

Direzione Operativa Documento conclusivo

IN QUESTO NUMERO

- *Direzione Operativa
Documento conclusivo*
- *Gruppo F.S. ...*
- *Trenitalia: Incontri del
30/11 e del 1/05
sulla Ripartizione dei
Servizi*
- *R.T.C. ...*

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
6/12	16:00	Trenitalia Struttura Organizzativa
7/12	10:00	Agens Osservatorio Nazionale

La Direzione Operativa FAST Ferrovie, riunita a Frascati (Roma) nei giorni 28 e 29 novembre 2005, ha avuto modo di analizzare in profondità il complesso quadro normativo, politico ed economico del trasporto ferroviario Italiano, soffermandosi in particolare sulla crisi che grava nel Gruppo FS ed ha espresso, anche alla luce dei tagli previsti nel progetto di legge finanziaria, grande preoccupazione ed allarme.

L'AD del Gruppo FS ha anch'esso manifestato enorme preoccupazione sull'annunciato progetto di tagli degli investimenti. Nella sua analisi sulle prospettive economiche ed industriali del gruppo F.S., pur congelando qualsiasi programma d'investimento, l'operatività finanziaria dell'azienda è garantita solo per i prossimi 10/11 mesi. La Direzione Operativa reputa il blocco del programma di investimenti di nuove opere un rallentamento economico e sociale della Nazione. Il rilancio della nostra economia, anche nella prospettiva della globalizzazione del mercato europeo, non può prescindere dalla realizzazione di una rete ferroviaria adeguata allo sviluppo industriale e sociale del nostro Paese.

La prospettiva di una drastica riduzione degli investimenti per nuove opere infrastrutturali, nonché per progetti di rilancio del vettore ferrovia-

rio, sommata ad anni di disinteresse verso il trasporto su ferro, crea una situazione di crisi insostenibile sui già disastrati conti delle società del Gruppo FS. Questa ridotta capacità di spesa induce ad interventi normativi, da parte della società Infrastruttura, tendenti a limitare i contributi alla società di trasporto per il doppio macchinista, i cosiddetti K1 e K2, nonostante non siano ancora attuati i necessari e condivisi sviluppi tecnologici che possono giustificare radicali cambiamenti dell'organizzazione del lavoro.

La Direzione Operativa ha fortemente stigmatizzato il lungo silenzio dei vertici del Gruppo FS e la tardiva ricerca di un vero confronto con il sindacato con l'intento di ricreare un rapporto fiduciario e, quindi, rilanciare corrette relazioni industriali ormai perse da tempo.

Denuncia gravi carenze, sia del personale d'esercizio che della manutenzione. La qualità e la regolarità del servizio offerto sono la diretta conseguenza della cronica mancanza di organico.

Considera gravissimo il ritiro di 508 vetture dall'esercizio, con la conseguente soppressione di 38 treni a lunga percorrenza, come risposta alla polemica, lanciata dai Media e riguardante la pulizia dei vagoni ferroviari. Rispon-

dere ai clienti/viaggiatori sulla pulizia dei treni tagliando servizio è palesemente strumentale allo scopo di ricercare soluzioni alla carenza di personale limitando i livelli di produzione.

Ritiene necessario sviluppare un negoziato che consenta di chiarire definitivamente le problematiche attinenti all'utilizzo del sistema VACMA. Diventa oggi determinante stabilire scadenze certe sui tempi di attrezzaggio dei locomotori con il sistema SCMT e sistemi alternativi al VACMA per quanto concerne il controllo della presenza e della vigilanza, certamente non garantita dal sistema VACMA. Il problema della separazione del sistema VACMA dal sistema SCMT deve trovare soluzione immediata così come previsto dagli accordi in modo che sia possibile dare una volta per tutte una risposta chiara ai macchinisti.

L'installazione del sistema SCMT e dei sistemi alternativi di controllo di presenza e vigilanza deve essere monitorata con scadenze chiare anche attraverso la messa in esercizio dei prototipi attrezzati con le nuove tecnologie, dando la possibilità al sindacato di valutare le ricadute sul personale anche attraverso prove statiche e dinamiche su un iniziale tratto di linea attrezzato con SCMT un esperimento concordato sull'utilizzo di nuovi sistemi.

Cimentarsi in sperimentazioni di nuove forme di organizzazione del lavoro non può e non deve essere il sistema per ricercare la crescita della produzione.

La Direzione Operativa demanda alla Segreteria Nazionale di rivendicare un rapido processo di adeguamento del materiale rotabile al fine di garantire adeguati standard qualitativi, sia in termini ergonomici che di miglior comfort.

Esprime allarme riguardo l'andamento della DGOL e nel momentaneo silenzio della DGOP riguardo il trasporto regionale.

L'Amministratore Delegato di Trenitalia deve assumersi l'onere di porre definitivamente fine a tutta la frammentazione delle relazioni sindacali fatta dalle diverse attività produttive e proseguire sulla strada riorganizzativa fino ad oggi intrapresa solo dal sistema manutentivo.

La Direzione Operativa ritiene indispensabile avviare il medesimo progetto anche nella gestione del Personale di Macchina e di Bordo, sfruttando tutte le possibili sinergie già in fase di turnazione del P.d.M. che del P.d.B.. Si ritiene necessario altresì riorganizzare un vero sistema di formazione del personale per garantire l'elevato livello di competenza del personale dell'esercizio, per fare ciò è auspicabile che tutte le linee di formazione vengano organizzate da un'unica Direzione Generale che non sia strettamente legata ai livelli di produzione.

La Direzione Operativa chiede che tali progetti organizzativi vengano affrontati con il coinvolgimento del Sindacato anche al fine di garantire un equilibrato carico di produzione su tutte le realtà presenti oggi sul territorio, con regole e garanzie che permettano corrette relazioni

industriali per condividere i grandi cambiamenti industriali.

La Direzione Operativa si è espressa anche in merito agli impegni assunti, con l'accordo del 23 giugno, dal Gruppo FS per quanto riguarda la Società RFI. Il rispetto delle scadenze previste dall'accordo risulta essenziale per un negoziato che, tenendo conto degli effetti delle innovazioni tecnologiche, gestisca il cambiamento e sviluppi, inoltre, i processi di internalizzazione del lavoro nel settore manutentivo. Si ritiene, quindi, necessario nel confronto in atto con tutto il Gruppo FS di legare le dinamiche occupazionali ai piani di sviluppo, alle riorganizzazioni e alle innovazioni tecnologiche.

Cimentarsi in sperimentazioni di nuove forme di organizzazione del lavoro non può e non deve essere il sistema per ricercare la crescita della produzione. Dopo il riconoscimento nei fatti del fallimento del progetto di Divisionalizzazione, necessitano Piani d'Impresa chiari che ricerchino tutte le sinergie possibili oggi interne alla società Trenitalia stessa.

In questo contesto la Direzione Operativa chiede al Gruppo FS un forte segnale di discontinuità anche in merito alle politiche del lavoro attraverso la conclusione di una lunga fase di riduzione dell'occupazione interna che ha portato ad una situazione di crisi crescente per la mancanza di disponibilità di risorse e ad un crescente scadimento professionale che è motivo di grandi preoccupazioni per il futuro.

Non trovando riscontro nelle consuete motivazioni

per le mancate assunzioni dovute alla necessità di contenere i costi e con l'annuncio di azioni organizzative in grado di compensare il calo occupazionale insieme all'inserimento dei nuovi sistemi tecnologici, RFI deve riconoscere la necessità di nuove assunzioni e di rapporti di lavoro che non possono portare il segno del precariato. La professionalità di chi opera nelle Imprese ferroviarie è indispensabile per garantire sicurezza e qualità del servizio.

La Direzione Operativa ritiene necessario intensificare i rapporti con le altre OS presenti nel trasporto ferroviario e dare corso a gruppi di lavoro anche unitari per sostenere la prosecuzione di una vertenza nata con la comune piattaforma unitaria presentata nel mese di gennaio 2005 e ci ha permesso di trovare un'unitarietà che ha realizzato risultati importanti come il rinnovo del 2° biennio economico e gli accordi del 19 aprile e del 23 maggio.

Davanti a queste prospettive la Direzione Operativa ritiene necessario che la categoria risponda in modo forte e inequivocabile all'azione di sciopero programmata per il 12 dicembre 2005 al fine di denunciare l'azione e la necessità di dover fare coerenti correzioni alle strategie fino ad ora presentate dai vertici del Gruppo FS.

La Direzione Operativa affida alla segreteria nazionale il mandato di proporre alle altre organizzazioni sindacali nel dettaglio le proposte elaborate per le diverse problematiche presenti nel Gruppo FS ma anche più in generale nel trasporto ferroviario.



Il giorno 30 novembre si è tenuto il previsto incontro con Trenitalia presieduto direttamente dall'Amministratore Delegato del Gruppo FS Ing. Elio Catania.

L'incontro è stato breve e incentrato nella ricerca di una soluzione condivisa in merito alla vertenza VACMA. Tale problematica ritenuta sia dall'azienda che dal sindacato pregiudiziale a ogni altra è stata al centro di una ulteriore discussione di approfondimento per poi concludere con la proposta aziendale di stilare proposta che dia prima un immediato riscon-

tro concreto della volontà aziendale di risolvere la querelle sul VACMA, poi che individui un percorso chiaro con scadenze certe per la dissociazione dal sistema SCMT congiuntamente con la ricerca di ottimizzare l'ergonomia del sistema.

Per stilare una prima bozza di una proposta la Società si era presa 24 ore di tempo, ma successivamente è stato aggiornato l'incontro a lunedì 5 dicembre nel tardo pomeriggio.

Trovandoci al quarto accordo in merito a questo argomento e visto le scarse fortune avute dai primi tre, certamente non riu-

sciamo ad essere entusiasti di ricercare la condivisione in un nuovo accordo. Visto lo scetticismo che circonda questo negoziato sarebbe stato più utile a tutti dare immediatamente applicazione a quanto già concordato il 19 aprile e il 23 giugno c.a. Comunque, ancora una volta daremo prova del nostro senso di responsabilità e affronteremo il confronto con il consueto e costruttivo atteggiamento nella ricerca di riuscire a fra incontrare le esigenze del Personale di Macchina con la soddisfazione di tutte le norme sulla sicurezza della circolazione ferroviaria.

*...che individui
un percorso chiaro
con scadenze certe
per la
dissociazione dal
sistema SCMT
congiuntamente
con la ricerca di
ottimizzare
l'ergonomia del
sistema.*



Incontri del 30-11-05 sulla ripartizione dei servizi P.d.M. e del 01-12-05 sulla ripartizione servizi P.d.B.

Nelle due trattative sulla ripartizione nazionale dei servizi di Macchina e Bordo, svoltesi a Roma, rispettivamente, nelle giornate del 30 novembre e 1 dicembre c.a., di fatto poco di nuovo è emerso rispetto da quanto già riportato in merito ai primi due incontri.

Come è inevitabile, il peso della mancata soluzione del confronto tra le OO.SS. e i vertici del gruppo FS, oltre a tenere sempre vive le motivazioni che ci hanno costretto alla proclamazione dello sciopero del 12 Dicembre p.v., grava in maniera decisiva sulle trattative di ripartizione, rendendo, per il momento, impossibile la sottoscrizione di qualsivoglia accordo nel merito.

Data l'incombenza della data del cambio orario, i turni del P.d.M. e del P.d.B. che andranno in vigore tra poco più di

dieci giorni, saranno provvisori, non concordati e privi di flessibilità.

Non ci saranno trattative decentrate su questi turni, che saranno invece comunicati alle strutture regionali, quanto prima, come informativa da parte dell'impresa.

Le poche novità presentate al tavolo da Trenitalia riguardavano principalmente la comunicazione del tentativo di incidere sulla necessità di ripianamento del personale. A tale scopo è stato comunicato alle OO.SS. che:

Per quanto riguarda il Macchina è prevista la trasformazione a Full-Time di tutti e 280 Part-Time attualmente presenti nella categoria, il consolidamento dei 50 agenti allocati temporaneamente in Pax e provenienti da Logistica, ed

infine, l'acquisizione di 80 macchinisti provenienti da Cargo. Inoltre saranno vagliati tutti i 900 curriculum di assunzione presenti in banca dati di Trenitalia ed aperte due nuove ricerche, sul sito internet, per le realtà di Bologna e Firenze.

Per quanto concerne il Bordo è previsto lo spostamento di circa 120 Capotreni da Pax a DTR e di un numero poco inferiore di CST abilitati solo alla commerciale dalla DTR alla Pax; inoltre si è richiesto il ritiro della circolare DP/ASS. del 25-11-05 n°09847 inerente la nuova procedura per la partenza dei treni ES, Tbiz, AV dalle stazioni di Roma T. e Napoli C.le.

Per qualsiasi chiarimento o integrazione a quanto appena esposto resta a disposizione in segreteria nazionale l'amico Aniello Carpenito.

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 DEL LAVORO E DELLA
SICUREZZA NEI TRASPORTI

Siamo su internet

www.fastferrovie.it

**DAI FORZA ALL' AUTONOMIA
ADERISCI ALLA ...**

**FAST
Ferrovie**
Sma

TESSERAMENTO 2006

> l'Europa...la società...la politica...
> il mondo dei trasporti che cambia...
> una nuova sfida per il sindacato...

www.fastferrovie.it



Lo sciopero del 29 e 30 novembre u.s. ha registrato una grandissima adesione dei macchinisti della Società RTC s.p.a. Il 1 dicembre 2005, anche a seguito dell'azione di lotta, si è aperto un tavolo negoziale regionale dove la società ha premessa del confronto ha illustrando le tematiche inserite nel documento aziendale consegnato alle O.S. il 24 novembre u.s.

Unitariamente Filt - Fit e FAST organizzazioni sindacali titolari di tale tavolo hanno ribadito quale priorità il riconoscimento del C.C.N.L. delle Attività Ferroviarie e quindi la necessità di aderire fin da subito al contratto di settore.

R.T.C. per conto suo ha

confermato l'impegno assunto di partecipare al tavolo di rinnovo del C.C.N.L. delle Attività Ferroviarie, ma riteneva comunque tale argomento oggetto di confronto a livello nazionale; invece si dava disponibile ad aprire un confronto Regionale in merito agli argomenti che sono stati motivo dell'azione di lotta fatta.

Pertanto, nella dichiarazione di sciopero venivano elencati le seguenti problematiche:

- ⇒ Turni di lavoro;
- ⇒ Comando dei servizi;
- ⇒ Lavoro notturno;
- ⇒ Fruizione delle ferie e dei permessi.

Al fine di affrontare compiutamente entrando nei necessari

tecnicismi è stato concordato il seguente calendario di incontri:

- 5 Dicembre ore 14:30;
- 7 Dicembre ore 09:30;

successivamente, sempre il giorno 7 Dicembre alle ore 16:00 si procederà ad una verifica che valuti la percorribilità di tali incontri e la fattibilità di convenire ad un possibile accordo.

Inoltre, ritenendo improcrastinabile lasciare aperte problematiche come:

- ⇒ Relazioni Industriali a livello locale;
- ⇒ Regolamentazioni in caso di sciopero;
- ⇒ Elezioni delle Rappresentanze Sindacali Unitarie

(RSU) e Rappresentati dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS);

si è convenuto di fissare fin d'ora un incontro per il giorno 10 Gennaio 2006.

Pur comprendendo la necessità di trovare regole condivise, le materie che dovrebbero essere motivo del confronto per il 10 gennaio 2006 rientrano nell'ambito di quelle regole che devono essere discusse a livello centrale e vanno condivise in un accordo articolato che normalmente prende il nome di contratto collettivo di lavoro e noi vorremmo fosse il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie e faremo di tutto affinché ciò accada.