

Formia li, 04-05/12/2014

RIORGANIZZAZIONE R.F.I.
COMUNICATI E STATO DELLA
TRATTATIVA IN R.F.I.



LA RIORGANIZZAZIONE DI RFI LO STATO DELL'ARTE.

Dove eravamo? E dove siamo ?

Dagli ultimi mesi del 2013 si è avviato il confronto con la Società sulla riorganizzazione di RFI (circolazione e manutenzione), che deriva dalla necessità di adempiere a quanto la politica ha stabilito nel contratto di programma.

In pratica viene richiesto un sostanziale ridimensionamento dei costi.

Gli incontri sono stati utilizzati per raccogliere informazioni, per valutare su quanto si prospettava per il futuro e vengono pubblicati, a cura FAST, vari volantini che informano i dipendenti.

Improvvisamente vengono sospesi bruscamente dalla società a fine luglio 2014.

La contrattazione, se così si può definire, è stata travagliata e ha sofferto anche di cambi ai vertici aziendali e da ulteriori tagli determinati dalla politica.

La riorganizzazione, cioè TAGLI, ha determinato diversi riposizionamenti sulle strategie per condurre al termine la riorganizzazione.

La situazione si è rivelata in tutta la sua drammaticità con 2 gravi incidenti dove hanno perso la vita 4 nostri colleghi in Sicilia e in Toscana in luglio 2014. Incidenti che hanno lasciato sconforto e impotenza fra i dipendenti di questa azienda.

Siamo in attesa di un'analisi vera e che non sia la solita litania sulla disattenzione e la non applicazione delle regole che non regge più, neanche di fronte ad ANSF.

Ora non si parla più di riorganizzazione e sotto la **spinta minacciosa di privatizzazioni**, sbandierate difficoltà economiche del nostro paese si vuole intimidire e dividere i lavoratori, con una strategia ricattatoria evidente.

Inoltre privatizzando si vuole incassare per ridurre il debito pubblico senza freni.

Si parla di vendere pezzi importanti di un grande gruppo che proprio perché grande ha una grande potenzialità e forza come sottolineava l'ex ad di gruppo. Vendere, a saldo, la rete elettrica TERNA che fa bilanci d'oro con la sua rete aumentandone il valore a scapito di FS.

Scusate Ferrovie dello stato Italiane dove avrete notato dello stato è minuscola,



tendente a sbiadire.

è l'ennesimo omaggio a prezzi di saldo di un pezzo dello stato a scapito dei contribuenti e dei dipendenti.

Anche **grandi stazioni** è nel mirino in cui una parte importante va privatizzata per portare utili a qualche "FORTUNATO".

Intanto trasporto regionale locale, quello di chi lavora, soffre.

Non si capisce perché gli utili delle parti profittevoli debbano essere privatizzati mentre parti essenziali per il paese ma non in pareggio non possano essere sovvenzionate dalle parti che sono attive.

Pendolari stipati in carrozze sempre più degradate.

Si propone l'internalizzazione come fattore di crescita e stabilità.

Ma in contraddizione la scarsità di uomini e mezzi, con la frammentazione del gruppo per rendendolo più debole e povero, trasferendo a terzi tante attività e funzioni (vedasi le svariate società di cui abbiamo perso il conto) è evidente che stanno andando in una direzione di inefficienza che prepara a una cessione a terzi di interi settori a basso costo.

SETTORE MANUTENZIONI

Nel settore manutenzione si stanno abilitando le imprese, riunitesi in gruppi multidisciplinari, a sostituire le strutture interne RFI.

Inoltre il ricorso a " consulenti esterni " pagati direttamente e tramite ditte esterne genera forti perplessità.

ORGANIZZAZIONE

si propone una nuova organizzazione che è decisamente **poco chiara e sicuramente molto più striminzita.**

lo slogan **accorciamo la catena di comando** non ci ha mai convinti, ad esempio: **dove è l'organizzazione adeguata alla manutenzione? (vedi nel seguito P.O.) dove sono i mezzi per supportare l'organizzazione che propone RFI?** la presentazione di una nuova disciplina che identifica organizzazione del lavoro e i compiti (ora la CO190) non è adeguata alla funzionalità aziendale ed appesantisce le responsabilità dei lavoratori specie dei quadri.

Anche perché in ferrovia cambiano i vertici e peggiorano i sistemi di selezione, meno meritocrazia sempre più di appartenenza a tribù e clan particolari o famiglie allargate ?

Quindi in questa riorganizzazione, che sta attuandosi progressivamente sottotraccia, si ha un ulteriore elemento di demotivazione del personale in una categoria stremata da un cambiamento ridotto a tagli a prescindere.

Questa ipotesi di organizzazione sarà sottoposta all' esame dell'ANFS che dovrà esprimersi, speriamo con un attento esame.

Sulla struttura della circolazione i confronti sono stati risicati, la tecnologia comporta che i lavoratori ampliano le proprie conoscenze professionali in relazione ai nuovi modelli di organizzazione del lavoro che sono in continua evoluzione, il che comporta come conseguenza, la necessita di una formazione costante e adeguata, abbandonando schemi superati, per sostenere le nuove complessità che stanno costantemente intervenendo.



La sicurezza resta tale se la tecnologia supporta l'uomo ma attenti non può sostituire le responsabilità che resta ai lavoratori.

Si ha spesso la chiara impressione che il vero fine perseguito sia lo **smantellamento controllato** in attesa che si completi il processo di attribuzione alle imprese di tutte le abilitazioni per poter accedere senza l'ausilio ed il controllo dei FERROVIERI,

siamo in via di estinzione? Perché?

Essere in grado di soddisfare le esigenze di mobilità presenti nel nostro paese, in un contesto che esige maggior trasporto, più funzionale, più rapido e sicuro significa anche essere consapevoli che la capacità di far circolare i treni passa principalmente, ma non solo, dal mantenimento in efficienza della infrastruttura a della sicurezza.

La formazione, cioè mettere in grado il personale di svolgere il proprio lavoro elevando il livello delle conoscenze (la ricchezza di chi lavora come dipendente).

A tal proposito il decreto 4 ANFS impone nuove impostazioni del sistema abilitante precedente per effetto dello stesso le abilitazioni diventano le **patenti di mestiere** (patentato = *munito di **patente**, cioè di un documento, rilasciato dalle competenti autorità, che autorizza all'esercizio di un'attività*).

Qui si impone una nuova impostazione fatta di progettualità con istruttori che devono essere certificati dall'ANFS, cosa che ad oggi scarseggia .

Peraltro risulta difficile comprendere come chi svolge attività negli uffici tecnici chiamato a progettare, dirigere attività tecniche di supporto principali sia escluso da questi percorsi.

UFFICI TECNICI INTERNI

La situazione degli uffici tecnici interni è peraltro in fase sempre più critica, seppure in modo variegato sul territorio, aumentano le difficoltà per un evidente depotenziamento delle strutture tecniche in contro tendenza con le richieste sempre più indispensabili di competenza che viceversa sta sfumando sempre più.

Come può una azienda che vuole internalizzare ed essere leader far evaporare tali strutture?

PERDERE LE COMPETENZE?

MEZZI

un altro tema sicuramente delicato e complesso sono i mezzi d'opera e le attrezzature.

Se si vuole internalizzare occorre avere mezzi idonei, personale motivato e formato e ci piacerebbe sapere quando saranno disponibili i famosi e discussi carrelli OREL, che sono diverse decine, che però risultano afflitti da alti tassi di guasto e di inaffidabilità tal che rendono il nostro personale assolutamente non competitivo.

Peraltro sarebbe interessante sapere quanto è il costo a vita intera di questi mezzi, perché dopo l'acquisto, i costi per le riparazioni, i fuori servizio e le inefficienze, sono apparse molto consistenti.

Si può contare su gli storici Badoni 214 datati 1970 e trasformati in mezzi d'opera per i lavoratori RFI ?



Il confronto con mezzi delle imprese di ultima generazione è desolante è ad **armi impari** sia sulle linee storiche che AV.

Come si può essere competitivi, e noi vorremmo esserlo, a queste condizioni?
E' IMPOSSIBILE !

Se le tracce vendute ci ripagano del lavoro svolto allora come si mantiene L'EFFICIENZA DELLA INFRASTRUTTURA con mezzi e dotazioni così inefficienti E COSTOSI?

Si parla di programmi futuri ma non si concretizzano proposte concrete nel frattempo la scusa è

“ il SINDACATO” blocca il cambiamento.

Abbiamo più volte sollecitato incontri e informazioni e la **nebbia fitta** è stata la nostra unica compagna.

Ma come, se siamo fra i pochi a sollecitare incontri, risposte e a proporre ipotesi di soluzioni.

Chiediamo incontri ma non c'è risposta nemmeno la buona educazione è tenuta in considerazione.

Pertanto certi personaggi del P.O. sono di per sé a corto di educazione e rispetto.

Non siamo un sindacato allineato, vogliamo capire e proporre e

il futuro di chi lavora e soprattutto dei nostri iscritti ci preoccupa.

I nostri iscritti siamo noi, perché i nostri operativi sono nella stragrande maggioranza dei casi persone che fanno sindacato alla vecchia maniera, lavorando e provando sulla propria pelle cosa succede.

LA PROPOSTA AZIENDALE

Capiamo le difficoltà, la POLITICA taglia e impone di fatto vincoli assurdi.

Vendi le parti che rendono così incassi passando soldi freschi alla politica in un gorgo infinito e vorace ma depredando un patrimonio che è la forza dell'azienda che è dello stato, cioè di tutti noi.

La proposta aziendale è scollegata dalla realtà ad esempio con aree operative talmente estese che occorrerà il “**passaporto**”.

Immaginiamo per la reperibilità difficoltà notevoli per raggiungere le località, forse avremo elicotteri in dotazione al posto di mezzi ormai sfruttati ed antieconomici, vediamo quanti chilometri hanno sulle spalle, lo stato di conservazione e i costi reali di manutenzione, oppure provate a circolare con mezzi stradali euro 0 per le emergenze con il blocco della circolazione in città?. Si parla di produttività ma il tempo di viaggio si dilata a dismisura, quindi il rapporto tempo viaggio e tempo di lavoro effettivo diventa **antieconomico**.

Ma se il contratto di programma sottoscritto da RFI impegna a prestazioni da “formula 1” tempi di intervento ridotti, indici qualitativi (meno guasti) sempre più elevati, sempre più sogni, ricordiamo che negli ultimi mesi sono arrivati indici in peggioramento.

Si può pensare di mantenere il nostro lavoro nel tempo a queste condizioni?

Visti quanti esterni sono già pronti a sostituirci.



Resta da capire come le estensioni territoriali ampie, molto, siano compatibili con la produttività ed il pronto intervento o servano a tagliare costi, rendere inefficiente l'operatività del personale e facilitare la cessione all'esterno a terzi che abbiano mezzi e organizzazione migliore.

Insomma si **“VINCI FACILE”** !!

Il dinamismo territoriale del direttore produzione è positivo, incontri con le strutture periferiche danno un'immagine positiva ma contano i fatti, parliamo di obiettivi e organizzazione e se c'è un piano che lo si presenti.

Sulle piazze che ha visitato ha prospettato innovazioni ad effetto, aspettiamo che le renda concrete.

Ha prospettato forzature sull'attuazione della ristrutturazione che ha illustrato con ipotesi ad effetto che a nostro parere denotano una scarsità di idee che lascia perplessi.

P.O.

Il ruolo di PO è quello di severo censore e cieco attuatore di regole a volte realtà a volte fantasiose.

In genere il ruolo del PO, che sta' per personale e organizzazione, sembra teso a raggiungere obiettivi propri in netto contrasto con quelli aziendali vedi “contratto di Programma”.

Personale e organizzazione tramite le regole contrattuali provvede a fornire supporto alle strutture operative per la attività di “CORE BUSINESS” che sta' per attività principale, almeno in lingua inglese.

In lingua RFI sta per non trovare soluzioni per rendere le attività di manutenzione efficienti ma trova soluzioni per fare ferie forzate nonostante le necessità operative senza fare programmi coordinati con l'effetto di stressare inutilmente le strutture operative rendendole meno efficienti.

Insomma in **netto contrasto con le esigenze della produzione** tanto che ci si chiede quanto potrà durare una situazione di dualismo così spinto dove chi ha la responsabilità dell'esercizio ferroviario è vincolato rigidamente da chi questa responsabilità non ce l'ha e vede solo gli aspetti formali.

La produzione quale ruolo ha ?? contano solo i “ragionieri” a volte più muscolari che altro.

In ballo c'è il lavoro di decine di migliaia di persone che hanno bisogno di certezze.

Ci chiediamo se il **datore di lavoro delegato** nelle varie realtà sia visibile non solo da chi è sopra ma anche da chi è sotto gerarchicamente.

SICUREZZA DEL LAVORO

L'organizzazione del lavoro comprende anche la sicurezza del lavoro e quanto successo i mesi scorsi deve essere di monito per chi organizza il lavoro.

Ma è cambiato qualcosa concretamente e in senso positivo?

Le informazioni che arrivano dal territorio non sono così rassicuranti e anche i fedelissimi vacillano.

Lavoro, organizzazione, dotazioni, mezzi, formazione, giovani assunti e le certezze.



UFFICI

Non abbiamo mai trovato alcun dato di questa riorganizzazione sul personale degli uffici, anche su questo facciamo notare l'incompiutezza della proposta aziendale.

Il settore uffici ricerca ancora un suo assetto organizzativo negato sistematicamente a ogni riorganizzazione con ritardi accumulati negli anni di figure centrali al lavoro come cel, direttori lavori, collaudatori, verificatori, gestori tecnici e amministrativi, ecc. tutto questo produce sfiducia e scarsa motivazione tra gli addetti ridotti ai minimi termini creando agevolmente spazio al mascherato privato.

E diventato per noi non più rinviabile l'esigenza di avviare una forte iniziativa sui temi citati in tutto il territorio Nazionale, per affrontare insieme ai lavoratori questa fase di trasformazione in atto, governarlo senza subirla e contribuendo a ricercare modelli e strumenti migliorativi partendo dall'idea che tutti gli attori chiamati in campo produrranno ogni sforzo per raggiungere un traguardo condiviso .

Perché *l'impresa è importante per tutti e appartiene a tutti coloro che, in vario modo e a partire dalle proprie prerogative interagiscono per il suo sviluppo e contribuiscono al suo successo.*

SPIEGHIAMO AL P.O.

Ci impegneremo con tutte le forze a nostra disposizione per raggiungere i nostri colleghi nei posti di lavoro per comunicare con loro, RACCOGLIERE INFORMAZIONI SUL POSTO DI LAVORO e decidere con loro ogni iniziativa.

MOLTI DI NOI SONO SUL POSTO DI LAVORO E SVOLGONO LA FUNZIONE SINDACALE NEL TEMPO LIBERO METTENDOSI A DISPOSIZIONE DI TUTTI.

SOLIDARIETA' è un valore vero in declino apparente in realtà sono tante le persone che la applicano anche nel sindacato senza fare scudo a quei colleghi che interpretano il lavoro in modo inadeguato senza rendersi conto che i tempi sono cambiati e l'azienda non è più una fonte di pubblica assistenza.

VI CHIEDIAMO attivatevi direttamente personalmente per tutelare il vostro lavoro i tempi sono critici e le nuove leggi sul lavoro gettano una ombra sinistra sul nostro lavoro occorre un impegno diretto di tutti e quindi vi chiediamo

Sostenete i nostri sforzi, partecipate e consigliateci, noi ci siamo!

