

Verso un nuovo Anno di rilancio

IN QUESTO NUMERO

- *Verso un nuovo Anno di rilancio*
- *R.F.I. ... "il punto della situazione"*

Nel mese di dicembre, complice il periodo festivo e i capricci di chi "o si fa come dice lui oppure muoia Sansone con tutti i Filistei", non siamo riusciti a chiudere il numero 30 del nostro notiziario interno. Le attività di Segreteria Nazionale si sono, comunque, protratte fino al giorno 29 dicembre con lo svolgimento della Direzione Operativa. La massiccia partecipazione alla Direzione Operativa, nonostante il periodo festivo, la dice lunga sulla determinazione e senso di responsabilità dei Segretari Regionali del nostro Sindacato; il dibattito, franco e concreto, denota inoltre una forte maturità nel gestire in maniera collegiale e democratica i problemi, anche aspri ed emotivamente toccanti, che hanno investito il nostro Sindacato.

Riportare all'interno del nostro sindacato quella vitalità, quell'entusiasmo e quella voglia di risolvere i problemi mettendo ognuno qualcosa di suo, qualità che sinceramente si erano perse negli ultimi anni, rappresenta, a mio avviso, la vera novità in positivo di questo nuovo corso storico del nostro Sindacato.

Alla fine dell'anno, come di consueto, è d'obbligo fare il resoconto dell'attività sin qui svolta.

Il 2005 passerà alla storia del nostro Sindacato come l'anno della svolta. Infatti, con il congresso straordinario tenutosi a marzo 2005 si è completata il percorso di evoluzione politica organizzativa del nostro Sindacato concretizzandosi con il cambio dell'acronimo da SMA a

FAST Ferrovie.

La costruzione di una federazione dei trasporti, da troppo tempo annunciata, ma mai realmente voluta, ha inizio con il congresso del 1999.

In quel congresso si decise che era giunto il momento di ristrutturare l'assetto Politico Organizzativo della Federazione; la scelta, condivisa da tutti, di dare spessore all'attività politica sindacale della Federazione portò alla designazione di una classe dirigente fortemente motivata ed in grado di gestire l'ambizioso progetto di porsi come interlocutore credibile nel complesso scenario politico e contrattuale del variegato mondo dei trasporti. Prefiggendosi, inoltre, di essere portatori di una nuova cultura sindacale all'interno della nostra Confederazione.

Tutti in quella assise abbiamo convenuto e condiviso che, se come Sindacato di categoria non volevamo essere relegati in trattative di secondo piano che a poco o niente potevano servire per tutelare la nostra base associata, allora quasi totalmente costituita da Personale di Macchina, era giunto il momento di cambiare, responsabilmente, come del resto la nostra storia insegna, il nostro Sindacato aveva fatto la sua scelta: "il cambiamento".

La nostra base associativa aveva valutato che, dopo gli anni della riorganizzazione societaria delle Ferrovie dello Stato, delle grandi vertenze sindacali aperte a seguito della sua trasformazione fino alla stipula del CCNL delle attività ferroviarie, era giunto anche

per il nostro Sindacato il momento di concludere la sua svolta con il cambio del nome.

Ciò ha dato molta visibilità politica alla nostra federazione FAST che è diventata così in pochissimo tempo una realtà concreta nel mondo sindacale del trasporto.

Tale coraggiosa scelta, confermata con decisione in tutte le assise statutarie, ci ha permesso di raggiungere in poco tempo ottimi risultati sul piano delle adesioni ed a svolgere un ruolo importante nelle scelte contrattuali, fatte sia per il Personale di Macchina che per tutti gli altri ferrovieri.

Quindi nel nostro caso, a differenza dei cambiamenti di facciata realizzati negli ultimi anni da alcuni movimenti politici e sindacali, il cambio del nome non è dovuto minimamente ad una volontà di rinneare il passato, che ovviamente continuiamo a rispettare e tenere ben presente, bensì è dipeso dalla necessità di affrontare il futuro con competenza e professionalità. In un mondo di Relazioni Industriali sempre più condizionato da regole che mortificano i sindacati Autonomi di categoria a favore di quelli organizzati e strutturati a livello di Confederazione, risulta indispensabile una riorganizzazione Federativa che ci permetta di rivendicare tavoli di contrattazione a noi altrimenti preclusi.

Nel 2004 il complesso scenario delle relazioni industriali a seguito del CCNL e della radicale trasformazione delle Ferrovie ha dato ai nostri attivisti lo stimolo per rinnovarsi e

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
18/01	10:00	Gruppo FS
18/01	16:00	Probabile NONSTOP Tavoli Tecnici

Quasi tutti i nostri dirigenti, sia delle strutture centrali che periferiche, hanno avvertito da subito la necessità che la coerenza politica, rispetto alle scelte strategiche operate, imponevano un nuovo modo di essere e di rapportarsi all'interno del nostro Sindacato.

crescere, permettendo la costituzione di una nuova classe dirigente determinante, per un Sindacato come il nostro, al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi prefissati.

Quasi tutti i nostri dirigenti, sia delle strutture centrali che periferiche, hanno avvertito da subito la necessità che la coerenza politica, rispetto alle scelte strategiche operate, imponevano un nuovo modo di essere e di rapportarsi all'interno del nostro Sindacato. Le nostre limitate risorse finanziarie non potevano costituire un alibi per giustificare deficit d'impegno ad ogni livello con un fare rinunciatario, soprattutto sul piano del coinvolgimento, alle scelte politiche sindacali fatte, e ciò a tutto discapito dell'assistenza politico/sindacale da dare ai nostri iscritti ed ai Ferrovieri tutti.

Tutti i nostri attivisti o quasi, si sono resi conto, quindi, della necessità di una nuova partecipazione per ridare vitalità al nostro sindacato.

Questi sono quindi i motivi che ci hanno portato al Congresso Straordinario nel marzo 2005.

Il Congresso Nazionale si è svolto, e non poteva essere altrimenti, nel pieno rispetto delle regole statutarie, il dibattito politico, anche acceso, è stato rispettoso del confronto democratico e alla fine ha permesso ai delegati di esprimere, nel segreto dell'urna, il proprio giudizio.

Questo è quello che è avvenuto nel nostro Congresso, dove a seguito di libere elezioni, sono state ritenute invalicabili ed immutabili alcune norme statutarie che permettono avvicendamenti e mutamenti nel quadro dirigente.

Si è deciso, quindi, per il rinnovo della Segreteria Nazionale e una nuova e più efficiente organizzazione interna, una scelta tesa a dare nuovo slancio

e nuova vitalità, linfa vitale per un Sindacato autonomo come il nostro. Ma soprattutto il nostro Congresso con le sue decisioni ha voluto contrapporre alle esigenze individuali del gruppo dirigente uscente, al quale ovviamente nessuno nega meriti, le esigenze di crescita e sviluppo del sindacato.

È ovvio che tali scelte hanno generato sacche di malcontento, ma era logico aspettarsi che sarebbero venute meno in poco tempo, ricondotte ad un costruttivo dibattito interno, vista la correttezza del percorso intrapreso. La ricerca di forme estranee al corretto confronto democratico, di alcuni componenti della precedente Segreteria Nazionale, sono la dimostrazione della degenerazione politica e anche personale di chi persegue obiettivi che con il sindacato hanno poco a che vedere. Spero che ciò possa, comunque, servire a dare ulteriori motivazioni a tutti coloro, la maggioranza, che Servono il Sindacato e non se ne Servono.

La segreteria Nazionale ha avviato una profonda riorganizzazione economica che, pur garantendo alle periferie un afflusso costante e trasparente di risorse finanziarie, ha cercato di ottimizzare la spesa per stornare risorse e permettere la ristrutturazione delle sedi nazionali e l'apertura della nuova sede che, nonostante la sua posizione decentrata, consente, con i suoi ampi spazi, la possibilità di soddisfare in pieno tutte le nostre necessità organizzative.

Si è cercato, inoltre, di ottimizzare la comunicazione interna e, grazie anche al nuovo statuto approvato al congresso, la creazione della Direzione Operativa ha responsabilizzato maggiormente i Segretari Regionali, diventati parte attiva delle scelte politiche organizzative del sindacato.

Lo stesso Congresso di marzo

2005, altro fatto di rilevante spessore politico, ha permesso la nascita dell'Associazione Professionale Macchinisti - SMA- che si pone come obiettivo la salvaguardia ed il rispetto della professionalità del personale di macchina nei suoi vari aspetti che vanno dall'attenzione alla salute, alla formazione, alla sicurezza sul lavoro, di stretta e drammatica attualità alla luce degli ultimi nefasti eventi.

Nei programmi che ci siamo dati auspichiamo la concretizzazione dell'associazione già nel 2006 con l'iscrizione del personale di macchina, non solo di quello già iscritto alla FAST Ferrovie, ma anche di coloro che sono iscritti alle altre O.S. e di qualunque impresa di trasporto ferroviario.

Dopo il congresso ci siamo dovuti, fin da subito, confrontare con le società del Gruppo FS guidate dall'amministratore delegato, ing. Elio Catania. Gli accordi del 19 aprile e del 23 giugno 2005 ne sono la tangibile testimonianza. I due accordi che hanno come comune denominatore la sicurezza dell'esercizio ferroviario e, nello specifico, la problematica del Vacma, hanno affrontato anche altre tematiche di rilevante importanza.

In particolare l'accordo del 23 giugno 2005, dove si è concretizzato il rinnovo del biennio economico con la soddisfazione delle parti ma, soprattutto si è condiviso un percorso di riorganizzazione sinergico del settore manutentivo di Trenitalia.

Riguardo la vertenza sull'apparecchiatura VACMA, a seguito del mancato rispetto dell'accordo da parte Aziendale, rileviamo un inasprimento della conflittualità scaturita nell'autunno scorso con l'effettuazione dei VACMA-DAY., una dimostrazione di dissenso organizzata verso un'apparecchiatura dichiarata non conforme alle

vigenti norme sulla sicurezza del lavoro, rispetto alla quale coe- rentemente i Macchinisti ogni giorno esprimono il loro disap- punto.

L'inasprimento giusto e moti- vato di questa vertenza, che il

Gruppo FS, nella ricerca di alleati ha portato anche all'at- tenzione della Commissione di Garanzia sul diritto di sciopero, non è altro che la cartina torna- sole del degrado delle Relazioni Industriali nel Gruppo FS.

Le problematiche che ci han- no visti impegnati in prima linea con le altre sigle sindacali vanno, dalle annose interpreta- zioni contrattuali alle richieste di flessibilità normative.

Prima del ponte festivo dell'otto dicembre si sono tenuti negoziati dove Trenitalia ha presentato due ipotesi di accordo, le basi da cui partire per il confronto.

Chiaramente visto lo stallo della situazione in merito alla vertenza "VACMA", il primo documento non poteva che essere attinente a questo argomento.

Senza lasciare spazio a facili strumentalizzazioni che documenti come questi si prestano è necessario evidenziare quali sono gli obiettivi della società.

Detto ciò, facendo una veloce analisi, è evidente che nel documento in merito alla vertenza del VAC- MA l'intenzione di Trenitalia è di voler dare un segnale concreto al Personale di Macchina per rassere- nare gli animi e riprendere un percorso conclusivo per chiudere la questione uscita dal controllo del management.

Bozza documento 1

Bozza documento 1 del 7/12/2005 con osservazioni FAST Ferrovie

... le parti

premessi che:

- assumono quale(come) elemento prioritario l'esigenza(l'impegno) di realizzare tutte quelle iniziative neces- sarie a garantire la sicurezza dell'esercizio ed il miglioramento delle condizioni di lavoro;
- valutano positivamente l'opportunità di fornire risposte adeguate alle problematiche emergenti, anche a seguito delle indagini ispettive svolte dalle talune AA.SS.LL.; (Reputano necessario fornire adeguate risposte, anche a seguito delle indagini ispettive svolte dalle AA.SS.LL., in merito alle problematiche legate al sistema VACMA.)
- ritengono centrale la necessità di coniugare efficacemente(Costruire un proficuo confronto che coniughi) la com- plessità relazionale in atto con l'elevato impegno tecnico, industriale e finanziario del progetto SCMT;
- considerano urgente realizzare quelle condizioni organizzative e tecniche che garantiscano il rispetto dei tempi aggiornati alla luce delle intese raggiunte con il presente accordo per la realizzazione del piano di attrezzaggio dei mezzi;
- il Gruppo FS ha confermato il programma di attrezzaggio di tutte le linee attualmente in esercizio o con il sistema SCMT o, su alcune aree geografiche e/o linee, con il sistema SSC, entro la fine del 2007,

convengono quanto segue:

- a) Al fine di realizzare la piena introduzione dei nuovi sistemi di sicurezza, Trenitalia procederà all'attrezza- to con SCMT dei propri locomotori. Tale attrezzaggio avverrà in coerenza con le logiche(i criteri) che le parti hanno individuato nel citato accordo, (negli accordi del 19 aprile e 23 giugno 2005) secondo le tempistiche oggetto del presente accordo e con le modalità di verifica tra le parti già concordate.

Al fine di agevolare l'implementazione di tale programma(garantire quanto concordato) Trenitalia mette- rà in atto le condizioni per la realizzazione di una fase transitoria che prevede:

1. la disattivazione del VACMA su tutti i mezzi di trazione ed i rotabili che risultano attrezzati esclusi- vamente con tale dispositivo nel rispetto delle vigenti disposizioni;
2. l'interruzione, a far data dal della ingegnerizzazione del sistema SCMT con funzione vigilante assicurato attraverso il "pedale".

La segreteria Nazionale ha avviato una profonda riorganizzazione economica che, pur garantendo alle periferie un afflusso costante e trasparente di risorse finanziarie, ha cercato di ottimizzare la spesa per stornare risorse e permettere la ristrutturazione delle sedi nazionali e l'apertura della nuova sede...

3. la realizzazione di un programma straordinario che consentirà entro la data del di eliminare il "pedale" da tutti i locomotori attrezzati con SCMT **alla data del**

In relazione a quanto previsto dal citato accordo del 23 giugno 2005 in ordine alla verifica tra le parti dei singoli prototipi nella sede e con le modalità previste alla successiva lettera c); a partire dal mese di aprile 2006 Trenitalia procederà al progressivo attrezzaggio dei mezzi con SCMT in cui la funzione di controllo della vigilanza e di rilevamento della presenza del personale viene realizzata, **(con il maggior numero possibile di reiterazioni ed eventualmente attraverso l'introduzione di sistemi alternativi al pedale e touche)** esclusivamente attraverso l'introduzione di sistemi alternativi al pedale. **(touche) e con il maggior numero possibile di putiti di reiterazione.**

Al fine di consentire una efficace attuazione di quanto previsto ai precedenti punti 2 e 3 **sarà temporaneamente (Ed in armonia con l'accordo del del 23 giugno 2005 sarà inibita da subito)** inibita la funzione vigilante.

- b) Con riguardo alla sperimentazione prevista dall'accordo del 23 giugno scorso per gennaio 2006, le parti individuano come tratta idonea **la Roma-Fiumicino**. Per tale sperimentazione verranno utilizzati 3 locomotori E 464 attrezzati secondo le modalità già verificate tra le parti che prevedono in particolare la installazione di dieci punti di reiterazione **(2 touche, leva del freno continuo, leva del freno di marcia automatica, leva di marcia manuale, leva impostazione velocità, pulsante tromba, tasti Prericonoscimento/Riconoscimento/Riarmo Freno)** e saranno coinvolti 12 macchinisti dell'impianto trasporto regionale di Roma Smistamento. La sperimentazione avrà la durata di **2 4 settimane e sarà avviata entro non oltre** il mese di gennaio 2006.
- c) Le parti individueranno entro il prossimo.....i componenti di una commissione mista cui è demandato il compito di verificare, entro ili risultati della sperimentazione. Per tale attività la commissione si avvarrà del supporto di assessor di nomina congiunta che **potranno** fornire adeguata consulenza di natura tecnica.
- d) Alla commissione di cui alla precedente lettera c) saranno inoltre affidati compiti di monitoraggio costante dell'evoluzione tecnologica anche in ambiti diversi dal settore ferroviario, ai sensi di quanto previsto dal citato accordo del 23 giugno u.s .

Resta inteso tra le parti che, nel caso in cui la sperimentazione di cui alla precedente lettera b) del presente accordo dovesse produrre un esito negativo o non condiviso tra le parti stesse, le attività previste nell'ambito della fase transitoria di cui ai precedenti punti 1,2,3 sarà da ritenersi superata e non più vincolante.

Resta inteso tra le parti che, nel caso in cui la sperimentazione di cui alla precedente lettera b) del presente accordo dovesse produrre un esito negativo o non condiviso tra le parti stesse, fermo restando le attività previste nell'ambito della fase transitoria di cui ai precedenti punti 1,2,3 sarà necessario sperimentare e condividere diversi percorsi risolutivi.

Il suddetto documento, con gli emendamenti FAST Ferrovie scritti in rosso, sarebbe stato un buon punto di partenza tenendo conto anche delle seguenti considerazioni:

- ⇒ di fatto sarebbe il primo accordo fra le parti in cui compaiano le AASSLL, quindi è sinonimo che l'azienda ha perso la sicurezza di essere immune dalle imposizioni esterne!
- ⇒ Riguardo ai sistemi alternativi: La Finlandia monta sul treno un sistema denominato TE-LOC-2200 che per quanto ci è dato sapere è omologato e i tempi di reiterazione sono già associati a qualsiasi operazione di guida. Sotto il banco di guida c'è una pedana su cui è montata una striscia sensibile che funge da pedale ed è anche regolabile in altezza.
- ⇒ Il punto b) è molto pericoloso in quanto ha già imposto, in modo dettagliato, il tipo di vigilante e la commissione tecnica sarà chiamata solo ad un' eventuale ratifica.
- ⇒ la Roma-Fiumicino è una tratta con una sola fermata, sarà, quindi, necessario individuare una tratta diversa che abbia più fermate ad esempio la ORTE-Fiumicino
- ⇒ Bisogna rafforzare il punto d) dando alla commissione il compito di ricerche mirate sui si-

stemi di sicurezza più moderni, anche attraverso la supervisione del ministero dei trasporti.

⇒ È chiaro che l'azienda abbia bisogno di una data per porre fine alla sperimentazione. Quindi la commissione, se fatta bene, dovrà produrre un documento conclusivo entro poco tempo. I mancati finanziamenti dello Stato per il secondo macchinista (i noti K1 e K2), determineranno nuovi modelli organizzativi per l'equipaggio treno da parte delle società di trasporto. E' necessario che il sindacato delinea una sua strategia in proposito.

Bozza documento 2

Logistica

Nel quadro delle iniziative individuate nell'accordo dello scorso 23 giugno, le parti confermano l'obiettivo prioritario del riposizionamento strategico della Direzione Generale Operativa Logistica quale operatore logistico continentale in grado di competere sul mercato, al fine di cogliere pienamente le opportunità di sviluppo del trasporto merci su rotaia offerte dal contesto italiano e internazionale.

In tale ottica e in coerenza con gli obiettivi centrali del piano 2005/2008, nonché con il percorso negoziale convenuto, le parti concordano sull'avvio delle seguenti sperimentazioni, al fine di individuare soluzioni idonee ad incrementare i livelli di efficienza, competitività ed affidabilità dei servizi offerti alla clientela, in particolare laddove più forte è la presenza dei concorrenti:

8 "tratte funzionali di condotta", per specifiche tipologie di servizio/prodotto e in specifici ambiti territoriali/direttrici:

Rimini - Milano Lambrate (tr. 44000), condotta 4.53 h

Firenze - Milano (tr. 59016/59018), condotta 4.37 h

Marcianise - Grosseto (tr. 57050), condotta 4.42

Grosseto - Marcianise (tr. 51413), condotta 5.29

Pomezia - La Spezia (tr. 57006), condotta 5.07 h

La Spezia - Roma (tr. 51311, 51317, 51319), condotta

5.08 h Orbassano - Verona (tr. 46779), condotta 4.48 h

Verona - Tarvisio (tr. 46779/78), condotta 4.50 h

Per il personale impiegato nei suddetti servizi programmati sarà corrisposto un compenso forfetario pari a € ... quando la condotta supera le 5 h in fascia diurna (05.00 - 24.00) e pari a € ... quando la condotta supera le 4.30 h in fascia notturna (0.00 - 05.00). Tali compensi costituiscono parte integrante della disciplina di cui all'art. 78 punto 4 del vigente CCNL di settore.

B. "Equipaggio di Condotta Misto" per trasporto di materiale siderurgico in doppia trazione da Genova Sestri Ponente a Novi Ligure, con l'adozione di un modello operativo che prevede:

- Loc. di testa: 1 Macchinista pat. F + 1 agente di Manovra abilitato alla pat. D e al mod. B;
- Loc. di spinta: 1 Macchinista pat. F;
- attività di Formazione Treno e Verifica a carico dell'equipaggio di condotta.

Le suddette sperimentazioni avranno la durata di mesi a decorrere dalla data di sottoscrizione del presente accordo. Alla scadenza di tale periodo le parti torneranno ad incontrarsi per una valutazione congiunta sui risultati ottenuti e circa l'opportunità di estendere le sperimentazioni stesse ad altre tipologie di servizio e ad altri ambiti territoriali.

Nel frattempo, la ripartizione dei servizi di condotta DGOL 2005/2006 - relativamente alla quale gli elaborati saranno consegnati entro il 20 dicembre p.v. - sarà rivolta a realizzare un'attenuazione dello scarto tra produzione programmata e produzione effettuata e un incremento di produzione rispetto ai risultati ottenuti nell'anno 2005.

Manutenzione

Al fine di consentire il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento del servizio erogato (riduzione di riserve e soppressioni) con azioni che incrementino gli attuali livelli di produzione e produttività e l'affidabilità dei componenti critici, le parti convengono di dare completa attuazione agli impegni assunti nell'accordo del 23.6.2005.

In tale ottica, le parti, a seguito delle verifiche effettuate sull'esito degli incontri territoriali tenuti per l'applicazione delle nuove articolazioni di orario, valutati positivamente i risultati ottenuti, convengono di accelerare i tempi dei confronti in atto per concludere positivamente le trattative.

Le parti confermano, inoltre, la volontà di avviare uno specifico confronto sul nuovo assetto produttivo della manutenzione, improntato alle seguenti logiche:

- ⇒ miglioramento delle economie di scala e dell'efficacia ed efficienza operativa;
- ⇒ progressiva integrazione fra manutenzione ciclica e manutenzione corrente;
- ⇒ razionalizzazione del sistema logistico e dei ricambi;
- ⇒ realizzazione di un efficace presidio del sistema delle pulizie
- ⇒ verifica dell'attuale perimetro di attività svolta dal sistema manutentivo.

Le parti procederanno a tale confronto non appena possibile e, comunque, non oltre il prossimo gennaio 2006.

Assetti occupazionali:

In coerenza con gli obiettivi di sviluppo del traffico, che in presenza di un incremento della produzione registra un'incidenza invariata nel rapporto treno/gomma, e con i conseguenti progetti di Ripartizione del PdM e del PdB orario 2005-2006, l'azienda delinea le azioni gestionali che intende intraprendere al fine di realizzare, anche attraverso una gestione della mobilità sulla base delle domande pervenute nel mese di gennaio ai sensi dell'art. 40 punto 6 CCNL A.F., migliori condizioni di utilizzo e d'impiego del personale per consentire un funzionale collegamento fra le preminenti necessità produttive e l'utilizzo delle risorse. In tal senso, verranno intraprese le seguenti iniziative:

1. PdM

- trasformazione dei part-time verticali a full time
- manovratori da professionalizzare
- bilanciamento macchinisti DGOL/DGOP
- bilanciamento territoriale
- assunzione macchinisti da formare o già in possesso delle necessarie abilitazioni (genieri, ecc)

2. PdB

- trasformazione dei part-time verticali a full time
- trasformazione a tempo indeterminato del personale a tempo determinato che svolge attività di CST o di controlleria
- acquisizioni da Società del Gruppo
- riconversioni professionali (staff, UMR, gestioni Cargo)
- assunzione CST da formare
- inserimento di altro personale a tempo determinato per controllerai Complessivamente, la manovra prevede per l'anno 2006:
- circa 550 persone trasformate da part-time verticale a full-time
- circa 270 persone attualmente operanti con contratto a tempo determinato da inserire a tempo indeterminato
- circa 400 assunzioni PdM/PdB secondo le modalità previste dall'art. 18 CCNL A.F.
- circa 300 assunzioni a tempo determinato per controlleria
- ottimale impiego del personale inidoneo

Le considerazioni in merito a questo secondo documento potrebbero essere riassunte mettendo in evidenza l'ultimo capoverso che di fatto è la cosa più chiara che viene disciplinata. Infatti a fronte di una serie di ipotesi che vanno dalla gestione della produzione fino alla gestione delle risorse umane, si chiede al sindacato di rinunciare a quello che oggi può essere definito "l'unico vincolo contrattuale" l'obbligo dell'accordo sindacale per le turnazioni di lavoro; pena l'impossibilità di utilizzare e pagare le cosiddette "flessibilità".

Come sindacato abbiamo serie perplessità nel condividere, in questo particolare momento storico, le famose tratte funzionali per il trasporto merci, nelle quali vengono superati vincoli contrattuali come il limite di condotta programmato.

Diventa inoltre molto difficile trovare accordi nel momento in cui il sindacato viene coinvolto solo quando le profonde crisi riorganizzative portano allo stallo della circolazione ferroviaria. Nel caso specifico, riorganizzare la DGOL, chiedendo sostanziali modifiche contrattuali, senza ricercarne la condivisione con il sindacato diventa, quanto meno, inopportuno visto anche l'imminente rinnovo contrattuale.

Ormai come da prassi consolidata il giorno 7 dicembre 2005 si è interrotto il tavolo negoziale in attesa dello sciopero del 12 dicembre 2005 dove il blocco dei treni è stato un vero "caporetto" per Trenitalia. La soppressione dei treni che è continuata anche a causa della carenza di personale e del cambio di turnazione ha costretto il Gruppo FS, guidato dallo stesso Ing. Catania, di ritornare al tavolo negoziale e ricercare un'intesa con il Sindacato.

Quindi il 15 dicembre 2005 l'A.D. del Gruppo FS insieme a quelli di Trenitalia e di RFI hanno convocato il Sindacato appellandosi al suo grande senso di responsabilità per risolvere quella che oggi è definita la "priorità": la vertenza sul VACMA.

Nel nuovo documento presentato in merito a questa apparecchiatura, invisa dal personale di macchina e ritenuta "illegale" da alcune AASSLL, la società ha manifestato un vero cambio di tendenza che se venisse confermato porterebbe alla soluzione di questo problema.

Infatti ha confermato la volontà:

- ⇒ di dissociare l'apparecchiatura VACMA da quella SCMT;
- ⇒ di disattivare i circa 1088 locomotori che hanno installato il solo VACMA;
- ⇒ di disattivare i circa 265 locomotori con il VACMA dissociabile;
- ⇒ di abbandonare la "filosofica" posizione regolamentare di dover controllare la Presenza, ricercando con il controllo sulla Vigilanza del personale attraverso più punti di reiterazione e quindi non più con l'obbligo di dover tenere costantemente attivo un qualsiasi apparecchio che certifichi la presenza (pedale o touche);
- ⇒ di una continua ricerca nell'individuare sistemi sempre più moderni per implementare quelli attuali.

In tale riunione, come FAST Ferrovie, abbiamo rappresentato tutto il nostro scetticismo sul modo di gestire così le Relazioni Industriali, prima di un qualsiasi percorso negoziale era necessario cambiare una volta per tutte il sistema relazionale e di gestione degli accordi.

Stabilito che è volontà comune rilanciare il Gruppo FS partendo dalla partecipazione del Sindacato, è stato condiviso un percorso negoziale che prima delle feste natalizie dovrà portare ad un accordo che dovrà riguardare i seguenti argomenti per quanto riguarda Trenitalia:

- ⇒ VACMA;
- ⇒ Produzione e riorganizzazione delle direzioni: DGOP, DGOL, DOT;
- ⇒ Manutenzione;
- ⇒ Gestione delle risorse umane;

*...abbiamo
rappresentato tutto
il nostro
scetticismo sul
modo di gestire
così le Relazioni
Industriali, prima
di un qualsiasi
percorso negoziale
era necessario
cambiare una
volta per tutte il
sistema relazionale
e di gestione degli
accordi.*

mentre per quanto riguarda la società RFI:

- ⇒ Produzione e organizzazione del settore manutenzione e Circolazione;
- ⇒ Gestione delle risorse umane.

Riguardo alle vertenze trasversali sarà necessario affrontare e risolvere problematiche come:

- ⇒ Premio Risultati Annuale 2004;
- ⇒ Diritti di viaggio sempre più messi in discussione per i dipendenti;
- ⇒ Chiarimenti sulle annose interpretazioni contrattuali.

Gli osservatori più attenti potranno evidenziare che sono sempre gli stessi argomenti, ma volendo aprire una nuova stagione di Relazioni Sindacali, è necessario passare attraverso la soluzione dei problemi più annosi.

Pertanto, è stato condiviso un calendario di incontri che dal giorno 16 dicembre 2005 è proseguito sempre alla presenza degli stessi Amministratori Delegati interessati.

Nell'affrontare le problematiche non meno gravi delle direzioni (DGOP, DGOL, DOT) è stato necessario verificare lo stato d'arte in merito a quelle che sono le risorse umane riguardo sia alle assunzioni sia alla trasformazione dei part-time e dei tempi determinati.

*...è stato
necessario
verificare lo stato
d'arte in merito a
quelle che sono le
risorse umane
riguardo sia alle
assunzioni sia
alla
trasformazione dei
part-time e dei
tempi determinati.*

Direzione Generale Organizzativa Passeggeri

Sulle problematiche della DGOP è intervenuto il Dott. Ghenzer, il quale ha esposto lo stato in cui attualmente versa la DGOP. Ad oggi sui nostri treni viaggiano più persone ma fanno meno Km., si è avuto un forte incremento sui treni Eurostar circa 700.000 viaggiatori in più, ma si è avuto un calo sia sui treni IC che sui treni notte mentre è in netta crescita la domanda sul trasporto locale. Il business crescente riguarda soprattutto la Napoli -Roma – Milano e la Venezia – Torino. E' aumentata l'offerta commerciale dei treni Eurostar che è passata dalle 39 giornate di turno alle attuali 42, va aumentata l'offerta sul trasporto pubblico locale e ne va migliorata la qualità. Il trasporto su gomma è rimasto pressoché stabile, infatti si è passati dal 4,71% al 4,98%. Altra offerta commerciale è la creazione degli Eurostar link i quali non sono altro che un trasporto combinato tra ferro e gomma ossia un cliente che deve andare a Siena va col treno Eurostar sino a Firenze dove in coincidenza c'è un pulman che lo porta sino a destinazione, il biglietto è compreso di viaggio in pulman. Si è passati dal 14,6% al 16,8% del mercato della mobilità interna. In valutazione globale potrebbero essere 700-800 i treni del trasporto pubblico locale che potrebbero essere sostituiti dai bus, il tutto inciderebbe sul mercato intorno al 3%-4% sul globale dei trenoKm. Per il momento tale ipotesi è stata solo vagliata ma non attuata.

Direzione Organizzativa Tecnica

Alla presenza dell'Ing. Erbacci si è cercato di capire negli ultimi ordini di servizio quali siano ad oggi i progetti della DOT, la risposta data è che allo stato attuale non vi è ancora un progetto definitivo su cui confrontarci. Sulle esternalizzazioni l'ing Erbacci ha sostenuto la tesi che dopo l'accordo non vi è stata più nessuna esternalizzazione di lavoro, fatto salvo quanto era stato già concordato prima. Quindi in mancanza di un vero progetto sulle officine si è passati a parlare di quelle che sono le sue prospettive, far scendere le riserve da 25 al giorno a 5; la disponibilità dei materiali dall'attuale 65/75% AL 85/90%, la rotazione delle scorte dei materiali di ricambio che dovrebbero passare dallo 0,55 in 22 mesi attuali al 2 in 6 mesi. Ha precisato, anche, che ad oggi sono sotto monitoraggio alcune Loc come 402,464 e Taf per poter capire i problemi che maggiormente fanno sì che queste macchine siano ferme.

Direzione Generale Organizzativa Logistica

Il Dott. Smeriglio ci ha presentato lo stato in cui versa la DGOL, dopo un primo trimestre negativo, pari ad una perdita del 20%, c'è stato un miglioramento nel combinato nazionale mentre nel combinato internazionale vedi (UPAC) si è perso una grande parte del trasporto. Si sta cercando di acquisire una società di trasporto francese Cargo France per poter avere qualche traccia treno in Francia ed acquisire nuovi clienti. L'importanza dei porti nel trasporto merci è strategica per la Direzione Logistica; necessita, quindi, la realizzazione di Retroporti per creare una nuova offerta commerciale. Il fatturato di quest'anno sarà inferiore rispetto a quello precedente, come saranno inferiori i Km/treni effettuati. Sul passaggio dei macchinisti da DGOL alla DGOP era un atto dovuto in quanto l'8% di questi lavorava costantemente in service per la DGOP. Prossimamente verrà emanata un'interpellanza per circa 150 manovratori della DGOL per il passaggio a macchinista. La Serfer si occuperà esclusivamente degli spostamenti delle merci dai porti ai retroporti. Al tavolo è nato un problema quando si è parlato di F.S. Cargo, società del gruppo che si occupa di vendita. All'interno di detta società operano Omnia, Echolog ed altri soggetti i quali non applicano il CCNL bensì quello dei trasporti. In questa società dovrebbe confluire la vendita della DGOL.

RISORSE UMANE

Saranno 280 i CT/CST con contratto part-time al 45% e al 67% che passeranno a full-time così distribuiti 4 Milano, 14 Venezia, 17 Verona, 29 Bologna, 13 Ancona, 3 Pescara, 37 Roma, 32 Napoli, 14 Foggia, 14 Bari, 30 Reggio Calabria, 18 Messina e 29 tra Firenze e Pisa, altre 140 sono stati interpellati tra RFI e Trenitalia per il passaggio a CT/CST, ai 250 tempi determinati con la qualifica CST non abilitati alla dirigenza convoglio gli verrà proposto il passaggio a full-time con qualche possibilità di essere spostati dall'attuale posto di lavoro. Per quanto riguarda il personale di macchina gli attuali part-time passeranno a full-time in queste misure: i 153 con contratto al 45% e i 120 con contratto al 67%. Sono state ipotizzate altre 400 assunzioni di cui 250 nel personale di macchina e 150 nel bordo, questi verrebbero assunti con un contratto di apprendistato. Verranno presi in esame anche i trasferimenti Nord-Sud, dove vi fossero le condizioni. Altre assunzioni di personale saranno fatte con il compito di controllori a tempo determinato. Per quanto riguarda la vendita e l'assistenza, i 70 contratti attualmente a tempo determinato saranno trasformati a tempo indeterminato. Lunedì 19 riprenderanno i lavori con oggetto il vacua.

Per quanto riguarda il personale di macchina gli attuali part-time passeranno a full-time in queste misure...

RETE FERROVIARIA ITALIANA

“Il punto della situazione”

Nel mese di dicembre, forse spinti dai positivi dati dello sciopero della categoria, i vertici aziendali hanno ritenuto opportuno riaprire il tavolo negoziale, per cercare (si fa per dire) di trovare soluzioni alle molteplici problematiche aperte ormai da tempo e che sono state alla base dello sciopero nazionale.

Per quanto concerne RFI, la

trattativa ha riguardato specificamente:

- ⇒ La Riorganizzazione del DOTE (Posti di Centrale di Telecontrollo;
- ⇒ La Riorganizzazione delle DCI e del Tecnico;
- ⇒ Le Consistenze di personale della Manutenzione Infrastruttura su tutto il territorio nazionale.

DOTE

Per quanto concerne il DOTE, nel corso della trattativa, è stata esaminata e valutata la proposta di riorganizzazione che la Società intende attivare nel settore, finalizzata all'ottimizzazione del lavoro mediante l'introduzione anche di ammodernamenti tecnologici.

Come O.S. presa visione della proposta, abbiamo evi-

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

Siamo su internet

www.fastferrovie.it



denziato la notevole crescita di preparazione professionale che tale implementazione di tecnologia richiede, rivendicando pertanto l'introduzione di figure professionali di livello D all'interno dei DOTE e rispedito al mittente i svariati tentativi di tagli al personale che la società a tentato di fare fino alla interruzione della trattativa intervenuta il 18 dicembre u.s.

Comunque nonostante ciò abbiamo potuto registrare una apertura da parte aziendale di riconoscere all'interno dei DOTE la figura del Capo Turno (livello D) pur in quantitativi da noi giudicati ancora insufficienti.

DCI e Tecnico

Nel mese di Luglio 2005, alla sospensione della trattativa, come ricorderete, presentammo unitariamente una nostra proposta sulla riorganizzazione del DCI e del Tecnico, pertanto alla ripresa del confronto ci attendevamo di discutere con la società sui punti della nostra proposta.

Invece la società non solo ha rigettato completamente la nostra proposta di luglio, ma ritenendo conclusa la fase informativa della trattativa, ha manifestato il proprio intendimento di attuare in maniera unilaterale la realizzazione del suo progetto di riorganizzazione (DCI e Tec-

nico).

Un atteggiamento questo che la dice lunga sull'intendimento aziendale, che è sempre quello più volte da noi denunciato, anche sulle pagine del nostro giornale, di accentrare sotto pochi Responsabili la maggior parte delle attività con conseguente riduzione del personale oggi presente nel settore.

Consistenze di Personale

Nel corso della trattativa, ci sono state consegnate le consistenze occupazionali della Manutenzione Infrastruttura aggiornate al mese di Ottobre 2005.

Che dire? Nulla di quanto

già non fosse di nostra conoscenza, ovvero c'è una gravissima carenza di personale all'interno della Manutenzione Infrastruttura ed ora se mai ce ne fosse stato bisogno ne abbiamo la certezza, inoltre i dati sono stati forniti da RFI, nella speranza che nel formularli li abbiano anche letti, possiamo dire o meglio sperare che anche loro sanno di avere queste carenze, non è poco.