

**RFI ATTIVITA' TECNICO AMMINISTRATIVE  
FAST INFORMA**

Con questo nome si identifica una area ampia che si occupa di amministrazione e di tecnica.

Da molte direzioni territoriali RFI abbiamo ricevuto notizie e sollecitazioni a riportare alla attenzione le problematiche del settore segnalate.

Come abbiamo avuto modo di dire in precedenti articoli della rivista o volantini FAST è un importante settore in quanto presiede al corretto funzionamento della macchina RFI.

Rientrano in questo campo tante funzioni specialistiche al pari di quelle tecniche d'esercizio.

Negli ultimi anni, forse anche di più, è stato negletto.

Tante proposte di modifiche organizzative mai ben chiarite o definite, nuove funzioni, tante nuove procedure e tanti esodi con conseguente impoverimento tecnico.

Il settore amministrativo suddiviso in due anime, quella di gestione del personale e quella economico-finanziaria.

Entrambe sono state oggetto di concentrazione e di inquadramento al fine di conseguire obiettivi di maggior controllo del personale sotto gli aspetti gestionali e di costo.

A volte si arriva a qualche eccesso spinti da intenzioni che appaiono quasi punitive nella loro pervicacia.

Si nota peraltro il disagio dei colleghi amministratori del personale che si trovano nella scomoda posizione di sportello, talvolta con direttive lacunose o contrastanti e abbandonati a trovare un equilibrio impossibile con notevole disagio.

Ma anche nella gestione del personale si trovano delle analogie e spiace vedere tali situazioni.

Il settore tecnico è forse però il più esposto e penalizzato per il carico di lavoro a cui sono sottoposti quelli che svolgono funzioni molto pesanti siano esse impegnate direttamente sui cantieri o nella parte tecnica più specifica.

Le responsabilità sono notevoli sia che si esaminino progetti, si certifichino o si elaborino soluzioni ed inoltre l'impegno sui cantieri di lavoro come direttori lavori, coordinatori per la progettazione e assistenti.

Anche in questo caso si può notare il disagio di quella parte di questo settore più impegnata sia per le ovvie difficoltà del ruolo che per quelle introdotte da una organizzazione approssimativa.

Si ha notizia di carenze di mezzi e dotazioni, di formazione specifica, di sostegno organizzativo.

Sostegno organizzativo ad esempio è quello che manca quando, essendo personale inquadrato nel settore uffici, non ha possibilità di lavoro notturno pur avendone necessità in obbligo dell'incarico ricevuto.

Certo però che spesso i cantieri sono notturni e ci si chiede ad esempio come, che dia l'incarico attribuendo responsabilità, sia così poco sensibile alle inevitabili responsabilità che si assume non dotando i delegati dei mezzi e delle condizioni necessarie per espletare l'incarico ricevuto. Su questo avvieremo una riflessione anche perché il datore di lavoro è sempre in una posizione di forza e il management per obiettivi a volte fa perdere di vista che esistono anche le persone e le regole.

Se si deve controllare, come si possono limitare a priori le possibilità di raggiungere il cantiere, per mezzi dotazioni o disponibilità limitate?? O addirittura perché si tratta di personale di "ufficio".

Vorremmo chiederci se esiste proporzione fra l'incarico "assunto" dal dipendente, che in questo caso è equivalente, a nostro parere, ad un libero professionista, e i mezzi, le dotazioni, il supporto legale e amministrativo e delle regole o l'organizzazione che sostengono queste attività.

Le procedure aziendali, emesse in quantità definiscono gli "oneri" ma gli onori?

Non si capisce come una attività che viene assunta con apposito incarico, extra contrattuale, sottoscritto "volontariamente" sia compensato dalla retribuzione ordinaria.

Peraltro basta paragonare, a parità di prestazioni, un attività esterna e le relative retribuzioni per capire come il divario sia evidente.

Ma le nostre considerazioni sono molto più profonde. La remunerazione offerta dalle tariffe libero professionali remunera la formazione, la dotazione di mezzi, la collaborazione di personale, la responsabilità che si assume il contraente, le polizze obbligatorie a tutela,....

E allora ci chiediamo?

Quali reali coperture offre l'azienda?

Quale formazione viene offerta?

Quale organizzazione c'è a supporto di queste figure professionali?

Quante procedure, oltre alle leggi, occorre rispettare?

Questi sono alcuni dei punti prioritari da affrontare, tante volte abbiamo visto impegni ultimativi, anche sul contratto di lavoro, per definire questo importante settore che rimangono lettera morta.

Riapriamo la discussione e intanto iniziamo riconoscendo a questi dipendenti quanto previsto dal contratto di lavoro per tipologie di lavoro analoghe e la autonomia necessaria.

Siano essi addetti di cantiere piuttosto che progettisti o figure di cantiere impegnati nella gestione degli appalti. Non si tratta di centralinisti ad orario fisso ma bensì di persone con un carico di responsabilità che li obbliga ad agire con iniziativa diretta e con decisioni autonome sotto tante personali responsabilità di legge a carattere civile e penale e per via delle numerose normative interne, e sono tante, che gravano su di loro anche a sanzioni aziendali.

Quali sono quindi gli standard da rispettare? Dobbiamo definirli.

Hai un cantiere a 100 km ? hai i mezzi e idonei per raggiungerli? Sei autonomo? Hai i DPI necessari? Strumenti e attrezzature? Hai un personal computer idoneo? Che formazione hai ? hai il titolo di studio adeguato e le abilitazioni professionali idonee, hai il supporto delle strutture aziendali, ..... e tanto altro ancora.

Per il FAST è ora di parlarne e di chiarire tali situazioni valutando anche i carichi di lavoro specifici e quindi le caratteristiche del personale addetto.

Partiamo da quanti sono impiegati nel settore tecnico e con tutti i dati relativi.

Da lì un ragionamento che valorizzi l'internalizzazione di tali attività a garanzia delle qualità del risultato finale e degli operatori dedicati.

Ad una prima impressione, seppure a macchia di leopardo, c'è ormai il pericolo di estinzione di tali figure professionali, periti, geometri, ingegneri che sono la "spina dorsale" tecnica aziendale.

Investimenti e manutenzione due aspetti fondamentali per una azienda sana.

Analogo ragionamento andrà perseguito per il settore amministrativo "puro" a cui dedicheremo un apposito focus.

Perché chi controlla i processi amministrativi deve essere inserito in una organizzazione chiara e funzionale con i necessari supporti.

Occorre un censimento del personale dedicato ad attività di ufficio anche se con profilo di esercizio o inquadrato impropriamente in strutture d'esercizio ma che di fatto sono simili per attività ad ufficio.

In definitiva intendiamo riaccendere i riflettori su questi settori a livello nazionale per garantire a chi opera la necessaria e adeguata struttura di supporto e le garanzie indispensabili per operare proficuamente e serenamente.

Vi invitiamo a segnalarci situazioni e argomenti relativi a quanto sopraindicato per poter inquadrare al meglio questi settori e procedere al meglio.

Il sindacato ha la sua missione nel difendere il lavoro vero e i lavoratori congiuntamente tanto più in un periodo dove la crisi e la vendita di pezzi d'azienda non fa che intravedere la perdita di competenze e di consistenza aziendale.

**Bologna 05/11/2014**



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO-VIE

Piazza Medaglie d'Oro, 4- BOLOGNA

Tel. e fax 051-2583232

e-mail [emilia@fastferrovie.it](mailto:emilia@fastferrovie.it)





SEGRETERIA NAZIONALE

Roma li, 31/10/2014

Prot.1236/01/SN

Spett.le RFI

Dott.ssa Noemi Pantile  
Direzione Personale e Organizzazione

Dott.Gino Colella  
Relazioni industriali

**Oggetto: richiesta incontro personale tecnico uffici**

La scrivente O.S. chiede venga programmato un incontro allo scopo di approfondire le seguenti tematiche:

- ruolo del personale tecnico;
- articolazione incarico e responsabilità del Progettista, Validatore, Direttore Lavori, Coordinatori per la progettazione e per l'esecuzione lavori, Assistente lavori, Verificatore;
- tutele legali, coperture assicurative, formazione;
- organizzazione delle strutture tecniche interne aziendali.

Con la presente si intende sollecitare l'analisi delle attività tecniche di ufficio per valutare quanto necessario attuare una diversa organizzazione e tutela del personale di ufficio che svolge attività tecniche.

Si rimane in attesa di convocazione ricordando che le tematiche proposte sono da tempo in attesa di approfondimenti.



Il Vice Segretario Nazionale  
Murtari Vincenzo



## Informativa

### ***Incontro con RFI sul tema della sicurezza sul lavoro***

Nella giornata del 15 scorso, a seguito della richiesta avanzata dalle Organizzazioni Sindacali in data 6 agosto 2014 alla luce della drammatica successione di infortuni mortali verificatisi nell'arco dell'ultimo anno, si è svolta la riunione con la Società avente ad oggetto il tema della sicurezza sul lavoro.

La discussione è stata introdotta dall'Amministratore Delegato ed è poi proseguita con l'illustrazione da parte del Direttore Produzione di alcuni aspetti relativi ai recenti infortuni mortali verificatisi nelle regioni Sicilia e Toscana.

RFI ha sottolineato l'importanza della corretta applicazione delle disposizioni e dei regolamenti in essere, oltre alla necessità di interventi più incisivi sulla percezione del rischio e sui comportamenti individuali adottati a tutti i livelli di responsabilità.

Come Organizzazioni Sindacali abbiamo ribadito la necessità di interventi concreti finalizzati alla prevenzione. E' indispensabile individuare strumenti e DPI che consentano una maggiore tutela per il personale che opera nell'esercizio, soprattutto nel caso in cui si verifichi l'errore umano.

RFI dovrebbe inoltre porre una particolare attenzione, attraverso il monitoraggio e un incremento dei controlli, in tutti gli ambiti e soprattutto in quelli ove operano più imprese ferroviarie e ditte appaltatrici.

Abbiamo evidenziato, altresì, che la carenza di personale nell'esercizio, anche a causa della sempre maggiore frequenza di interventi, determina condizioni di pressione e di stress negli addetti, con possibile conseguente aumento dell'incidenza del numero degli infortuni.

Su questo aspetto l'Amministratore Delegato si è dichiarato disponibile, non appena saranno perfezionati gli aspetti normativi connessi all'attuazione del fondo di sostegno al reddito, ad avviare il processo per il ricambio generazionale, sottolineando tuttavia la necessità di mantenere l'equilibrio economico, tenendo conto in particolare della voce relativa al costo del personale.

Come Organizzazioni Sindacali abbiamo rimarcato la necessità di uno sforzo maggiore da parte dell'Impresa, in considerazione delle attuali consistenze del personale.

Riteniamo che l'argomento sicurezza, trattandosi di tema estremamente delicato, richieda la massima attenzione da parte di tutti gli interlocutori coinvolti e un'analisi sulle principali cause degli infortuni, affinché possano essere elaborate proposte, attraverso un confronto continuo fra le parti a tutti i livelli di competenza, finalizzate alla prevenzione degli stessi.

Nel condividere il principio cardine del pieno rispetto delle regole, abbiamo chiesto alla Società di valutare l'opportunità di una semplificazione delle stesse, a vantaggio di un'interpretazione più chiara e di un'applicazione più immediata, investendo sulla formazione, definendo meglio le responsabilità, effettuando le opportune verifiche ed i controlli affinché dette regole siano rispettate.

## COMUNICATO STAMPA

### **Un altro infortunio mortale nella manutenzione infrastrutture**

A perdere la vita nell'infortunio mortale è stato un operaio della manutenzione infrastrutture del settore TE. Il collega, durante lo svolgimento della propria attività lavorativa presso la stazione di Fabro Ficule, è rimasto folgorato.

Nell'esprimere vicinanza e cordoglio ai familiari del giovane Alessio Corradini, sosteniamo con forza quanto espresso dalle Organizzazioni Sindacali delle regioni Toscana e Umbria, facendoci parte attiva nel mettere in atto forme di solidarietà.

Il ripetersi degli infortuni mortali, verificatisi nel corso dell'ultimo anno, assume i contorni di una vera e propria emergenza non è tollerabile.

Il settore dell'esercizio ferroviario e quello della manutenzione infrastrutture in particolare sono esposti ad un elevato rischio di incidentalità, sono necessari, come più volte evidenziato dalle Organizzazioni Sindacali e ribadito nel corso dell'ultima riunione con la società RFI, interventi urgenti mirati alla prevenzione ed a una revisione e aggiornamento delle procedure di sicurezza. Il ricorso a nuove tecnologie nel frattempo potrebbe fornire nuove soluzioni e/o strumentazioni atte a consentire un miglioramento delle condizioni operative e una maggiore tutela del personale che opera nell'esercizio ferroviario.

In attesa che le indagini facciano luce sull'accaduto occorre un segnale forte da parte di RFI che riaffermi il valore essenziale della sicurezza, in ogni circostanza e per tutti.

FINE COMUNICATO

Ufficio Stampa  
Antonio Scalise  
+39 348 7079891  
[scalise@fastferrovie.it](mailto:scalise@fastferrovie.it)



## COMUNICATO

### ANCORA MORTI BIANCHE

#### **" RITORNA A CASA !"**

Un nuovo pesante sacrificio umano al lavoro.

Tre nostri colleghi sono deceduti a GELA investiti su un binario da un treno. La tragedia ci colpisce nuovamente e il senso di impotenza ci attanaglia, un nodo alla gola, ansia e sgomento sono con noi.

Perché? Perché succede?

Il solito ritornello: persone anziane , esperte, che hanno ignorato le regole, eccesso di confidenza e tanto altro.

E cosa fare ?

Rinforziamo le regole, controlliamo, puniamo e soprattutto riversiamo sull'errore umano di chi è colpito o di chi ha direttamente gestito il personale.

Ma dobbiamo chiederci è tutto così semplice ?

Semplice lo è, ma non così. Sicurezza, formazione, tecnica e organizzazione.

Quattro cardini, per la vita e per il lavoro perché questi non siano in conflitto ma in armonia. Perché chi lavora non debba essere l'ago della bilancia improvvisato per decidere cosa fare.

Si può e si deve fare, i tavoli paritetici devono essere attivi, proficui ed a diretto contatto con il lavoro reale per trovare soluzioni vere. I nostri colleghi sono caduti in una "guerra" infinita che porta morti bianche.

"RITORNERAI ?" è la domanda che non vogliamo che le nostre famiglie, i nostri cari si debbano porre ogni mattina e per questo ci impegniamo.

Infine nel ricordo dei nostri colleghi e di tutti i caduti sul lavoro concludiamo con questi versi di una poesia composta da Carlo Soricelli da anni impegnato sul fronte della lotta alle morti bianche.

Chiamatele pure morti bianche.

Ma non è il bianco dell'innocenza

non è il bianco della purezza

non è il bianco candido di una nevicata in montagna

E' il bianco di un lenzuolo, di mille lenzuoli

che ogni anno coprono sguardi fissi nel vuoto

occhi spalancati dal terrore

dalla consapevolezza che la vita sta scappando via.

Un attimo eterno che toglie ogni speranza

l'attimo di una caduta da diversi metri

dell'esalazione che toglie l'aria nei polmoni

del trattore senza protezioni che sta schiacciando

dell'impatto sulla strada verso il lavoro

del frastuono dell'esplosione che lacera la carne

di una scarica elettrica che paralizza il cuore.

E' un bianco che copre le nostre coscienze

e il corpo martoriato di un lavoratore

E' il bianco di un tramonto livido e nebbioso

di una vita che si spegne lontana dagli affetti

solidarietà e vicinanza impegnandoci a contrastare le realtà negative che portano questi drammatici epiloghi perché sia una certezza il " RITORNO A CASA ".

Roma, 04 Agosto 2014

La Segreteria Nazionale



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE  
Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA  
Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976  
E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)





# FAST INFORMA

www.fastferrovie.it



**FILT-CGIL FIT-CISL UGL TAF FAST Ferrovie ORSA Ferrovie**  
**Segreterie Nazionali**

Roma, 6 agosto 2014

Spett.le RFI

- c.a. Dr. Maurizio Gentile  
Amministratore Delegato
- c.a. D.ssa Noemi Pantile  
Direzione Personale e Organizzazione
- c.a. Dr. Gino Colella  
Relazioni Industriali

p.c. Spett.le F.S.I. SpA

- Ing. Michele Mario Elia  
c.a. Amministratore Delegato
- c.a. Dott. Stefano Savino  
DCRUO

Prot. 244/SN/AF\_fs/df

**Oggetto: richiesta di incontro urgente su sicurezza sul lavoro**

Le scriventi Organizzazioni Sindacali, alla luce dell'infortunio mortale avvenuto presso la stazione di Fabro-Ficulle, nel quale ha perso la vita un giovane collega della manutenzione infrastrutture della regione Toscana, sono a chiedere con la presente un incontro urgente in merito al tema della sicurezza sul lavoro.

In considerazione degli infortuni mortali verificatisi nel corso dell'ultimo anno, nei quali sono stati coinvolti colleghi operanti in attività connesse all'esercizio ferroviario, che per numero e tipologia rappresentano una situazione emergenziale, le scriventi Segreterie Nazionali chiedono alla Società in indirizzo quali provvedimenti intenda adottare nell'immediato al fine di prevenire simili drammi

Distinti saluti.

Le Segreterie Nazionali

FILT-CGIL A. Rocchi  
FIT-CISL G. Riccio  
UGL Trasporti U. Riccio  
OR.S.A. Ferrovie  
FAST Ferrovie  
ORSA Ferrovie



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE  
Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA  
Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976  
E-Mail sn@fastferrovie.it





## COMUNICATO

### RFI INCONTRO 30 LUGLIO RIORGANIZZAZIONE MANUTENZIONE INFRASTRUTTURE

Nell'incontro svoltosi il 30 luglio, seppur affrontando i temi preposti, lo stato d'animo restava comunque scosso e turbato dall'accaduto incidente mortale di Gela. Situazione di cui si è discusso nella prima parte dell'incontro, e di cui era doveroso parlarne in un comunicato a se.

L'incontro è proseguito con l'illustrazione della proposta aziendale che intende ridurre drasticamente le strutture e concentrare in pochi centri le attività estendendo notevolmente l'area territoriale di competenza.

La spinta della politica alla compressione dei costi è evidente, così come l'ipotesi di frammentazione del gruppo FS e della privatizzazione o meglio la fuga dello stato dalla gestione della infrastruttura e del trasporto.

Quanto può essere utile al nostro Paese? La realtà è sotto gli occhi.

Se si fa un'analisi più dettagliata si può notare come le risorse per la gestione corrente vengano sempre meno aumentando le ristrettezze, ma contestualmente aumentano i controlli e le nuove normative comportando un impegno economico non indifferente. Portare avanti una situazione di equilibrio non è facile. La tentazione di semplificare anche "barando" sui risultati può essere elevata.

Questo obiettivo aziendale di voler centrare drasticamente la struttura comporterebbe il rischio, o forse è già realtà oggi, di eccesso di carico di lavoro e la competenza rischia di essere compromessa.

La competenza deve essere giustamente certificata come richiesto con la patente di mestiere, ed insieme all'organizzazione sono elementi di notevole importanza per il nostro futuro.

Le proposte presentate a tutt'oggi sono incomplete, con scarsi dettagli, tarate su situazioni semplici, elementari che non rappresentano un valido esempio, manca un adeguato approfondimento forse per la fretta di ottenere un risultato.

Una buona organizzazione va prima di tutto progettata, cioè studiata valutando tutti gli elementi utili e non pensando al semplice risultato economico ma con la visione sul futuro.

Purtroppo sembra di essere in una realtà virtuale dove conta l'aspetto e non la sostanza, dove vengono prospettate nuove metodologie e supporti di lavoro ma con scarse informazioni e poca chiarezza. Occorre fare di più, prepararsi meglio, sviluppare le soluzioni ipotizzate per fare capire anche a chi rappresenta chi lavora. Forzare la ricerca del risultato cercando di imporre delle date limite non aiuta anche perché rischia di deresponsabilizzare chi deve trovare e proporre soluzioni, così come gli atteggiamenti chiusi e aggressivi.

Meglio quindi concentrarsi sulle soluzioni attendibili e attirare l'attenzione della politica sulla situazione dell'infrastruttura ferroviaria e sulle prospettive e questo è compito del sindacato, quello vero.

Senza risorse l'infrastruttura, settore fondamentale per il nostro Paese, è sofferente, il trasporto deve essere efficiente ed efficace per dare al paese la competitività necessaria a sopravvivere con l'ambizione di fare di più di mirare al meglio per noi ed i nostri giovani.

Va ripensato un sistema della formazione che deve essere snello ed efficace non autoreferenziale, come ad esempio le ore medie di formazione, un dato utile ma non esaustivo e da sole non indicano la situazione reale. Così come il ridimensionamento degli uffici tecnici centrali e territoriali non fa ben sperare perché è lì che deve risiedere la capacità di innovazione, di ricerca di nuove soluzioni così come la capacità di intervento tecnico e di guida e presidio.

Per troppo tempo tali realtà sono state penalizzate con riduzione di personale e competenza con la perdita di capacità uniche, la nuova organizzazione non può essere un semplice taglio.

senza le tentazioni di scaricare su pochi compiti esorbitanti e insostenibili.

Se il reengineering è necessario allora va pensato in un'ottica di sviluppo più che di sopravvivenza. Le nuove sfide prospettate dall'ex AD Moretti erano puntate allo sviluppo con una interessante proposta sul settore CARGO. Contate i camion in autostrada e vi renderete conto di quanto spazio c'è. guardate la frequentazione dei treni locali, quelli di chi lavora e produce.

Per fare un salto in avanti e non cadere rovinosamente è necessario affrontare la realtà di difficoltà economiche e organizzative non solo in termini di tagli e riduzioni ma in termini realistici e obiettivi senza dimenticare le realtà locali e la struttura tecnica di supporto.

Auspichiamo una maggiore attenzione da parte di tutti gli attori in questa difficile opera di riorganizzazione, di qualificazione, perché lo sia veramente e non un mero esercizio di tagli che è la scappatoia per chi cerca soluzioni veloci e di apparenza forse pensando a come eludere le norme e in una logica di contrapposizione con le forze sociali e gli organi di controllo.

Verificare la reale fattibilità, come quella delle risorse per acquisire i mezzi indicati nella proposta.

In sintesi si chiede un confronto vero, costruttivo, reale, di sviluppo con la responsabilità e contributo fattivo di tutti e la voglia di pensare e immaginare un futuro migliore che diventi realtà.

Per questo il FAST chiede a chi lavora sostegno e collaborazione l'impegno che mettiamo pur con i limiti di una realtà limitata è sotto i vostri occhi ma vogliamo immaginare un futuro realistico e raggiungibile che sia migliore e che garantisca a noi e ai nostri figli condizioni di vita e lavoro migliori invertendo la tendenza attuale.

La Società ha rimarcato che l'obiettivo temporale, al termine del confronto e a seguito di un potenziale accordo dove ci fossero le condizioni, è quello di far partire la nuova organizzazione a decorrere dal mese di gennaio 2015.

Il proseguo del confronto sulla riorganizzazione riprenderà dal 9 settembre 2014.

Roma 04 Agosto 2014

La Segreteria Nazionale



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE

Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA

Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976

E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)





RIORGANIZZAZIONE RFI*Riflessioni!*

In questi mesi sono state presentate le ipotesi di riorganizzazione aziendale di RFI.

La nuova manutenzione è un traguardo che si prefigge di ridurre i costi in sintonia con quanto indicato nel contratto di programma fra RFI e Ministero delle Infrastrutture, cioè quanto chiede la politica.

La realtà di questi ultimi anni è stata quella della riduzione drastica dei finanziamenti pubblici alle ferrovie.

Le fonti di finanziamento, sia dal governo centrale sia da quello regionale, sono in forte calo, in alcune realtà così pesantemente da provocare notevoli contrazioni del servizio e ridimensionamenti dell'infrastruttura, con la conseguenza di disagi all'utenza e posti di lavoro a rischio.

Un bilancio da raggiungere con pesanti tagli comporta una contrazione aziendale che al momento si esplica maggiormente sull'infrastruttura, con la semplificazione impiantistica (riduzione delle potenzialità degli impianti, trasformazione delle stazioni in fermate, eliminazione degli scali) e con la riduzione delle dotazioni infrastrutturali.

Si è parlato di *rightsizing* (giusta taglia) e poi di *downsizing* (sottotaglia); andiamo verso l'anoressia?

Il prossimo futuro, da quello che si può prevedere da quanto indicato nel contratto di programma che termina nel 2014, vedrà

un ulteriore ridimensionamento.

Il fondo di accompagnamento svolge una sua importante funzione per limitare l'impatto sul personale esodato. Ma i fondi sono sufficienti, anche in prospettiva?

La separazione più netta di Trenitalia ed RFI richiesta dall'Europa può essere carica di conseguenze negative sia occupazionali sia sulle sinergie.

Un'altra sfida per il sindacato, quello vero.

Per RFI l'interpretazione della riduzione di costi si concretizza con l'eliminazione di un livello gerarchico per i quadri nella filiera operativa con i relativi costi. Le incombenze sono delegate ai Capi Tecnici e carichi notevolmente maggiori spetteranno a chi dovrà governare quest'unità produttiva.

Tale eliminazione è associata a un incremento dell'area territoriale di competenza e a una contrazione del personale dedicato a quell'area, con una maggiore mobilità.

L'altra ipotesi di variazione consiste nella richiesta aziendale di aumentare il lavoro notturno per la manutenzione. Abbiamo già ricordato in un recente *FAST INFORMA* che studi statistici dell'Agenzia Europea per la salute e la sicurezza sul lavoro hanno dimostrato come numerosi siano i fattori di rischio nel settore dei trasporti. Tra i principali: il lavoro su turni – spesso notturno – e lo stress; per questo è necessario un monitoraggio costante.

La riorganizzazione passa anche per un



La domanda sorge spontanea: questi fondi sono realmente disponibili?

A fronte dell'ulteriore ristrutturazione, pesante per l'occupazione e i redditi, si ha una promessa d'investimenti pluriennali di cui si fatica a vedere la reale fattibilità in questo tempo di crisi.

Se a una riduzione ulteriore si somma il mancato investimento, allora rimane solo l'esternalizzazione delle attività e del personale.

Altra contrazione è prevista nel settore uffici e anche qui sarebbe logico valutare e pesare le varie situazioni, adottando dei parametri per definire le necessità di personale.

I settori tecnico e amministrativo sono centrali nel funzionamento aziendale, per questo è necessario un approfondimento adeguato.

Entrambi sono stati oggetto di un notevole ricambio con riduzioni, poiché primi soggetti dei prepensionamenti ed esodi. Si sono aggiunti nuovi compiti e norme varie richiedono maggiore impegno.

Non dimentichiamo il settore Movimento più a rischio,

rispetto ad altri, di una potenziale radicale riduzione. Quanti in sovrannumero?

Ritorna il Fondo come strumento utile non solo per l'esodo ma anche per la riqualificazione, intesa come strumento di recupero di competenze o acquisizione di nuove per consentire il reinserimento.

Il mondo attorno a noi cambia e occorre adeguarsi.

Ritornando a una visione più ampia occorre dire: prima di tutto cittadini. Un'organizzazione sociale si fonda su un semplice principio: "l'unione fa la forza".

Se molti cittadini versano un piccolo contributo, accumulano risorse che consentono di fare cose che da soli non avrebbero potuto realizzare.

I servizi sociali come scuola, sanità, sicurezza, servizi essenziali che consideravamo intoccabili, oggi ci appaiono sempre più incerti.

La sicurezza sociale è stata fonte di progresso e miglioramento delle condizioni di tanti, ma oggi vediamo che, dati Eurostat alla mano, l'Italia è al 24° posto su 27 paesi UE per spesa sociale. Come si spiega?

Le risorse sono dirottate per altri impieghi: investimenti infruttuosi, sprechi e malversazioni.

Il 25% della spesa per assistenza sociale italiana (67 miliardi di €) va al 40% della popolazione più ricca italiana (rapporto ARS). Proprio così.

Una speranza per il futuro sta nella presenza e nel ruolo del sindacato, inteso come rappresentanza reale dei lavoratori, ma anche nella consapevolezza dei lavoratori e nel loro impegno diretto.

L'attenzione va posta verso il governo e gli organi legislativi, poiché le decisioni sono prese lì.



*Si è parlato di  
rightsizing  
(giusta taglia) e  
poi di downsizing  
(sottotaglia);  
andiamo verso  
l'anoressia?*





FAST è convinto sostenitore dell'importanza delle relazioni industriali in un'azienda; se queste funzionando sgombrano il campo da ostacoli che penalizzano il futuro del lavoro.

FAST promuove il confronto con i lavoratori, informandoli e accogliendo le informazioni provenienti dal territorio.

FAST ritiene che la rappresentanza democratica sancita dalla costituzione debba essere garantita, rappresentando le istanze dei lavoratori per tutelare il lavoro e promuoverlo.

Non serve fare risultati economici tagliando il lavoro, occorre investire, professionalizzare, motivare, perché il lavoro dà sviluppo, dà stabilità.

Sostenete FAST per la tutela del VOSTRO LAVORO!

Partecipate con FAST per garantire la VOSTRA presenza alle trattative che decidono il VOSTRO FUTURO!

Ascoltate FAST per conoscere cosa viene deciso sul VOSTRO FUTURO!



*Stampato in proprio dal Gruppo tecnico Nazionale di Lavoro FAST-FerroVie.*

Per informarvi seguite sul sito FAST, [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it),



# FAST INFORMA

[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)



**FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL TAF FAST Ferrovie ORSA Ferrovie**  
Segreterie Nazionali

## Comunicato Unitario

### Aggiornamento sui confronti con la società RFI

A seguito dell'incontro svoltosi il 16 luglio 2014 e a quello tenutosi nella giornata del 21 luglio us, riteniamo utile un riepilogo sui principali temi in discussione e che, allo stato attuale, non hanno raggiunto la sufficiente chiarezza né, pertanto, la piena condivisione.

Per quanto attiene gli aspetti relativi alla riorganizzazione dei due comparti, la situazione al momento risulta essere la seguente:

In ambito Circolazione non vi sono più stati momenti di approfondimento, la discussione si è arenata sulla proposta avanzata dalle Organizzazioni Sindacali, basata essenzialmente su parametri di complessità che consentirebbero di apprezzare l'attività reale di chi opera nelle stazioni, così come per quanto riguarda gli RTM, confermando l'organizzazione dei Posti Centrali, valutando anche la possibilità di un ragionamento diversificato sui carichi di lavoro, tenendo comunque in primo piano gli aspetti connessi alle responsabilità delle diverse mansioni e con una particolare attenzione alla sicurezza sul lavoro e dell'esercizio.

In merito alla Manutenzione invece, si è proceduto ad un'analisi della corposa documentazione illustrata dalla Società. Per quanto attiene la macrostruttura, vi potrebbe essere in linea di principio una condivisione sulla base dei correttivi introdotti, resta tuttavia da chiarire l'organizzazione all'interno di dette strutture, sia in termini quantitativi che qualitativi.

Relativamente alla definizione delle Unità Manutentive abbiamo rimarcato la nostra contrarietà ad un'eccessiva estensione delle stesse, così come proposta da RFI, pur apprezzandone l'incremento numerico non è condivisibile una composizione e articolazione delle squadre "semplificata" come quella proposta. La necessità aziendale di comprimere, in taluni casi elidere completamente, gli elementi gerarchici in realtà rischia di compattare in modo eccessivo l'attuale organizzazione con una redistribuzione delle responsabilità e delle attività non equilibrata; anche la suddivisione in più parti delle attuali Zone e Tronchi, che dovrebbero corrispondere ai nuovi impianti, presidi o aree manutentive (la nuova denominazione dovrà essere individuata) presenta forti criticità, in maniera più accentuata in quegli ambiti dove RFI ha manifestato la necessità di modificare i confini (vedi linea AV/AC tra Lombardia, Emilia, Toscana, Lazio e Campania). Infine, sulla questione della definizione delle squadre e sulla possibilità di nuove immissioni non si registrano, allo stato, avanzamenti.

Desta inoltre perplessità l'approccio societario in relazione al Controllo Produzione ed al ruolo di CEI e Dote, riteniamo infatti che vi sia un tentativo di eccessiva semplificazione. Anche per quanto attiene l'utilizzo dei Cantieri Meccanizzati Armamento e TE e relativa gestione e utilizzo dei mezzi d'opera, una volta chiarita la dipendenza gerarchica e funzionale, restano da definire meglio le responsabilità e l'organizzazione. Abbiamo rinnovato inoltre la richiesta di un quadro aggiornato sulle attività internalizzate/da internalizzare,

FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE

Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA

Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976

E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)





rimarcando il fatto che è necessaria una fotografia oggettiva sullo stato dell'arte; è indispensabile infatti creare condizioni concrete, attraverso investimenti mirati, affinché un'eventuale intesa possa tradursi in un reale sviluppo.

Infine, alla luce del recente invio delle "Linee guida della piattaforma contrattuale del Ccnl della

Il 21 luglio 2014, in concomitanza con i funerali svoltisi nel pomeriggio dello stesso giorno, è stato osservato un minuto di silenzio in memoria dei colleghi deceduti nel drammatico infortunio mortale del 17 luglio u.s.

Come Organizzazioni Sindacali abbiamo chiesto di poter dedicare la prima parte del prossimo incontro, programmato il 30 luglio p.v. per la prosecuzione dell'esame sulla riorganizzazione, ad una specifica riunione del tavolo permanente sulla sicurezza, sollecitando la necessità di individuare misure più incisive in termini di prevenzione.

Sul progetto "Pulizia, Decoro e Piccola Manutenzione Stazioni", nell'ambito della verifica prevista dall'accordo nazionale del 2 agosto 2013, da parte di Rfi vi è stata una proiezione sul quadro attuale, delineatosi a seguito delle intese sottoscritte a livello territoriale.

Sono soltanto due i territori nei quali non è stato raggiunto un accordo, tuttavia in talune realtà, nelle quali è stato sottoscritto, emergono degli elementi di criticità, in termini generali: il completamento della formazione prevista oltre alla carenza e all'inadeguatezza degli automezzi e delle attrezzature.

Nonostante ciò, in alcuni territori, ove il progetto ha ottenuto le risorse ed i mezzi necessari, i ritorni in termini di raggiungimento degli obiettivi e di immagine sono stati più che positivi.

Come Segreterie Nazionali abbiamo messo in evidenza inoltre quale elemento di maggior criticità quello dell'estensione geografica che accomuna alcune realtà e che vanifica di fatto gli obiettivi di produttività sostenuti con forza dalla Società, considerate le distanze da percorrere per effettuare le lavorazioni previste.

Si rende pertanto necessario un intervento da parte di RFI negli ambiti territoriali nei quali tale criticità è presente affinché possano essere introdotti gli opportuni correttivi.

In relazione a quanto sopra, come Segreterie Nazionali, abbiamo ravvisato la necessità un ulteriore aggiornamento, con una successiva verifica sullo stato di avanzamento del progetto che si terrà nella prima decade di ottobre; sottolineando nel contempo la necessità di una riflessione da parte della Società sulle questioni rilevate. Inoltre abbiamo sollecitato RFI a proseguire con le verifiche e le modifiche che si dovessero rendere necessarie a livello territoriale.



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE

Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA

Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976

E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)





# FAST INFORMA

[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)

**FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL TAFFAST Ferrovie ORSA Ferrovie  
Segreterie Nazionali**

## **Incontro del giorno 8 luglio 2014 con Rfi**

Nella giornata di martedì ultimo scorso è proseguita la discussione con la Società Rfi sul progetto di riorganizzazione della Manutenzione Infrastrutture.

Sono state apportate da parte aziendale alcune ulteriori modifiche alla documentazione precedentemente illustrata, finalizzate ad una più puntuale definizione dell'ambito operativo ed compiti di talune strutture, fra gli elementi di rilievo: mezzi d'opera territoriali, inserimento del Referente della formazione alle dipendenze del controllo produzione e definizione della nuova struttura costruzione impianti nell'ambito di Ingegneria e Tecnologie.

Rfi nel ribadire le criticità esistenti nel processo della Manutenzione Infrastrutture, ha rimarcato la necessità di porre in atto delle azioni correttive, uniformando per quanto possibile l'orario di lavoro su tutta la rete, anche attraverso la ridefinizione di taluni istituti, fra i quali la reperibilità.

La Società, in ultimo, ha manifestato la necessità di concludere il confronto in tempi rapidi auspicando il raggiungimento di un'intesa fra le parti.

Come Segreterie Nazionali abbiamo sottolineato che un'eventuale ipotesi di accordo quadro dovrà stabilire in modo chiaro e puntuale l'articolazione delle diverse strutture attraverso la definizione di responsabilità, ruoli, ambiti e limiti di operatività, come più volte richiesto dalle Organizzazioni Sindacali. Sarà indispensabile prevedere rinvii al confronto territoriale e nelle unità produttive, sulla base delle specifiche materie di competenza, nel pieno rispetto del sistema delle relazioni industriali contrattualmente previsto, oltre ai momenti di verifica sullo stato di avanzamento del processo riorganizzativo.

Inoltre abbiamo rimarcato che la risoluzione delle criticità esistenti non passa esclusivamente attraverso le azioni contenute nel progetto di riorganizzazione, ma che sono indispensabili una molteplicità di interventi fra i quali un incremento delle consistenze che possa consentire, oltre al mantenimento degli attuali livelli manutentivi, anche attraverso investimenti mirati una progressiva internalizzazione delle attività pregiate e connesse ad un elevato livello di specializzazione.

In funzione della prevista verifica contenuta nell'accordo nazionale del 2 agosto 2013 e delle criticità presenti in alcuni territori, abbiamo richiesto un incontro specifico su "Pulizia, decoro e piccola manutenzione stazioni", lo stesso è stato programmato per il 21 luglio 2014.

Abbiamo convenuto di proseguire il confronto sul progetto di riorganizzazione della Manutenzione Infrastrutture il giorno 16 luglio, con uno step successivo il 18 luglio 2014; l'obiettivo è quello di iniziare a chiarire i diversi elementi contenuti nella documentazione aziendale.

Roma 11 Luglio 2014



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE  
Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA  
Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976  
E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)





## **FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie ORSA Ferrovie Segreterie Nazionali**

### **Prosegue il confronto sul processo riorganizzativo**

Nella giornata del 4 giugno 2014 è proseguita la discussione relativa alla riorganizzazione del settore manutenzione infrastrutture.

In apertura del confronto il Direttore Produzione ha presentato alcune slide sul Sistema Informativo Manutenzione Evoluta (SIME). Il software, sistema di interfaccia con IN.RETE2000, come già in parte accennato alla fine dello scorso anno, dovrebbe consentire una riduzione consistente della documentazione cartacea e un aggiornamento in tempo reale delle informazioni mediante l'ausilio di tablet di cui verrà dotato il personale operante nelle squadre.

L'attuale ZTSA, l'assegnazione settimanale delle risorse, verrebbe sostituita dalla ZMRSA.

La Società ha dichiarato inoltre che è in fase di completamento la parte del sistema relativa alla consuntivazione, terminata la quale auspica la diffusione e piena operatività del SIME entro l'estate; ha informato inoltre le Organizzazioni Sindacali di aver avviato un bando finalizzato all'acquisto di un consistente numero di nuovi tablet, con caratteristiche tecniche più funzionali, che andranno a sostituire ed incrementare l'attuale dotazione che corrisponde a 400 unità.

Come Organizzazioni Sindacali abbiamo chiesto ad RFI di fissare un incontro per una verifica congiunta sul funzionamento del sistema, che è in corso di sperimentazione in diversi impianti, affinché possano essere esaminate la funzionalità e l'efficienza dello stesso e rilevate le eventuali criticità.

Abbiamo rimarcato poi, nuovamente, la necessità di riportare le relazioni industriali nel loro corretto alveo, contestando le modifiche apportate dalla Società in alcuni ambiti territoriali che anticipano di fatto una parte degli elementi contenuti nel progetto riorganizzativo e le modalità dalla stessa adottate in relazione alla variazione della distribuzione dell'orario di lavoro in occasione del previsto cambio orario estivo; rimarcando nel contempo la necessità di provvedere ad un incremento dell'attuale consistenza di personale.

In merito alla nuova struttura organizzativa ipotizzata da RFI, che prevede una redistribuzione di responsabilità e compiti, abbiamo chiesto di conoscere nel dettaglio la proposta di modifica della CO190, attraverso la consegna del relativo materiale, al di là di quanto prospettato nella sintetica slide sulla matrice delle responsabilità; l'Impresa ha dichiarato di aver articolato una proposta che dovrà ovviamente essere conforme alle disposizioni dell'ANSF ed essere certificata da Italcertifer.

In ragione della complessità del processo riorganizzativo e delle diverse tematiche che necessitano una discussione più approfondita, abbiamo terminato il confronto anticipando che l'estensione della giurisdizione delle DTP e UM, prospettata da RFI nell'ambito dell'ultimo incontro, andrà modificata e chiesto, in ultimo, conferme in merito alla volontà di proseguire con il progetto relativo allo sviluppo della formazione attraverso corsi specializzati e strutture dedicate.

L'incontro previsto per il pomeriggio dello stesso giorno, avente ad oggetto la discussione sulla riorganizzazione del comparto circolazione, è stato nuovamente rinviato in relazione ad impegni dell'Impresa legati agli adempimenti per il riassetto societario.



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE

Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA

Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976

E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)







FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE  
Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA  
Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976  
E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)



## FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie ORSA Ferrovie Segreterie Nazionali

### Incontro con Rfi: riorganizzazione Manutenzione Infrastrutture

Il giorno 20 maggio 2014 si è tenuto l'incontro con la Società inerente la riorganizzazione della Manutenzione Infrastrutture.

In premessa il Direttore Produzione ha presentato un focus sullo scenario e le dotazioni attuali e future dei cantieri Meccanizzati, Armamento e TE, nonché sulle Officine Nazionali.

Ha in seguito indicato i criteri di massima con cui Rfi intenderebbe classificare le Direzioni Territoriali Produzione e determinare la struttura, le responsabilità, i ruoli e la giurisdizione delle ipotizzate Unità Manutentive.

Come Organizzazioni Sindacali Nazionali abbiamo evidenziato la necessità di evitare squilibri manutentivi ed organizzativi, sia tra le tipologie di linea che tra le diverse aree geografiche del Paese.

E' stato inoltre rimarcato il fatto che la discussione deve essere incentrata sulla sostenibilità di ogni componente del progetto riorganizzativo, tenendo conto delle attuali consistenze in termini di personale e della necessità di un loro incremento per recuperare i differenziali manutentivi e dare corso alle operazioni di internalizzazione di attività pregiate. Sostenibilità che deve essere supportata dall'implementazione dei parametri proposti da Rfi, tenendo conto anche delle specificità territoriali.

Una ulteriore riflessione va fatta sull'ipotesi di riorganizzazione che riguarda alcune strutture, a titolo esemplificativo: Reparti SSE/LP, Reparto TLC, Cantieri Meccanizzati TE ed Armamento, e l'articolazione della struttura Sicurezza di Dtp/UT.

Per quanto riguarda le Officine Nazionali, oltre a richiedere ulteriori elementi di dettaglio abbiamo sottolineato la necessità di riequilibrare i volumi manutentivi dei mezzi d'opera, tra quelli effettuati direttamente dal personale delle officine e quelli affidati alle ditte esterne.

Infine, nel ricordare le criticità presenti nell'ipotesi di rivisitazione delle giurisdizioni manutentive delle linee AV/AC, abbiamo ribadito l'esigenza fondamentale di affrontare la tematica inerente i compiti e le responsabilità del personale, posto che occorrono definire le regole di utilizzazione di chi opera nelle linee tradizionali ed in quelle AV/AC.

In ultimo, a conclusione del confronto, è stato richiesto un ulteriore approfondimento sui nuovi elementi emersi negli incontri precedenti e non ancora definiti.

La discussione è stata aggiornata al 04 giugno 2014.

In considerazione dell'esigenza aziendale di differire l'incontro su Circolazione del giorno 21 maggio us, il confronto su tale settore si terrà nel pomeriggio del 04 giugno 2014.

Roma, 20 Maggio 2014

Le Segreterie Nazionali

## **FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie ORSA Ferrovie Segreterie Nazionali**

### **Incontro sul processo di riorganizzazione della società RFI**

E' ripreso il 6 maggio u.s. il confronto con la Società sulla riorganizzazione della manutenzione infrastrutture e della circolazione nell'ambito della Direzione Produzione.

In apertura della discussione, come Segreterie Nazionali, abbiamo ritenuto doveroso un passaggio in merito al tema delle relazioni industriali. In numerosi territori infatti sono state segnalate difficoltà nei confronti che, se da un lato, in alcuni ambiti, si sono protratti nel tempo senza esito positivo né condivisione del percorso, dall'altro sono stati bypassati da atti unilaterali; pertanto, nell'evidenziare alla Società tale stato di cose, abbiamo contestato la modalità di azione di RFI.

L'Azienda, rimarcando tuttavia la necessità di un'accelerazione in merito agli aspetti riorganizzativi, ha affermato che l'utilizzo della comunicazione-verbale datoriale non vuole essere una prassi, né tantomeno un obiettivo, dichiarando altresì di voler procedere con la gestione dei processi e la condivisione del percorso.

Nella prima parte della giornata gli approfondimenti hanno riguardato il nuovo modello organizzativo del comparto della manutenzione infrastrutture.

Tra gli elementi evidenziati dalle Organizzazioni Sindacali, alcuni, relativi alla macrostruttura, hanno subito parziali modifiche, come da noi richiesto verrebbe difatti confermato il reparto/UM SSE che dovrebbe ricomprendere anche LP, senza abbandonare LFM. RFI ha rappresentato inoltre l'articolazione dell'UM TLC che prevederebbe la presenza di tre specialisti: GSM-R, lap/Telefonia e Cavi.

La Società ha affermato più volte nel corso della discussione di non voler incidere sugli ambiti di giurisdizione nei quali opera attualmente il personale, né sugli aspetti economici legati all'utilizzo dello stesso; tuttavia tale dichiarazione contrasta con alcuni elementi rappresentati, sia per quanto concerne l'organizzazione delle squadre e le consistenze minime delle stesse, sia per ciò che attiene la reperibilità, in quanto sembra prevalere il concetto del Centro di Lavoro/UM.

Un ulteriore focus ha avuto ad oggetto i cantieri meccanizzati, nel rimarcare l'importanza degli stessi RFI ha evidenziato l'ingente investimento sostenuto nell'acquisto di quattro nuovi mezzi per il livellamento, d'altro canto però ha espresso la volontà di una graduale dismissione di quelli dedicati al varo dei deviatoi.

E' stato ripreso inoltre il concetto della suddivisione dei cantieri in Large, Medium e Small, resta pertanto ancora evidente la differenziazione sulla base delle linee. Questo aspetto, comprensibile in parte per alcuni elementi tecnici, è da attenzionare, onde evitare una eccessiva focalizzazione e disparità manutentiva. In ogni caso l'eventuale differenziazione fra le future UM AV/AC e le linee tradizionali dovrà essere discussa e regolamentata, in particolare in relazione all'assegnazione e all'impiego del personale.

In merito alle richieste avanzate dalla Società rispetto all'elevazione da 7 a 10 giorni dell'impegno individuale nel turno di reperibilità e all'esigibilità della terza notte non consecutiva, come Segreterie Nazionali abbiamo evidenziato che tali



27 marzo 2014

## RIORGANIZZAZIONE RFI

### IL PUNTO E LE PROSPETTIVE

*Per il nostro futuro*



L'azienda, sull'onda delle richieste politiche contenute nel contratto di programma fra RFI e Stato, è pronta a proporre una riorganizzazione volta a ridurre pesantemente i costi. Ricordiamo la riorganizzazione strutturale del 2004 e rileviamo che molte problematiche presenti già allora, dopo un decennio attendono ancora soluzione.

Ne ricordiamo alcune come esempio.

Definizione delle figure tecniche, asse portante aziendale, di tecnici, coordinatori sicurezza lavori, direttori lavori, progettisti, e tante altre create dall'azienda in questi anni come quelle del settore.

Specializzazione e professionalizzazione del personale anche per le norme vigenti.

Problematiche aperte come il lavaggio dei DPI, nonostante quanto disposto dal Decreto 81, nell'articolo 8.

L'organizzazione dedicata alla leva aziendale più importante: la Formazione.

La semplificazione organizzativa, orario di lavoro e altre mille laccioli burocratici emersi nel tempo, artificialmente utili solo a demotivare.

L'internalizzazione reale di attività spesso pregiate che sono delegate a caro prezzo anche occupazionale.

E tanto altro ancora.

Constatiamo inoltre che le riorganizzazioni, come gli accordi, hanno credibilità se si applicano integralmente.

Sempre più spesso si raggiungono accordi che poi non vengono applicati integralmente o sono

disattesi in funzione delle utilità momentanee.

Un esempio specifico è l'accordo del 2 agosto su Pulizia e Decoro, che ormai appartiene al passato ampiamente superato dagli eventi.

Il confronto sulla riorganizzazione della manutenzione in corso ha registrato un ennesimo stop a fine gennaio, lasciando incompleti argomenti importanti a cui siamo sensibili.

Pensiamo che insieme, Azienda e Sindacato, debbano riflettere se occorre una riorganizzazione che tenga conto solo ed esclusivamente del contesto economico societario oppure se occorre dare un vero impulso per rispondere alla realtà di chi deve quotidianamente, responsabilmente e professionalmente garantire sicurezza ed efficienza della rete ferroviaria, bene collettivo e pubblico.

Una riorganizzazione che garantisca non un mero risultato economico, ma efficienza e funzionalità dei processi prima di tutto per garantire il nostro lavoro.

A tutti è chiaro che la difficile situazione economica nazionale si riflette sulla nostra azienda e sul nostro lavoro in relazione alle indicazioni politiche contenute nel contratto di programma.

Nostro compito è salvaguardare il lavoro anche per mezzo di un'organizzazione funzionale e con un programma di formazione e riconversione che aiuti la ricollocazione di quanti vedranno la necessità di ricollocarsi.

Una buona organizzazione DEVE produrre risultati credibili e sostenibili.

La Società, sin dal primo confronto ha fatto comprendere che è necessario accorciare il percorso di comando.



Di fatto, nella proposta sono previste la rimodulazione delle DTP, la ridefinizione di Ingegneria & Tecnologie a seguito della soppressione del GOT.

Sostanzialmente le Unità Territoriali vengono confermate, con l'inclusione di nuove strutture come ad esempio il CPO.

L'aspetto più complesso della proposta organizzativa aziendale è il nuovo modello proposto.

La riorganizzazione di Reparti-Zone-Tronchi insieme a cantieri meccanizzati lavori e cantieri TE.

Molti argomenti sono stati condivisi:

- Reparto SSE/LP
- Ridefinizione del Reparto CEI con il ruolo importante del Dote
- Specializzazione dei manutentori TE-IS-LAV sia sulle linee storiche che AV.

La società ha riconosciuto che i lavoratori impiegati per la manutenzione delle linee AV prevalentemente lavorano di notte, per cui occorre analizzare gli effetti del lavoro notturno e le sue ricadute organizzative.

La rappresentanza FAST al tavolo ha più volte puntualizzato che la formazione del personale merita un progetto più strutturato, perchè leggi europee in materia chiedono l'applicazione di regole comunitarie (vedi decreto 4 dell'ANSF del 9 Agosto del 2012), per le nuove tecnologie impiegate nell'impiantistica e sulle dotazioni di mezzi e

attrezzature al personale.

RFI ha confermato che svilupperà nelle scuole Professionali di Bologna e Chiusi la formazione per il personale della manutenzione; resta da chiarire come saranno servite le realtà centro meridionali.

Il superamento delle zone e tronchi per ottenere risparmi economici accorciando la leva di comando riducendo le figure di livello Q è annunciato come un processo non invasivo e non penalizzante per queste figure professionali.

FAST intende verificarlo concretamente.

Viene annunciata la trasformazione dell'attuale funzione del capo zona /capo tronco attraverso la modifica della disp. aziendale 190 in ruoli tecnici di staff che perdono parte delle specificità attuali, prima fra tutte la gestione del personale.

FAST è interessata a fare in modo che queste trasformazioni siano governate assicurando ai lavoratori certezza delle regole del lavoro.

Garantire ai lavoratori una mobilità sostenibile in relazione ai nuovi, ben più ampi ambiti territoriali, collegando la giurisdizione a prestazione lavorativa e mantenendola coerente con il CCNL in vigore.

FAST non ha nessuna intenzione di consentire la trasformazione dei manutentori in "piccioni viaggiatori", come quelli postali, prima di tutto per garantire un lavoro efficace, sostenibile e salubre.

FAST ha ribadito ai tavoli che le attuali giurisdizioni degli impianti zone/tronchi sono già oggi estese e che il territorio non si governa se si va oltre gli attuali confini che lo delimita.



*Una buona  
organizzazione  
deve produrre  
risultati credibili  
e sostenibili.*





Lo sosteniamo perché l'estensione territoriale, la reperibilità nonché l'attività notturna diventerebbero un problema pesantissimo per chi opera, riducendone di fatto prima di tutto l'efficacia d'azione.

In definitiva la sede di lavoro deve rimanere quella attuale.

Non si capisce come siano compatibili tempi di reperibilità e riparazione con le nuove giurisdizioni proposte.

Forse con nuovi, fantascientifici mezzi di trasporto?

Questi argomenti, presi ad esempio, meritano analisi ragionate e non correzioni affrettate dell'organizzazione, tese soprattutto a tagli di spesa come richiesto politicamente.

FAST sostiene il governo del territorio e non la desertificazione dei posti di manutenzione.

FAST sostiene che il trasporto è un compito dello Stato che deve garantire la mobilità per il lavoro, lo studio, la continuità territoriale.

Un tema delicatissimo da approfondire sarà la

manutenzione. Con quali mezzi Ferroviari e Stradali e con quale e quanta forza lavoro sarà assicurata?

Sul parco macchina aziendale dei mezzi d'opera, RFI ci ha presentato dati che non corrispondono a una realtà territoriale che è ben diversa.

L'analisi della situazione non può essere fatta sui numeri assoluti ma sulla realtà.

Ad esempio l'efficienza, basta guardare l'anagrafe dei mezzi.

Con mezzi obsoleti come si può garantirne l'efficienza, la produttività, il costo ragionevole e di conseguenza il lavoro dei ferrovieri?

È quindi un problema che tocca tutti in prima persona.

La rappresentazione della realtà non si ottiene facendo la media dell'età dei mezzi d'opera o calcolando anche mezzi acquistati recentemente ma mai diventati funzionali.

Mezzi stradali con chilometraggi tali che dovrebbero far riflettere, ad esempio sulle notevoli distanze che percorrono tutti i giorni i manutentori. Sulle maestranze necessarie per quantità e qualità occorre chiedersi quale continuità ed efficacia avrà



nel futuro la manutenzione di RFI.

Pensiamo che sia importante completare la fase del confronto, mettendo in campo ogni energia per rendere il progetto organizzativo applicabile, sapendo che anche altri argomenti meritano risposte da tempo mancanti.

FAST non lascerà che questo confronto si trasformi in alibi per qualcuno per non fare, aggravando lo stato in cui versa il territorio e quindi mettendo in pericolo il nostro lavoro.

FAST è convinto sostenitore dell'importanza delle relazioni industriali in un'azienda; se queste funzionando sgombrano il campo da ostacoli che penalizzano il futuro del lavoro.

In questo quadro:

FAST promuove il confronto con i lavoratori, informandoli e accogliendo le informazioni provenienti dal territorio.

FAST ritiene che la rappresentanza democratica sancita dalla costituzione debba essere garantita, rappresentando le istanze dei lavoratori per tutelare il lavoro e promuoverlo.

Non serve fare risultati economici tagliando il lavoro, occorre investire, professionalizzare, motivare, perché il lavoro dà sviluppo, dà stabilità.

Sostenete FAST per la tutela del VOSTRO LAVORO!

Partecipate con FAST per garantire la VOSTRA presenza alle trattative che decidono il VOSTRO FUTURO!

Ascoltate FAST per conoscere cosa viene deciso sul VOSTRO FUTURO!



*Stampato in proprio dal Gruppo Nazionale di Lavoro FAST-FerroVie coordinato da:*

*Teodoro Pappalardo. Collaborano:*

SICILIA	GIOVANNI LO MONACO
CALABRIA	GIUSEPPE SILTIGNI
CAMPANIA	ORESTE BARILE
PUGLIA	VINCENZO CATANEO
ABRUZZO	FERNANDO MASCI
UMBRIA	DAVIDE SFORNA
MARCHE	ANGELO SERBASSI
LAZIO	CARLO NEVI
TOSCANA	GIOVANNI TAQUEZ
EMILIA R.	TEODORO PAPPALARDO
LIGURIA	CINZIA FERRARA
PIEMONTE	FILIPPO LETO
LOMBARDIA	ROSARIO SAPIENZA
LOMBARDIA	FABIO MICELI
TRENTINO	CARLO SALETTI
VENETO	MAURIZIO MANTEGNA
FVG	EUGENIO MAZZOTTA

Per informarvi seguite sul sito FAST, [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it), l'evoluzione e chiedete ai nostri rappresentanti sul territorio.



Via Prenestina 170  
Roma, 00176  
[sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)  
tel 06.89535974  
fax 06.89535976





## **RFI: Professionalità competenza e responsabilità al servizio di una grande azienda**

**di Teodoro Pappalardo**

*La nostra azienda ha iniziato la sua storia nel 1905, centodieci anni di avvenimenti che hanno scritto intere pagine di un libro affascinante qual è quello del trasporto ferroviario. Una storia tracciata anche e soprattutto, dall'apporto umano e di esperienze dei suoi dipendenti*

**[...]** *La FAST FerroVie auspica e promuove un quadro organizzativo che tuteli anche le figure professionali rilevanti, ricercando la certezza della presenza dei requisiti fondamentali per tutelare professionalità e lavoro*  
**[...]**

**S**in dagli albori la FERROVIA è stata un importante settore industriale che ha portato sviluppo tecnico e sociale. Un'azienda tipicamente tecnica, la cui connotazione si è estesa nei vari campi delle applicazioni della scienza proprio grazie ad essa.

Per queste applicazioni sono necessarie competenze specialiste multidisciplinari in possesso del personale.

I vari settori dell'infrastruttura sono ricchi di qualificazioni tecniche relative alla gestione ordinaria per la cura quotidiana delle dotazioni specifiche.

Esiste un settore specializzato nella cura, cioè nel mantenimento delle caratteristiche tecniche o del loro miglioramento.

In questo settore si collocano specialisti che sono inquadrati nel settore detto tecnico/amministrativo dove sono presenti diplomati e laureati quali geometri, periti, ingegneri di varie specializzazioni che costituiscono, in buona sostanza, l'asse portante tecnico aziendale.

Sono impegnati quotidianamente nelle manutenzioni, direttamente o per mezzo di appalti più vari, nel supporto e nei con-

trolli specifici.

Si possono riconoscere tecnici: specialisti, progettisti, gestori di contratti di realizzazione d'impianti o manutenzioni, specializzati che assumono su di sé attività pregiate e/o interconnesse cariche di specifiche responsabilità per cui, secondo legge, è richiesto il possesso di specifici titoli di studio e abilitazione professionale.

Dal CCNL: "... lavoratori ... con elevato livello di conoscenza, di professionalità, competenze tecniche specialistiche, di sicurezza e coordinamento lavori ... competenze, esperienze, formazione specialistica ... abilitazioni ... prescritte ... in possesso dei prescritti titoli professionali e con la necessaria conoscenza ed esperienza ... in settori aziendali ... manutenzione, ... ingegneria, ... progettazione, ... coordinamento, la direzione e il controllo tecnico/contabile nella realizzazione di nuove opere d'ingegneria ..."

Queste figure sono designate a ricoprire ruoli determinati per legge, ad esempio:



Progettisti, Validatori, Assistenti di cantiere, Direttori dei lavori, Coordinatori per la sicurezza in fase di progettazione o di realizzazione, Verificatori, ....

Per costoro esiste la necessità di mantenere adeguato il livello di conoscenza e professionalità.

A questo è associata la RESPONSABILITA' che è un elemento qualificante individuale.

L'assunzione di tale attività comporta la necessità di un efficace e qualificato aggiornamento che non può essere sulle spalle dell'interessato, così come la gestione delle responsabilità non può essere lasciata al solo incaricato.

Oggi le leggi chiedono a figure equivalenti con analoghi incarichi un aggiornamento costante e certificato, come, peraltro, è richiesta una copertura assicurativa obbligatoria.

Se i nostri tecnici consentono il presidio delle attività strategiche aziendali, al tempo stesso, in qualità di dipendenti, hanno la necessità di essere sostenuti dal datore di lavoro per l'aggiornamento e la tutela.

Peraltro sono processi che, svolti in modo organizzato com'è tipico di un'azienda, hanno costi ridotti e maggior efficacia.

Il patrimonio di conoscenza e capacità è importante e determinante per la prosperità aziendale, per il nostro lavoro.

Livelli di risultato come quelli che sono richiesti dalle recenti normative quali

quelle specifiche per l'interoperabilità, contratto di programma, direttive ANSF e più ancora dagli utenti o clienti del servizio offerto.

La FAST FerroVie auspica e promuove un quadro organizzativo che tuteli le figure professionali rilevanti citate in questo breve articolo ricercando la certezza della presenza dei requisiti fondamentali per tutelare professionalità e lavoro.

Chiediamo Formazione professionale di qualità, ciclica, frequente, certificata e adeguata ai compiti previsti e dalle normative, idonea a garantire la flessibilità richiesta dal mondo del lavoro.

Certezze sulla tutela adeguata, peraltro richiesta per legge, di quanti, per via di questi compiti, hanno su di loro la responsabilità personale.

Supporti aziendali adeguati per i compiti affidati in termini di disponibilità di attrezzature e mezzi idonei.

Essere competitivi e professionalmente adeguati per garantire il futuro.

Dal CCNL FSI, Art 36 indennità diverse, punto 14:

Al personale incaricato di svolgere attività di direzione lavori, coordinamento per la progettazione e coordinamento esecuzione lavori sarà riconosciuta una specifica indennità correlata alla durata dell'incarico, alla complessità dei lavori ed al valore delle commesse.

Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente contratto saranno definiti fra le parti stipulanti i criteri di riconoscimento, il valore economico dell'indennità e le relative modalità di corresponsione.

Concretamente da gennaio si è riaperto il confronto con RFI e si è formata una commissione tecnica con un tavolo tecnico previsto per il 6 febbraio.

Vogliamo dare tempi certi e concludere in breve quanto rimasto da completare contrattualmente, senza per altro dimenticare anche le diverse figure, non citate nell'art. 36, previste per legge o dalla organizzazione aziendale prima citata.

**[...]** Chiediamo Formazione professionale di qualità, ciclica, frequente, certificata e adeguata ai compiti previsti e dalle normative, idonea a garantire la flessibilità richiesta dal mondo del lavoro.

**[...]**





## **FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL AF FAST-Ferrovie ORSA-Ferrovie** *Segreterie Nazionali*

### **OGGETTO: RFI Riorganizzazione comparto manutenzione infrastrutture**

Nella giornata del 28 gennaio 2014 è proseguita la discussione avente ad oggetto il settore della produzione relativo alla manutenzione delle infrastrutture.

Il Direttore di RFI ha illustrato brevemente le modifiche apportate al modello della macrostruttura, esito di quanto emerso dai confronti in relazione ai rilievi effettuati dalle Organizzazioni Sindacali e dalle valutazioni interne alla società. Le modifiche riguardano nello specifico: il mantenimento del reparto SSE/LP, che dovrebbe adottare la nuova denominazione di Unità Manutentiva, la conferma dell'inserimento dei cantieri meccanizzati armamento e dei cantieri TE alle dipendenze della struttura Asset Management Pianificazione e Controllo a livello di DTP con la costituzione dell'UM cantieri, le attuali Zone SCC sarebbero confermate alle dipendenze dell'UM TLC. La struttura di staff legale e negoziale invece dipenderà direttamente dalla Sede Centrale e non più dalla DTP.

All'interno del Reparto Controllo Produzione saranno create due strutture denominate rispettivamente Controllo Produzione Circolazione, al cui interno saranno collocate le Sale CCC, e Controllo Produzione Infrastruttura per quanto riguarda CEI e Dote.

Per quanto concerne il modello della struttura organizzativa territoriale la proposta aziendale non è stata approfondita, tuttavia RFI, nel confermare la volontà di ottimizzare l'operatività delle strutture, ha ribadito l'intenzione di individuare per ogni Unità Manutentiva un Responsabile supportato da un numero minimo di specialisti. La diversa definizione e articolazione delle Unità Manutentive dovrebbe essere rapportata alla complessità delle stesse. Le attività amministrative relative a personale, materiali e avvisi dovrebbero essere gestite a livello di Unità Manutentiva.

Come Organizzazioni Sindacali abbiamo preso atto della parziale modifica della macrostruttura, che recepisce parte dei rilievi da noi posti alla società nell'ambito del confronto. Per quanto attiene i cantieri meccanizzati abbiamo chiesto a RFI i dati percentuali, suddivisi per tipologia di attività, relativi a quelle attualmente internalizzate ed esternalizzate, al fine di avere un quadro aggiornato in considerazione degli obiettivi palesati dalla società di valorizzare le proprie risorse interne e la specializzazione delle stesse, anche attraverso percorsi formativi mirati.

Per quanto attiene invece la microstruttura abbiamo richiesto ad RFI di meglio articolare e rappresentare la proposta aziendale, restano difatti da comprendere e definire responsabilità, ruoli e le conseguenti ricadute sul personale. L'aspetto della complessità delle UM costituisce un ragionamento condivisibile, sarebbe pertanto opportuno definirne i criteri. In merito all'ambito giurisdizionale del ex reparto, se lo stesso dovesse corrispondere, secondo quanto dichiarato dalla società, alla nuova struttura dell'Unità Manutentiva, è opportuno comprendere a quale tipo di area farebbero riferimento coloro che oggi operano all'interno delle attuali Zone e Tronchi, definendone in modo puntuale i limiti.

Inoltre, tenuto conto che la proposta riorganizzativa comporterà una profonda modifica della natura della squadra, abbiamo chiesto di rivalutarne la quantità e la qualità.





# FAST INFORMA

[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)

## FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie ORSA Ferrovie Segreterie Nazionali

### Oggetto: Confronto RFI sulla riorganizzazione della manutenzione infrastrutture

La discussione con la società, avente ad oggetto il comparto della manutenzione, è proseguita il giorno 21 gennaio 2014.

Come richiesto dalle Segreterie Nazionali nel precedente incontro, RFI ha fornito alcuni elementi in merito alla propria proposta, evidenziando che sulla base dei rilievi sollevati dalle Organizzazioni Sindacali alcuni contenuti delle slide presentate in precedenza dovranno essere opportunamente modificati ed aggiornati.

Il Direttore Produzione, relativamente al processo di internalizzazione delle attività strategiche, ha fatto un breve passaggio sul ruolo e l'importanza dei cantieri meccanizzati, manifestando la disponibilità a fare un ragionamento anche sulle modalità di organizzazione ed utilizzazione degli stessi a livello di DTP/UT, precisando che la stessa dovrà avere un carattere uniforme su tutto il territorio.

La società ha poi ribadito la necessità di modificare la CO/190, ridistribuendo le responsabilità e gli incarichi, suddividendo le attività gestionali/amministrative, quelle tecniche comuni e specialistiche. La struttura delle nuove unità manutentive dovrebbe prevedere la presenza di un responsabile, supportato da più specialisti in base alle attività. Il nuovo nucleo CPO non avrà responsabilità diretta, ma funzione di controllo, valutando e indicando gli elementi di miglioramento. La collocazione di tale organismo nell'organigramma garantirebbe una maggiore indipendenza fra controllore e controllato.

L'obiettivo aziendale della riduzione della catena di comando, dalla quale il CPO sarebbe escluso quale organo controllante, consisterebbe quindi nell'eliminare le sovrapposizioni e la moltiplicazione delle responsabilità, evitando la ripetizione di passaggi burocratici; i tronchi e le zone verrebbero ridefiniti come squadre specializzate, i reparti unificati verrebbero sdoppiati e create nuove unità manutentive; fra queste ultime, accogliendo la richiesta delle Organizzazioni Sindacali in merito alla necessità di una regolarizzazione ed omogeneizzazione delle strutture, quelle dedicate alle linee AV-AC.

Sulla base di quanto affermato dalla società, come Segreterie Nazionali, abbiamo sottolineato che il mutamento proposto dall'impresa comporterà modifiche sostanziali all'attuale assetto organizzativo, la stessa RFI definisce tale cambiamento epocale. Pertanto è indispensabile un'analisi attenta che, partendo dalle strutture esistenti e dai dati forniti dalla società, definisca le caratteristiche e la complessità delle nuove strutture e del loro assetto organizzativo, sia in termini quantitativi che qualitativi.

Restano da chiarire quali saranno gli elementi che potranno essere modificati in termini di responsabilità ed operatività, con particolare attenzione ai ruoli di sicurezza. Così come andranno esaminati gli aspetti connessi alla residenza amministrativa, alla giurisdizione, ai limiti di operatività/utilizzo del personale e ai moduli minimi di squadra. Aspetto altrettanto delicato da affrontare sarà quello della reperibilità, è indispensabile fare chiarezza sulle norme che la disciplinano; fino ad eventuale nuovo accordo resta valida la precedente intesa.

Il prossimo incontro è stato programmato per il giorno 28 gennaio 2014.

Roma, 23 gennaio 2014

Le Segreterie Nazionali



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE  
Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA  
Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976  
E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)





## **FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie ORSA Ferrovie Segreterie Nazionali**

### **RFI: incontro su settore manutenzione**

Il giorno 13 gennaio 2014 si è tenuto l'incontro con la società RFI, avente ad oggetto la riorganizzazione del settore manutenzione delle infrastrutture.

In apertura del confronto la Società ha sintetizzato i principali punti della proposta aziendale, sottolineando l'importante cambiamento che la stessa potrà comportare nel settore, nell'ottica di una riduzione della catena di comando.

Intervenendo sugli attuali livelli di responsabilità, attraverso la redistribuzione degli incarichi, superando l'attuale organizzazione delle Unità Territoriali strutturata in Reparti Esercizio, Zone e Tronchi, per addivenire alla costituzione di nuovi impianti, all'interno dei quali opereranno le squadre.

Come Organizzazioni Sindacali, sulla base delle prime valutazioni, abbiamo manifestato alcune perplessità e ravvisato le criticità che potrebbero derivare dall'applicazione dell'assetto organizzativo presentato dalla Società e rappresentato nelle slide che nei diversi incontri hanno subito talune variazioni. Sono stati evidenziati in particolare: la necessità di salvaguardare le specificità dei singoli settori senza creare commistioni, individuando le figure responsabili e di coordinamento (a titolo esemplificativo: CEI e Dote), mantenendo l'integrità organizzativa delle Sale Posti Centrali (CCC), valutare l'opportunità di valorizzare le specializzazioni in Reparti/Impianti (SSE/LP, TLC), riconfermando il ruolo centrale delle Zone Scc e dei Cantieri Meccanizzati, dettagliando meglio le funzioni del reparto Mezzi d'Opera.

Per quanto concerne l'Alta Velocità, sulla base di quanto espresso dalla Società, abbiamo chiesto di uniformare il modello specialistico, sottolineando inoltre che, essendo gli spazi manutentivi prevalentemente notturni, si prefigurano le condizioni normative e contrattuali per il lavoro notturno.

Il Responsabile di Direzione, in relazione alle osservazioni e alle richieste avanzate, ha fornito alcune prime indicazioni: per quanto attiene i mezzi d'opera l'idea è quella di una gestione tecnica a livello di DTP, gli altri aspetti legati all'utilizzazione saranno invece a livello di Unità Territoriale, mentre i controlli saranno a cura della struttura centrale con una propria articolazione territoriale, le attività di pianificazione e di programmazione dovrebbero restare unificate solo per ingegneria e terminali e servizi.

La Società, nel ribadire il concetto di Produzione nella nuova filosofia aziendale di progressiva unificazione dei processi, ha sottolineato l'importanza di un monitoraggio sulle attività di esercizio e quindi la necessità di una relazione costante tra il controllo in tempo reale effettuato da CEI e quello effettuato da DCCM, evidenziando il ruolo e l'importanza che gli stessi avranno nella nuova organizzazione nell'analisi dei guasti e nella prevenzione delle anomalie.

RFI ha poi ribadito la volontà, nonché la necessità determinata anche dai costi sostenuti, di internalizzare alcune delle attività dell'armamento, anche attraverso l'adozione di nuovi macchinari ed attrezzature, e soprattutto quella delle alte tecnologie, oggi svolte da fornitori esterni.

Inoltre, raccogliendo le sollecitazioni delle Organizzazioni Sindacali, ha sottolineato l'aspetto fondamentale di investire sulla formazione, utilizzando e incrementando le strutture già esistenti, ipotizzando una nuova articolazione la cui previsione sarà contenuta nel nuovo piano industriale.

operatività dello stesso, sui limiti e le suddivisioni, la ripartizione delle responsabilità ed i ruoli all'interno delle stesse.

Le parti hanno convenuto di incontrarsi per il prosieguo del confronto il 21 gennaio 2014.

Roma, 16 gennaio 2014

Le Segreterie Nazionali



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE  
Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA  
Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976  
E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)







# FAST INFORMA

[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)



## **FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie ORSA Ferrovie Segreterie Nazionali**

### **Comunicato**

#### **RFI settore manutenzione**

Nelle giornate del 19 e 21 novembre 2013 si sono tenuti gli incontri con la società RFI in merito, rispettivamente, alla proposta di riorganizzazione della manutenzione infrastruttura e alle interpretazioni contrattuali relative ad alcuni istituti.

Nell'ambito del primo confronto dopo una breve introduzione sul contesto nel quale si trova oggi ad operare il Gestore dell'Infrastruttura, sottolineando la minore autonomia dello stesso e gli elementi economici, che rende necessaria una nuova organizzazione, il Direttore della Produzione ha presentato una corposa ed articolata documentazione, illustrando con maggior dettaglio la proposta riorganizzativa. Tra gli elementi di rilievo evidenziati dalla società vi sono: la conferma della soppressione del GOT, la modifica delle Responsabilità del Capo Impianto e del Capo Reparto e la connessa rivisitazione della Comunicazione Operativa 190, il mutamento del reparto PPC, con la creazione del nuovo reparto asset management pianificazione e controllo, prevedendo quindi la distinzione tra le attività di pianificazione e quelle di programmazione, la prima resterebbe a livello di DTP mentre la seconda a livello di UT. E' stato poi illustrato il sistema di funzionamento del SIME e, in ultimo, sulla base delle richieste avanzate dalle Organizzazioni Sindacali, è stata poi rappresentata una sintetica informativa sulla situazione delle officine ed il relativo ambito specialistico, oltre ai dati numerici complessivi sui cantieri meccanizzati.

Come Segreterie Nazionali, dopo aver rilevato diverse variazioni nella documentazione presentata rispetto a quanto illustrato nei precedenti incontri, esprimendo contrarietà all'impostazione che destruttura gli attuali impianti, abbiamo avanzato alcune osservazioni, evidenziando inoltre che sono necessari ulteriori approfondimenti al fine di comprendere appieno i mutamenti proposti e le ricadute degli stessi in merito a ruoli, responsabilità, ambiti e limitazioni di operatività. Considerata l'articolazione e la complessità della nuova organizzazione abbiamo ritenuto indispensabile un aggiornamento.

Per quanto concerne invece il secondo incontro, avente ad oggetto i chiarimenti contrattuali, sono rimasti da analizzare diversi elementi; la società ha presentato del materiale relativo all'istituto della reperibilità, sul tema dei cantieri e del lavoro notturno e sul sistema di rilevazione delle presenze per la fruizione dei pasti aziendali. In merito alle problematiche relative al servizio di reperibilità la Società ha confermato che verrà corrisposta l'indennità di chiamata per ogni intervento effettivamente reso.

Le Organizzazioni Sindacali hanno ribadito che non è facoltà di RFI imporre recuperi di ore lavorate. La Società ha affermato di aver provveduto a informare l'impresa che si occupa del software per l'inserimento e adeguamento dei dati e si è impegnata a predisporre una comunicazione contenente le linee guida al fine di risolvere alcune delle anomalie e forzature interpretative evidenziate dalle Organizzazioni Sindacali. Le Segreterie Nazionali, riguardo alla gestione degli interventi in reperibilità, hanno richiamato la Società al rispetto della disciplina contrattualmente prevista relativa al riposo settimanale. Resta ancora da chiarire la questione inerente la copertura assicurativa in caso di utilizzo del proprio mezzo per gli interventi. La Società si è riservata di fornire una risposta in merito.

Al fine di consentire un approfondimento tecnico relativo alla tematica della riorganizzazione, l'incontro previsto per la data odierna, relativo al settore circolazione, è stato rinviato a 9 dicembre 2013.

Roma 25 novembre 2013

Le Segreterie Nazionali



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE  
Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA  
Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976  
E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)







# FAST INFORMA

www.fastferrovie.it



**FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie ORSA Ferrovie**

**Segreterie Nazionali**

## Informativa

**RFI**

### **riorganizzazione manutenzione infrastrutture e chiarimenti contrattuali**

Si sono tenuti nelle giornate del 28 e 29 ottobre 2013, come convenuto fra le parti, i confronti aventi ad oggetto il prosieguo della discussione sulla riorganizzazione del settore produzione e sull'interpretazione ed utilizzo di alcuni istituti contrattuali.

La società, nell'ambito della prima giornata, dopo aver comunicato alle Organizzazioni Sindacali la correzione di alcuni documenti presentati in precedenza (DOTE all'interno di CEI, rimarcandone il rapporto funzionale ed eliminazione SIGS nell'UT) ha focalizzato la discussione, avvalendosi di una rappresentazione di un ipotetico impianto/reparto lavori, sul ruolo del Capo Impianto la cui nuova denominazione dovrebbe essere Capo Unità Manutentiva, sottolineando la necessità di mantenere le responsabilità e competenze operative dello stesso nell'ambito delle attività core dell'esercizio; nel caso esaminato: vigilanza e controllo, organizzazione e formazione, materiali e visita opere d'arte. Il Capo Impianto avrà poi una funzione di controllo sulle attività che verranno svolte da personale di sussidio, ovvero specialisti in possesso delle previste abilitazioni che avranno quindi specifiche responsabilità. La C.Op.190 dovrebbe quindi essere modificata perché i compiti contenuti nella stessa verrebbero ridistribuiti.

Come Segreterie Nazionali, ferme restando le perplessità espresse anche in precedenza, abbiamo ribadito la necessità di maggiore chiarezza rispetto al progetto per poter meglio comprenderne gli obiettivi e le logiche, chiesto di conoscere la geografia delle DTP, l'ampiezza e la giurisdizione dei reparti/impianti, quali saranno e come verranno ripartite le responsabilità e le relative mansioni, oltre alla necessità di avere certezze in merito alla sede lavorativa, tenendo conto del personale attuale e di quello che potrebbe essere impiegato nel settore; al fine di poter verificare come potrebbero mutare gli attuali modelli gestionali e quelli organizzativi, basati sul CCNL e sugli accordi in essere. Abbiamo richiesto inoltre, in analogia a quanto fatto per circolazione, i dati sulle consistenze del personale, gli orari di fatto e di conoscere gli esiti della sperimentazione del SIME.

Nella seconda giornata sono state segnalate dalle Organizzazioni Sindacali, come già con nota inviata alla società, le criticità e le difformità sul territorio riscontrate in merito all'utilizzo della reperibilità, per quanto concerne in particolare la durata della prestazione ed il connesso riposo, sul lavoro notturno e gli aspetti di sicurezza legati allo svolgimento dello stesso, trasferta, computo dello straordinario e delle indennità, ad es. quelle connesse ai cantieri notturni e al sesto/settimo giorno lavorato, dalle modalità di assegnazione dei turni alla necessità di rimodulare il meccanismo attinente al badge. Abbiamo sollecitato nuovamente la società a fornire risposte in merito alle coperture assicurative modificate dai nuovi contratti sottoscritti dalla stessa. Sono stati inoltre richiesti chiarimenti in relazione a comunicazioni interne e diramate alle strutture territoriali oltre che alle lavoratrici ed ai lavoratori in merito alla fruizione delle ferie. Abbiamo richiamato RFI al rispetto di quanto contrattualmente previsto, sottolineando l'importanza di un'informativa preventiva che consenta alle Organizzazioni Sindacali ed alle RSU di svolgere compiutamente il proprio ruolo relazionale anche per quanto riguarda la tematica delle variazioni di orario in tutte le sue accezioni.

Rfi ha dichiarato di applicare e di voler applicare integralmente il CCNL, convenendo sull'importanza di garantire condizioni e standard di sicurezza, garantendo sull'attivazione dei confronti periodici previsti. Ha inoltre puntualizzato che è necessario fare chiarezza su alcuni punti derivanti da circolari o accordi pregressi che in parte contrastano con le norme contrattuali in essere e approfondire le questioni sollevate dalle Segreterie Nazionali, dichiarandosi disponibile ad una discussione di merito. Il confronto sulla riorganizzazione del settore manutenzione infrastrutture è stato aggiornato al 19 novembre, nell'ambito dello stesso verrà effettuato un focus su officine, cantieri meccanizzati, diagnostica mobile e patenti DE.

Il giorno 20 novembre proseguirà invece la discussione avviata sui chiarimenti contrattuali.

*Roma, 31 ottobre 2013 Le Segreterie Nazionali*



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE  
Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA  
Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976  
E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)







# FAST INFORMA

[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)



FILT-CGIL

FIT-CISL

UILTRASPORTI

UGL Trasporti

FAST Ferrovie

Segreterie Nazionali

## Informativa

### Incontro Settore Manutenzione

Nella giornata del 1 ottobre 2013 è ripreso, così come avvenuto per il settore Circolazione, il confronto con la società RFI in relazione al progetto di riorganizzazione della Manutenzione Infrastrutture.

In apertura del confronto il Direttore ha dichiarato di aver accantonato la proposta avanzata nel mese di ottobre dello scorso anno, accogliendo in parte le osservazioni delle Organizzazioni Sindacali. Nella nuova proposta difatti non viene fatto alcun riferimento alla riclassificazione delle linee. Vengono tuttavia ripresi alcuni punti fermi di quella precedente ed in particolare l'obiettivo di completare il processo di riduzione della catena di comando e la soppressione dei GOT. Viene confermata inoltre la maggiore importanza della struttura Pianificazione e in particolare di CEI e DOTE.

Per quanto concerne gli asset manutentivi, oggi in capo a diversi soggetti, RFI ha rimarcato l'obiettivo di giungere ad un unico asset proprietario, diversificato per mestiere. Nello specifico l'idea aziendale è quella di riconfigurare la piramide, accorpendone il vertice e incrementando la parte operativa dell'esercizio. Verrebbe quindi a concretizzarsi un diverso concetto: il reparto dovrebbe essere sostituito da un impianto unificato con la stessa ampiezza di giurisdizione, superando l'attuale suddivisione in zone e tronchi..

La società ha informato le OO.SS. sul nuovo SIME (Sistema Informativo Manutenzione Evoluta), attualmente in fase sperimentale in alcuni impianti forniti di tablet. Il SIME è un sistema di interfaccia con IN.RETE2000 che dovrebbe trovare, entro l'estate del prossimo anno, il termine della sperimentazione con la fornitura dei tablet ai Responsabili dei Centri di Lavoro e Addetti.

Il nuovo sistema permetterebbe di gestire il processo manutentivo attraverso la tracciatura automatica delle attività, come richiesto dall'ANSF, per maggior corrispondenza tra assegnazione attività, schedulazione e rendicontazione

Come Organizzazioni Sindacali, oltre ad aver chiesto un'informativa completa per raffrontare l'attuale organizzazione a quella prospettata dalla società nel progetto riformulato, al fine di avviare una discussione di merito, pur rilevando da una prima analisi degli elementi di criticità, che potrebbero avere ripercussioni su alcuni aspetti connessi alla sicurezza ed essere in parziale contrasto con taluni principi contenuti nel CCNL, abbiamo rammentato alla società che restano ancora da affrontare diverse tematiche per le quali sono necessari chiarimenti, sia in merito all'interpretazione contrattuale di alcuni istituti che sul loro utilizzo. Abbiamo chiesto inoltre informazioni in merito allo sviluppo, precedentemente ipotizzato, dei cantieri meccanizzati.

La società, confermando la volontà di internalizzare parte delle attività oggi affidate in appalto a ditte esterne, ha dichiarato di aver già accantonato ingenti somme, sia per l'anno in corso che per il 2014, finalizzate all'acquisto di nuove macchine combinate con l'obiettivo della cantierizzazione di TE e Armamento.

Al fine di procedere con ulteriori approfondimenti sulla riorganizzazione della Manutenzione Infrastrutture, sui cantieri meccanizzati, sulla diagnostica mobile, affrontando inoltre la discussione sulle officine nazionali, il confronto è stato aggiornato alla data del 28 ottobre. Il giorno successivo si terrà invece l'incontro avente ad oggetto i chiarimenti sopra menzionati.

Roma, 3 Ottobre 2013

Le Segreterie Nazionali



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE

Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA

Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976

E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)





# FAST INFORMA

[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)



## **FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie ORSA Ferrovie Segreterie Nazionali**

**Oggetto: Incontro RFI su riorganizzazione del settore circolazione**

Il confronto sul settore circolazione con la società RFI è proseguito il 23 gennaio 2014.

In apertura della riunione la società, attraverso l'ausilio di slide, ha illustrato una rappresentazione schematica della struttura dei Centri di Comando e Controllo (Sale) evidenziando, anche sulla base delle considerazioni emerse durante il confronto, la collocazione delle stesse sotto la dipendenza diretta della Direzione Territoriale Produzione.

Ha fornito successivamente, secondo quanto richiesto dalle Segreterie Nazionali, un quadro delle responsabilità e la ripartizione delle stesse fra le diverse strutture per la propria giurisdizione di competenza: Controllo Produzione Circolazione e relazione dello stesso con GEPO, Unità di Circolazione (ex RTM), DCCM (comprensivo dei ruoli di RIF e RIC), DC, DCO e DM.

Tale struttura è stata modificata anche in relazione ad alcuni rilievi sollevati dalle Organizzazioni Sindacali, in merito alla necessità di mantenere le specializzazioni consentendo l'operatività attraverso figure di coordinamento. Come Segreterie Nazionali abbiamo chiesto di dettagliare ulteriormente l'evoluzione e l'articolazione della microstruttura, specificandone le attività, attenzionando gli aspetti legati alla sicurezza e allo stress-lavoro correlato e quelli logistici delle sale.

In merito alla proposta avanzata dalle Organizzazioni Sindacali, relativa alla definizione di criteri di complessità, che consentirebbero una rappresentazione più concreta delle reali caratteristiche delle stazioni, utile ad individuare le funzioni di tipo decisionale e di coordinamento, la società ha nuovamente sottolineato che il ruolo del Dirigente Movimento è stato fortemente ridimensionato e che pertanto è necessario rivederne le responsabilità ed il ruolo, ritenendo invece preferibile individuare le differenze fra le postazioni in relazione all'effettiva produttività. Rfi ha inoltre dichiarato che la nuova classificazione potrebbe differenziarsi tra un numero limitato di Grandi stazioni, per le quali si potrebbe valutare il mantenimento del DM, e le restanti, individuando gli elementi di diversa operatività.

Al termine dell'incontro, come Segreterie Nazionali, abbiamo evidenziato ancora una volta la necessità di far chiarezza sulla tematica degli accordi sottoscritti in data antecedente il 20 luglio 2012, la società si è impegnata ad una verifica sugli stessi.

Roma, 27 gennaio 2014

Le Segreterie Nazionali



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE  
Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA  
Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976  
E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)







# FAST INFORMA

[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)

## **FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie ORSA Ferrovie Segreterie Nazionali**

### **Informativa**

#### **RFI confronto su settore circolazione**

Il 9 dicembre 2013 è proseguita la discussione tecnica avente ad oggetto la proposta di classificazione delle stazioni presentata dalla società.

In apertura RFI ha fornito alcuni esempi di suddivisione delle stazioni in Grandi, Medio-Grandi, Medie e Piccole, applicando la formula dalla stessa proposta, inserendo alcuni degli elementi indicati dalle Segreterie Nazionali. E' stato elevato il valore del parametro base, inserito il fattore legato alle interruzioni, ma non quello derivante dai guasti, oltre ad essere stati estrapolati alcuni indicatori dall'indice di strategicità ed aver disarticolato quello allarmi. Tuttavia, nonostante le diverse operazioni matematiche, la suddivisione delle stazioni è rimasta pressoché immutata.

Come Organizzazioni Sindacali abbiamo evidenziato ancora una volta la non corrispondenza del risultato dell'algoritmo alle condizioni reali, sottolineando la necessità di una rilevazione per la raccolta dei dati diversa, in quanto la media derivante dall'unica giornata campione individuata dalla società non tiene conto di variabili importanti, oltre a non considerare tutto ciò che è legato alla gestione operativa e che si verifica quotidianamente, anche se difficilmente computabile.

Al di là degli elementi strettamente tecnici, abbiamo rimarcato che l'eventuale catalogazione delle stazioni deve rientrare nell'alveo più complessivo della riorganizzazione del settore circolazione, resta infatti da chiarire il futuro che si prospetta per le stesse e per il personale che vi opera, considerando responsabilità, ruoli e organizzazione del lavoro.

Come Segreterie Nazionali abbiamo ribadito poi la necessità di discutere nel merito sul ruolo degli RTM e sulla redistribuzione degli stessi prospettata da RFI, così come quella dei posti CCC e del Reparto CPC.

Tenuto conto della complessità degli elementi e delle ricadute che potrebbe comportare la nuova organizzazione ed al fine di procedere ad un confronto di merito anche per fare chiarezza sui numerosi aspetti rilevati e criticità presenti, le parti hanno convenuto di incontrarsi nell'ambito della fase negoziale il giorno 8 gennaio 2014.

Roma, 11 dicembre 2013

Le Segreterie Nazionali



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE  
Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA  
Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976  
E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)





# FAST INFORMA

[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)



**FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie ORSA Ferrovie  
Segreterie Nazionali**

**Comunicato  
Incontro con Rfi settore Circolazione**

In data 13 novembre 2013 si è tenuto il programmato incontro con Rfi sul tema "Riorganizzazione processo Circolazione".

Da parte della società vi è stata un'ulteriore illustrazione della proposta per definire una classificazione delle stazioni attraverso la composizione di un algoritmo matematico e sono state fatte delle simulazioni prendendo a riferimento alcune stazioni che, per proprie caratteristiche, possono costituire un riferimento attendibile.

Da parte delle Organizzazioni Sindacali sono state evidenziate, da un punto di vista metodologico, le carenze dell'algoritmo che non consente una rappresentazione del tutto puntuale delle realtà territoriali e la necessità di integrare il meccanismo.

A tal proposito abbiamo segnalato una serie di elementi e di possibili indicatori, quali a titolo esemplificativo le interruzioni, che nell'ambito del prossimo incontro saranno oggetto di ulteriore confronto ed approfondimento.

Come Segreterie Nazionali abbiamo sottolineato, altresì, l'esigenza di conoscere in maniera chiara e in maggior dettaglio le attività ed il modello organizzativo proposto per tutti gli anelli della catena che compongono il settore circolazione, per singola stazione, Reparto Territoriale Movimento, sala Coordinamento e Controllo Circolazione e Reparto CPC.

Abbiamo inoltre rimarcato l'importanza di definire soluzioni a problematiche relative alla sicurezza, con attenzione particolare alla tematica dello stress lavoro-correlato, e ad alcuni aspetti logistici.

In merito alla proposta societaria, tesa ad eliminare la posizione del Quadro in tutte le stazioni al momento presenziate, come Organizzazioni Sindacali abbiamo espresso contrarietà a tale impostazione, in quanto la stessa lascia presupporre che si tratti di una operazione meramente contabile e non attinente ad un miglioramento dell'organizzazione del lavoro.

Il confronto è stato aggiornato al giorno 25 novembre 2013.

Roma, 15 novembre 2013

Le Segreterie Nazionali



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE  
Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA  
Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 0689535976  
E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)







# FAST INFORMA

[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)

**FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie ORSA Ferrovie**  
**Segreterie Nazionali**

**RFI SETTORE CIRCOLAZIONE**

## COMUNICATO

Si è tenuto il 24 ottobre 2013 il terzo incontro avente ad oggetto la riorganizzazione del settore circolazione in ambito produzione.

Nell'ambito dell'incontro, ancora di carattere interlocutorio, RFI in apertura ha consegnato alle Organizzazioni Sindacali i dati richiesti in merito alle consistenze. La società ha poi ripreso la discussione su quanto presentato il 7 ottobre 2013 sulla riorganizzazione delle stazioni presenziate e sul ruolo attualmente svolto dai Dirigenti Movimento, ribadendo che, oltre alle modifiche legate alle future chiusure a seguito di nuove tecnologie, sarebbe necessario ripensare al ruolo ed alle responsabilità del personale operante nelle stazioni, puntualizzando inoltre che la riorganizzazione prospettata è di tipo qualitativo e non quantitativo, pertanto le attuali consistenze non muteranno e verranno mantenuti gli attuali livelli di inquadramento a coloro che operano nei diversi impianti. I cambiamenti prospettati verrebbero a concretizzarsi con gradualità, adeguando e legando il livello di inquadramento alla postazione operativa e non all'individuo, sulla base delle effettive mansioni da svolgere, del grado di autonomia e di responsabilità.

RFI ha poi presentato una griglia SU situazione attuale e post nuova organizzazione, nella quale ha esplicitato e dettagliato meglio il ruolo e le funzioni del GEPO e della DPR (ex) RTM evidenziando la netta separazione di tutto ciò che è esercizio e produzione, come rinvenibile nella DO 135. Mentre con la PO 04, di futura emissione, saranno invece meglio definite le attività degli ex Posti Centrali che cambieranno la loro denominazione in CCC (Coordinamento e Controllo Circolazione).

Come Organizzazioni Sindacali, nell'ambito dell'incontro abbiamo evidenziato che le caratteristiche della minore responsabilità ed autonomia rilevate dalla società non corrispondono del tutto alla realtà dell'esercizio e che è necessario tener conto, a titolo esemplificativo, della complessità degli impianti, legata alla presenza di personale di più settori, ad interventi manutentivi, attività di manovra o presenza di altre imprese ferroviarie. Pertanto sono necessari ulteriori approfondimenti, tenendo conto anche dei parametri prospettati dalla società, pur non condividendo la tabella di classificazione delle stazioni indicata da RFI esito della semplice applicazione matematica dell'algoritmo proposto.

Abbiamo inoltre richiesto una esplicitazione delle attività del Reparto Controllo Produzione Circolazione e Manovra e sottolineato l'esigenza di definire e fare chiarezza su altri aspetti quali: sicurezza, formazione, logistica e sale operative.

In occasione del prossimo incontro, che si terrà il giorno 11 novembre 2013, saranno effettuati ulteriori approfondimenti.

Roma, 29 ottobre 2013

Le Segreterie Nazionali



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE  
Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA  
Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976  
E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)





# FAST INFORMA

[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)



**FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie**  
*Segreterie Nazionali*

## Comunicato del 30 settembre 2013

### Incontro con Rfi - Settore Circolazione

Il 26 settembre u.s. si è aperto il confronto con la società RFI in merito al settore Circolazione, come previsto dall'Accordo Nazionale del 30 luglio 2013.

Nell'ambito della riunione la società ha evidenziato, sulla base dell'attuale reticolo delle stazioni, come è mutata nel corso del tempo l'attività del personale della Circolazione, nella fattispecie dei Dirigenti Movimento e dei Capi Stazione a seguito dell'impatto della tecnologia e delle modifiche regolamentari.

Partendo da tali considerazioni, RFI ha dichiarato che le responsabilità e le funzioni effettivamente svolte dal Capo Stazione non rientrerebbero in quelle previste per l'area "Quadri".

Tuttavia, a seguito di richiesta di chiarimenti da parte delle OO.SS., la società ha precisato che per gli attuali livelli Q non è previsto il mutamento della sede di lavoro né dell'inquadramento, ma che il cambiamento riguarderà la nuova classificazione delle postazioni.

A seguito di tale premessa Rfi ha affermato di voler procedere ad una nuova definizione delle stazioni suddividendole in quattro tipologie:

- Grandi
- Medio-Grandi
- Medie
- Piccole

Come OO.SS. abbiamo evidenziato le numerose criticità e le lacune del materiale illustrato, relativo ad un progetto che dovrebbe essere completo e focalizzato sull'obiettivo primario di riorganizzare un settore strategico come quello della Circolazione e non limitato ad una nuova classificazione delle stazioni.

Abbiamo pertanto ribadito la necessità di avere ulteriori informazioni che tengano conto delle strutture sia a livello Centrale che Periferico, degli Rtm e delle Sale Operative (ex-Coer), permettendo così di avviare una discussione di merito che guardi allo sviluppo futuro del mondo Circolazione, sia per quanto concerne gli aspetti occupazionali che della formazione e della sicurezza al fine di poter procedere con un confronto di merito.

Rfi, nell'ambito del prossimo incontro, fissato per il giorno 7 ottobre, esporrà pertanto il progetto nel suo complesso.

Le Segreterie Nazionali



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE  
Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA  
Tel. 06 89535974 – 06 89535975 Fax. 06 89535976  
E-Mail [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)

