

IN QUESTO NUMERO

- *Liberalizzazioni...
Piano d'Impresa Gruppo FS...
Sciopero del
21/22 giugno
2007*

- *RIPARTIZIONI
DEI SERVIZI PdM
& PdB*

- *RFI Manutenzione*

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
12/06	9,00	CPO Nazionale
12/06	10,00	Ripartizione DTR
14/06	9,00	Ripartizione PdM Pass. N/I
14/06	9,00	Logistica Trenitalia
14/06	10,00	Manutenzione RFI
14/06	11,00	Cabina di Regia Regole Concorrenza e Mercato del
14/06	14,00	Ripartizione PdM Pass. N/I

Liberalizzazioni... Piano d'Impresa Gruppo FS... ...Sciopero del 21/22 giugno 2007

Senza timore di smentita potremmo definire il Ministro Bersani "padre delle Liberalizzazioni in Italia". In una società dove la liberalizzazione dei sistemi economici è diventata più un sistema di culto che la ricerca di benefici per il cittadino, certamente non è positivo essere definito il padre di quello che in realtà è il disastro delle grandi imprese di stato italiane.

Detto ciò, non vorremmo essere additati come conservatori di un "ancien régime" perché è evidente la necessità che c'era di dover cambiare lo sclerotico sistema monopolistico che regnava in importanti settori economici. Il problema è come questi cambiamenti vanno fatti e in quanto tempo, ma soprattutto con quali regole.

Invece grazie al Ministro Bersani questa rivoluzione economica è avvenuta con "strappi" al vecchio sistema senza un trasparente confronto con tutte le forze sociali e con il solo benessere di quei "capitani Coraggiosi" del capitalismo Italiano che poco hanno a cuore gli interessi dei cittadini.

Se proprio volessimo trovare una nota positiva potremmo dire: almeno il Ministro Bersani ogni volta che è al Governo ci prova, con i

suoi modi, ma ci prova; invece la precedente legislatura è passata senza lode e senza infamia in merito alle liberalizzazioni. Di fatto un'intera legislatura senza che venisse affrontato il problema delle liberalizzazioni, lasciando scorrere il tempo ed intervenendo solo dietro pressione della Commissione UE come nel caso del DLgs 188/2003 che come tutti sappiamo fu emanato l'ultimo giorno utile per evitare di incorrere in sanzioni. Quindi con tutti i difetti delle cose fatte in fretta e all'ultimo momento, tanto che ora è necessario apportare delle sostanziali modifiche.

Senza entrare troppo nelle problematiche della liberalizzazione in Italia, per comprendere cosa è accaduto è sufficiente fare una sommaria analisi dei settori liberalizzati come: la telefonia, l'energia, il gas, le reti idriche, le autostrade.

Riteniamo che nessun cittadino possa oggi affermare di aver tratto benefici da ciascuna di esse. Forse l'abbattimento dei costi reali dopo la liberalizzazione si è avuta solo nel trasporto aereo, anche perché molto influenzato dalle riorganizzazioni del trasporto aereo degli altri Paesi, ma ad un prezzo salatissimo per l'Italia visto come si è ridotta la compa-

gnia di bandiera Alitalia. Oggi in troppi scaricano accuse sul conservatorismo del Sindacato, ma in pochi ricordano che proprio Alitalia ha "approfittato" del disastro dell'11 settembre 2001 per ridurre il traffico intercontinentale mentre compagnie come Air France o British Air ne hanno specularmente aumentato le proprie quote e nonostante i timori e i rischi di attentati sono riuscite non solo a risolvere lo stato di crisi in cui versavano ma sono state in condizione di elaborare politiche di sviluppo.

Nel trasporto ferroviario stiamo vivendo un periodo di grande sbandamento e lo stato di avanzamento della liberalizzazione ha raggiunto livelli davvero inquietanti rispetto agli altri paesi Europei, e le slides (appresso indicate) con le quali l'ing Morretti ha presentato il suo piano d'Impresa lo confermano a pieno.

A questo stato dell'arte, il Sindacato rischia per l'ennesima volta di essere accusato, dai politici "illuminati" e dai guru dell'economia di essere il solito conservatore che tutela privilegi a scapito dei cittadini.

Ci resta difficile, però, individuare a quali cittadini ci si riferisce visto



questo modo di fare ha solo alimentato il perverso meccanismo di privatizzazione dei profitti a fronte della socializzazione delle perdite.

che fino ad oggi questo modo di fare ha solo alimentato il perverso meccanismo di privatizzazione dei profitti a fronte della socializzazione delle perdite.

A fronte di questo quadro la politica non si ritiene ancora soddisfatta e proprio in questi giorni sta completando il suo iter legislativo il disegno di legge "Bersani" che oltre ai taxi, ai gestori dei distributori di combustibile da trasporto, è relativo anche al trasporto ferroviario.

La criticità che come Sindacato ci è stata possibile evidenziare, al relatore incaricato dal Governo, prima che il disegno affrontasse la discussione e la votazione presso la Camera dei Deputati è la netta separazione che verrebbe fatta fra le linee dove si effettuano servizi redditizi da affidare al "libero mercato" e linee che non permettono di effettuare servizi che raggiungano l'equilibrio economico.

Per questa seconda tipologia dovranno essere individuate risorse pubbliche da destinare a quelle linee – relazioni – che devono essere mantenute in esercizio e conseguentemente quelle che dovranno essere a mano a mano dismesse.

È evidente che se questo disegno dovesse realizzarsi si avrebbe una forte riduzione della rete e della potenzialità del trasporto ferroviario in intere zone del Paese che non è difficile immaginare ampie zone del meridione sempre più pena-

lizzate dal trasporto ferroviario.

Tutto questo, si contrappone a quello che secondo noi dovrebbe essere il riequilibrio modale fra ferro e gomma che in molti rivendicano ma per il quale non vediamo grandi sforzi reali per favorire il recupero di quote di mercato del trasporto su gomma a favore di quello su ferrovia soprattutto nei riguardi del trasporto merci.

Nei comunicati unitari fatti del sindacato, è evidente e chiara la ricerca di trovare la condivisione delle stesse perplessità con i Consumatori e con le Regioni, perché i facili slogan potrebbero isolare ancora una volta il Sindacato che non può permettere un ulteriore danno al cittadino/utente.

È altrettanto evidente che avere servizi di alta qualità in concorrenza sulle migliori relazioni ferroviarie del nostro Paese non solo è auspicabile ma è necessario se questa concorrenzialità favorisce e partecipa anche alla necessaria socialità e universalità del servizio.

Altro problema del quale il disegno di legge Bersani non tiene conto è quello della concorrenza sul mercato del lavoro, il cosiddetto dumping sociale, nonostante le indicazioni della Direttiva CE/49/2004 – meglio conosciuta come Direttiva Sicurezza – che mette in chiara relazione la sicurezza dell'esercizio ferroviario con le condizioni di lavoro e lo stesso orario di

lavoro.

Questo avvio dell'iter legislativo, successivamente agli impegni presi dalla Presidenza del Consiglio il 15 maggio 2007 con il sindacato che prevedeva in sede di Cabina di Regia la condivisione della "regolazione della concorrenza e dell'accesso al mercato, nonché la definizione del servizio universale; la costruzione di un contratto unico di riferimento per l'intero settore; il piano d'impresa nelle parti legate allo sviluppo dei servizi e della produzione, degli investimenti, dell'articolazione societaria nell'unicità del gruppo"; certamente non favorisce una confronto trasparente e univoco foriero di soluzioni positive e condivise.

Infatti aver iniziato i confronti proprio dal tavolo sul Piano d'Impresa anziché dal tavolo delle regole ha fatto sì che si perdesse ulteriore tempo in attesa del 14 giugno, giorno in cui è convocato il tavolo in seno alla cabina di regia con all'ordine del giorno: regolazione della concorrenza e accesso al mercato.

Come se ciò non bastasse, a completare il quadro già sufficientemente confuso delle liberalizzazioni, si aggiunge lo stato di avanzamento, nel suo iter legislativo, anche del disegno di legge relativo alla liberalizzazione del trasporto Trasporto Pubblico Locale. Il così detto "Lanzillotta".

Per tutte le ragioni su esposte resta confermata

La liberalizzazione ferroviaria: Italia vs Europa

TIPO DI SERVIZIO	CHI PUO' EFFETTUARLO	Italia	Europa
Internazionale passeggeri (incluso cabotaggio su tratte naz.li)	• Associazione Internazionale di IF	Ammesso	Ammesso
	• Impresa ferroviaria singola	Ammesso (*)	Dal 2010
Nazionale passeggeri (servizi media-lunga percorrenza)	• Impresa ferroviaria singola	Ammesso (*)	Dal 2010
Trasporto passeggeri regionale	• Impresa ferroviaria titolare di "contratto di servizio" con Regione (dal 01/01/2007 obbligo di procedura ad evidenza pubblica)	Ammesso	Non contemplato
Internazionale merci	• Associazione Internazionale di Imprese ferr. • Impresa ferroviaria singola	Ammesso	Ammesso
Nazionale merci	• Impresa ferroviaria singola	Ammesso (*)	Dal 2007

(*) E' necessario il titolo autorizzatorio – in condizioni di reciprocità nel caso di Impresa estera



2

La liberalizzazione: situazioni a confronto

	Merci	Trasporto Pubblico Locale	Media Lunga Percorrenza
Francia	Contendibile Quota new entrants < 1%	Monopolio di SNCF	Monopolio di SNCF
Germania	Contendibile Quota new entrants 6,9% treni.km	Parzialmente contendibile Scelta, per le regioni, fra gara e affidamento diretto 18% dei treni*km posti a gara, 45% aggiudicati a DB	Contendibile Quota new entrants < 1% (pax*km)
Italia	Contendibile Quota new entrants 10% tonn.km 6% treni.km	Parzialmente contendibile Scelta, per le regioni, fra gara e affidamento diretto	Contendibile (Vincolo di reciprocità)

→ **E' necessario identificare e distinguere il trattamento per i:**

SERVIZI DI MERCATO	➡	Prezzi liberalizzati con controllo dell'Authority su benchmark europei
SERVIZI UNIVERSALI	➡	Tariffe amministrate e contratti di servizio pubblico



3

RIPARTIZIONI DEI SERVIZI PdM & PdB

Le ripartizioni dei servizi ormai da tempo erano bloccate a causa delle diverse e contrastanti aspettative che Azienda e sindacati si creavano e cercavano di realizzare proprio in occasione della fase negoziale di ripartizione dei servizi di condotta e scorta.

In questa nuova fase, nonostante i colpevoli ritardi soprattutto aziendali, sono state affrontate delle tematiche connesse alla logistica del PdM e del PdB, che finora avevano inficiato l'apertura del confronto tecnico sulle ripartizioni dei servizi del macchinista e del bordo della Divisione Passeggeri, problematiche che gravavano significativamente anche sulle trattative inerenti il Trasporto Regionale.

Le OO.SS., dopo un'estenuante braccio di ferro che aveva avuto inizio sin dalle ripartizioni di dicembre scorso, nell'incontro dell'8 giugno 2007, hanno finalmente potuto registrare significative aperture e disponibilità concrete da parte della Società.

Trasporto Regionale

Entrando nel dettaglio del confronto negoziale è ne-

cessario partire dall'apertura dell'Azienda dell'incontro sulla ripartizione mostrando l'impegno adoperato nel ricercare soluzioni alle criticità lamentate dalle OO.SS. in merito alle questioni logistiche (refezione e pernottamento) denunciate nelle varie località. La documentazione consegnata non soddisfa le OO.SS. sia per le soluzioni adottate, sia per l'incompletezza dei dati forniti. Viene anche fatto notare all'Azienda la necessità di una verifica in loco delle soluzioni approntate e da qui la critica in merito alla correttezza del metodo adottato: tale documentazione già richiesta nel dicembre 2006 doveva essere consegnata prima di sedersi a questo tavolo affinché potesse essere materiale oggetto di discussione a valle di un reale riscontro. Le soluzioni offerte, precisa l'Azienda, non sono da considerarsi esaustive, ma per il momento sono le migliori possibili e riguardano ben 30 casi sui 50 denunciati, i restanti 20 non hanno ancora trovato adeguata soluzione perché riguardano piccole località dove, ovviamente, è più difficile risolvere i problemi stante la scarsità dell'offerta di servizi. L'incidenza di queste criticità non ancora risolte è co-

munque abbastanza marginale, anche se viene ribadito meritevole al più presto di opportuna soluzione. Per tamponare tale inconveniente viene nel frattempo rinviata alla dirigenza periferica la gestione dei casi che di volta in volta si presentano.

Le OO.SS. tutte rimarcano il necessario ed imprescindibile rispetto del diritto al pasto sottolineando i disagi che caratterizzano il lavoro del personale di bordo. Chiedono perciò l'effettivo ottemperanza del dettato contrattuale che prevede 30 minuti per usufruire del pasto. Posto che ormai in molte località il servizio mensa in ambito stazione è quasi scomparso, il personale è costretto a recarsi nei vari esercizi convenzionati, quindi, sarebbe infondato decurtare il tempo necessario a raggiungere tali luoghi dai già scarsi 30 minuti, né ciò può tollerarsi in caso di ritardo dei treni. Tutto questo senza tener conto che questi esercizi sostitutivi non sono adibiti ad ospitare unicamente personale ferroviario, ma sono luoghi aperti al pubblico in cui non è sempre facile ordinare e riuscire a mangiare nei previsti 30 minuti, soprattutto nelle ore di maggior affluenza.

In questa nuova fase, nonostante i colpevoli ritardi soprattutto aziendali, sono state affrontate delle tematiche connesse alla logistica del PdM e del PdB, ...

Sono state bocciate le proposte di un rinvio a livello regionale di tali questioni e si è ribadito che si tratta di un passaggio già infruttuosamente esperito. L'Azienda ha convenuto di dover presentare nel successivo incontro soluzioni logistiche adeguate alle esigenze manifestate, riconoscendo comunque l'enorme fluidità di questa materia soggetta a continui cambiamenti dovuti al mancato rispetto degli impegni assunti o al possibile recesso da parte di alcuni esercizi convenzionati.

In merito alla contropartita salariale l'Azienda intende regolamentarla reputandola un'attività che rientra nelle mansioni del capotreno. Questa affermazione non trova consenso tra le OO.SS. che ribadiscono si tratti di una interpretazione aziendale svincolata da qualsiasi riferimento normativo.

Il problema delle manovre, previste nei turni del PdB non professionalizzato all'esercizio di tali interventi, né istruito ad una puntuale conoscenza della stazione dove questa manovra dovrà effettuarsi, verrà affrontato al fine di individuare soluzioni alternative.

Per quanto attiene alla mancanza dei tempi accessori previsti per lo svolgimento della prova freno, l'Azienda sostiene che a

breve tale problema non avrà più motivo di esistere, in quanto la prova freno verrà eseguita solo una volta al giorno per lo svolgimento del primo servizio, dopo di che sarà effettuata solo una prova di tipo strumentale da parte del PdM grazie ad un sistema che consentirà dal banco di verificare l'efficienza della frenatura.

Non sono mancate critiche alla scarsa importanza che l'Azienda mostra verso la formazione del personale, come sembra essere confermato dall'introduzione del biglietto elettronico non preceduta da idonea professionalizzazione. L'Azienda si difende sostenendo l'esiguità del problema in quanto dopo il turnificato inizierà la formazione in merito a questa novità che nel frattempo avrà scarsa rilevanza essendo necessario un ceto lasso di tempo affinché si diffonda l'uso di questo biglietto.

Il responsabile della produzione, Montagnoli, riconosce come un errore ogni indebita forzatura verso il capotreno che non intende allontanarsi dalla cabina di guida nei servizi ad agente unico. Ribadendo che l'indirizzo aziendale è quello dichiarato nella disposizione 19 di Braccialarghe.

Sono state sollevate anche preoccupazioni in merito alle consistenze di personale in rapporto al fabbisogno e

in previsione degli esodi previsti o supposti per i prossimi 6 mesi. L'Azienda ritiene che per quanto riguarda il PdB gli squilibri sono contenuti ma diffusi senza però particolari criticità. Il programma di riequilibrio ai fini di un bilanciamento seguirà diverse linee:

- ⇒ quelle dovute ad un taglio degli invii di materiale;
- ⇒ quelle dovute all'introduzione di altri locomotori 464 e dei Vivalto;
- ⇒ quelle dovute ad interpellanze rivolte ad alcuni settori del Gruppo FS.

I problemi con il materiale troveranno gradualmente soluzione in quanto entro 3 anni al massimo verrà completamente rinnovato il parco macchine e senza eccezioni entro giugno 2008 il rinnovo riguarderà il parco elettrico comprese le vetture pilota.

Per quanto riguarda il settore dei veicoli non verranno attivate le URMET.

La riunione viene aggiornata allo scopo di definire le questioni sulla logistica verso le quali l'Azienda vuole dare un chiaro segnale di inversione di tendenza e allora sarà possibile entrare nel merito della ripartizione argomento all'o.d.g. che



I problemi con il materiale troveranno gradualmente soluzione in quanto entro 3 anni al massimo verrà completamente rinnovato il parco macchine e senza eccezioni entro giugno 2008 il rinnovo riguarderà il parco elettrico comprese le vetture pilota.

solleva varie problematiche dove è necessario trovare punti d'incontro da troppo tempo rinviati.

Trasporto Passeggeri Nazionale/ Internazionale

L'Azienda apre l'incontro sulla ripartizione mostrando l'impegno adoperato nel ricercare soluzioni alle criticità lamentate dalle OO.SS. in merito alle questioni logistiche (refezione e pernottamento) denunciate nelle varie località. La documentazione consegnata non soddisfa le OO.SS. sia per le soluzioni adottate sia per l'incompletezza dei dati forniti. Viene anche fatto notare all'Azienda la necessità di una verifica in loco delle soluzioni approntate e da qui la critica in merito alla correttezza del metodo adottato: tale documentazione già richiesta nel dicembre 2006 doveva essere consegnata prima di sedersi a questo tavolo affinché potesse essere materiale oggetto di discussione a valle di un reale riscontro. Le soluzioni offerte, precisa l'Azienda, non sono da considerarsi esaustive, ma per il momento sono le migliori possibili e riguardano ben 30 casi sui 50 denunciati, i restanti 20 non hanno ancora trovato adeguata soluzione perché riguardano piccole località dove, ovviamen-

te, è più difficile risolvere i problemi stante la scarsità di offerta di servizi. L'incidenza di queste criticità non ancora risolte è comunque abbastanza marginale anche se viene ribadito meritevole al più presto di opportuna soluzione. Per tamponare tale inconveniente viene nel frattempo rinviata alla Direzione Regionale la gestione dei casi che di volta in volta si presentano.

Le OO.SS. tutte rimarcano il necessario ed imprescindibile rispetto del diritto al pasto sottolineando i disagi che caratterizzano il lavoro del personale di macchina. Chiedono perciò l'effettivo ottemperanza del dettato contrattuale che prevede 30 minuti per usufruire del pasto. Posto che ormai in molte località il servizio mensa in ambito stazione è quasi scomparso, il personale è costretto a recarsi nei vari esercizi convenzionati, quindi, sarebbe infondato decurtare il tempo necessario a raggiungere tali luoghi dai già scarsi 30 minuti, né ciò può tollerarsi in caso di ritardo dei treni. Tutto questo senza tener conto che questi esercizi sostitutivi non sono adibiti ad ospitare unicamente personale ferroviario, ma sono luoghi aperti al pubblico in cui non è sempre facile ordinare e riuscire a mangiare nei previsti 30 minuti, so-

prattutto nelle ore di maggior affluenza.

Vengono bocciate le proposte di un rinvio a livello regionale di tali questioni ribadendo che si tratta di un passaggio già infruttuosamente esperito. L'Azienda conviene di presentare al prossimo incontro soluzioni logistiche adeguate alle esigenze manifestate, riconoscendo comunque l'enorme fluidità di questa materia soggetta a continui cambiamenti dovuti al mancato rispetto degli impegni assunti o al possibile recesso da parte di alcuni esercizi convenzionati.

Sono state sollevate anche preoccupazioni in merito alle consistenze del personale in rapporto al fabbisogno e in previsione degli esodi previsti o supposti per i prossimi 6 mesi. L'Azienda ritiene che per quanto riguarda il PdM vi sono squilibri territoriali con eccedenze in Sicilia, Sardegna e Calabria, luoghi che saranno bacini di reclutamento di personale che facoltativamente sceglie periodi di trasferta, secondo un sistema di rotazione che garantisca l'equità di tale offerta. Altra componente volta a riequilibrare questo scompenso è legata ad un programma di tagli di invii di materiale e di rinnovo del parco che verrà completato al massimo entro 3 anni, ma che comunque e

Le soluzioni offerte, precisa l'Azienda, non sono da considerarsi esaustive, ma per il momento sono le migliori possibili e riguardano ben 30 casi sui 50 denunciati, i restanti 20 non hanno ancora trovato adeguata soluzione perché riguardano piccole località ...

senza eccezioni riguarderà il completo parco elettrico entro giugno 2008.

Molte sono le questioni che meritano di trovare sede sul tavolo romano, ma per evitare sterili liste che hanno il solo scopo di caricare la tensione portando ad una rottura e lasciando del tutto inesaminata la questione ripartizioni all'ordine del giorno, le OO.SS. hanno individuato 3 nodi che devono imprescindibilmente sciolti prima di affrontare la trattativa sulle ripartizioni. Sono 3 punti non rinviabili a livello regionale e che pretendono una definizione al fine di un sereno avvio della discussione su ripartizioni a livello nazionale e a seguire sui turni a livello territoriale. Questi aspetti così decisivi riguardano:

- la logistica
- tempi medi ed accessori
- strisce a doppio agente

Viene anticipato per quanto attiene alla prova freno che presto sarà necessario effettuare solo la prova al 1° servizio della giornata, mentre per i successivi un sistema dal banco consentirà di verificare l'efficienza della frenatura tramite semplice prova di tipo strumentale.

I lavoratori non possono essere lasciati privi di tutela in materie di tale peso le

cui soluzioni devono passare da una contrattazione nazionale con le OO.SS., si aggrava dunque al giorno 12 giugno p.v. l'incontro che avrà come o.d.g. i 3 punti indicati pregiudiziali alla discussione sulla ripartizione, a cui le OO.SS. mirano per consentire lo svolgimento delle trattative turni a livello regionale, ma senza prescindere dal rispetto di certi principi di fondo, pilastri per l'apertura e al definizione dei turni del PdM. E' ovvio che il tavolo delle ripartizioni inevitabilmente tocca argomenti che devono trovare soluzione per proseguire la trattazione per cui certamente questo o.d.g. non pretende di essere esaustivo rispetto a tutti i problemi del settore macchina che meritano di essere affrontati, ma occorrono tavoli nazionali ad hoc.

Conclusioni

Le aperture aziendali si sono concretizzate nel verbale dell'8 giugno 2007 e nella documentazione allegata, dove si condividono soluzioni concrete, da attivare nei tempi più rapidi possibili, ed ad un percorso di verifica e concertazione, regionale e nazionale, che nel giro di poche settimane, garantirà la definizione dettagliata di criticità e soluzioni condivise.

Trenitalia ha anche garan-

tito, entro e non oltre la fine del mese in corso, la risoluzione dei casi più gravi come quelli di Milano San Rocco, Roma Tiburtina, Pisa e Lecce, presentando, inoltre, un dettagliato riepilogo delle azioni di riqualificazione e ristrutturazione dei ferrotel già messe in atto.

In merito alla problematica del diritto al pasto, l'Azienda si dichiara disponibile a valutare, in sede di trattativa sulle ripartizioni, che i tempi previsti dal contratto siano effettivamente usufruiti per l'esercizio di tale diritto.

Saranno illustrati, alle OO.SS., anche dei modelli di Sala sosta di Stazione e di Sala sosta di Impianto da utilizzare come prototipi nei futuri interventi di ristrutturazione delle realtà locali.

Proprio su questa problematica è stata condivisa la necessità di individuare sale di sosta di stazione visto che attualmente esistono diverse località dove il PdM e PdB non trova punti di attesa adeguati e sicuri.

È stata fissata, per il giorno 12 giugno p.v., una verifica sul territorio di tutti i Ferrotel per constatarne eventuali difformità e disporre i relativi adeguamenti nel successivo incontro a livello nazionale che si terrà il giorno 14 c.m.



Trenitalia ha anche garantito, entro e non oltre la fine del mese in corso, la risoluzione dei casi più gravi come quelli di Milano San Rocco, Roma Tiburtina, Pisa e Lecce, presentando, inoltre, un dettagliato riepilogo delle azioni di riqualificazione e ristrutturazione dei ferrotel già messe in atto.

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**PER CONTARE DI PIU'
... PER TUTELARTI
... E CRESCERE INSIEME****ISCRIVITI ALLA
FAST-FERROVIE**

RFI Manutenzione

A seguito delle segnalazioni pervenute dalle Segreterie e da diverse RSU territoriali delle DCI circa l'emanazione di circolari compartimentali in assenza di confronto con le Organizzazioni Sindacali, e che vanno a modificare le normative contrattuali in particolare, modifica dell'orario di lavoro e dell'organizzazione del lavoro (orari e turni di lavoro, trasferite, reperibilità e diritto al pasto) il giorno 7 giugno u.s. si è tenuto ieri un'incontro di merito tra le Segreterie Nazionali e la Società RFI Manutenzione rappresentata dall'Ing. Matteo Triglia Responsabile della Manutenzione, dal Dr. Riccardo Pozzi Responsabile del Personale RFI, il Dr. Franco Pagnanini Responsabile Relazioni Industriali e dal Dr. Giancarlo Barca Responsabile del Personale della Manutenzione.

Al termine della riunione abbiamo convenuto (condividendo l'obiettivo di migliorare la puntualità dei treni e la qualità del servizio offerto) di aprire un confronto Nazionale sull'organizzazione degli orari del personale delle Zone IS dei Nodi e delle Principali Linee al fine di velocizzare i tempi di intervento in presenza di guasti.

Nel contempo la Società sospenderà i confronti territoriali in corso e RITIRERÀ le disposizioni di modifica dei turni di lavoro emanate senza aver concluso i confronti aperti.

Il confronto Nazionale avrà inizio il giorno 14 giugno alle ore 10.00