenze accessorie dovuta all'introduzione del sistema Run Time Management, RFR di giorno in esercizio per i macchinisti, dell'RM per il perso-

nale che lavora con turni avvicendati nelle 24 ore ecc...

◇ **Biennio Economico:**

Problema, questo, che solo oggi (ndr. Sabato 18 giugno) alle ore 19,00 siamo riusciti a capire intorno quale ordine di cifra Agens/Gruppo FS ritenesse adeguato attestarsi per garantire il recupero del potere d'acquisto. Infatti, dopo la cifra dichiarata in precedenza dal Direttore Generale Risorse Umane dott. Forlenza e badate bene non dal Presidente di Agens, (quindi un metodo molto singolare rispetto al protocollo del 23 luglio 1993 e a quei "vincoli di sistema" di Confindustria), di **€ 75,00**; è stata avanzata una proposta con la possibilità di aumentare tale cifra di altri **€ 15** circa.

Gli eventuali aumenti economici sarebbero stati ripartiti nel seguente modo:

- 40% (36 €) a partire dal 1 agosto 2005;
- 30% (27 €) a partire dal 1 gennaio 2006;
- 30% (27 €) a partire dal 1 ottobre 2006;
- Un una tantum di € 250,00.

In merito a questi ultimi due argomenti che non trovano un adeguato metodo di confronto se non il mercanteggiare su ipotetici abbattimenti di costi operativi del gruppo da parte della Direzione Relazioni industriali, non ci sentiamo di spendere ulteriori parole.

Il continuo rincorrere obiettivi persi con la chiusura del CCNL A.F. il 16 aprile 2003 non aiuta certamente il tavolo negoziale. per giunta spesso inquinato da fughe in avanti dei responsabili aziendali periferici. Anche l'introduzione del sistema Run Time Management ci è sembrato che sia stato impostato per riagguantare le solite posizioni perse.

A tutto questo la "ciliegina sulla torta" è stata la proposta economica, provocatoria e distante sia nella cifra, in considerazione anche dei recenti rinnovi contrattuali in settori equiparabili al nostro, sia nelle modalità di erogazione.

Ed alla provocazione, e per la salvaguardia del potere d'acquisto dei salari, del lavoro e dei Diritti Contrattuali, il Sindacato e i lavoratori non possono che rispondere con lo **SCIOPERO!!!**



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**