



FAST INFORMA

www.fastferrovie.it

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, Iap/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 deviatoid.

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



temi sono già contenuti e regolamentati dal vigente CCNL, debbono pertanto essere trattati nei modi e nei limiti contenuti nello stesso.

È necessario affrontare l'argomento reperibilità, istituto estremamente importante quanto delicato. RFI, a fronte dei ripetuti rilievi sollevati su tale materia dalle Organizzazioni Sindacali, continua a confermare la vigenza degli accordi, eccezion fatta per l'aspetto relativo alla cosiddetta reperibilità "presenziata". E' assolutamente indispensabile discutere e regolamentare tale tematica, alla luce dei mutamenti intervenuti nel corso del tempo, della carenza delle risorse e dei mezzi; questo stato di cose infatti ha portato a situazioni diversificate sul territorio nazionale, lasciando spazio ad interpretazioni e ad applicazioni unilaterali.

Restano inoltre da affrontare e discutere gli aspetti relativi alla condotta dei mezzi e quelli sull'operatività e articolazione delle officine nazionali.

Ulteriore tema di estrema rilevanza è quello dei confini e dei limiti di competenza, sia dal punto di vista della gestione del traffico che delle attività manutentive, in particolare relativa alla linee AV/AC; andrà anch'esso affrontato nel merito, in un'ottica di gestione e condivisione dei cambiamenti.

Nella sessione pomeridiana gli approfondimenti hanno interessato la riorganizzazione del comparto circolazione.

Per quanto attiene il Controllo Produzione sono state confermate le due strutture: Circolazione e Infrastruttura. Come Segreterie Nazionali abbiamo ribadito la necessità di mantenere la distinzione fra i settori, a tal proposito RFI, pur prospettando l'idea di un'unica regia, ha dichiarato di prevedere la presenza dei due specialisti. Il modello della Sala CCC non è mutato e, come già anticipato negli ultimi incontri, sarebbero confermate la presenza del RIF e del RIC. Sulla figura del Regolatore invece la Società sembra determinata a limitare o ridurre le postazioni. Come Organizzazioni Sindacali abbiamo ribadito l'importanza del ruolo e della funzione del Regolatore che ne rendono imprescindibile la presenza. In considerazione dell'impegno contrattuale e delle future operazioni di progressivo accentramento dovranno essere individuate adeguate soluzioni logistiche in relazione al conseguente spostamento del personale.

In merito alla classificazione delle stazioni proposta dalla Società, come Organizzazioni Sindacali riteniamo che debbano essere individuate delle caratteristiche di complessità degli impianti, i criteri così individuati costituiranno le linee guida per i confronti a livello territoriale. La proposta presentata da RFI, pur tenendo in considerazione alcuni parametri che potrebbero essere condivisi, tiene conto tuttavia solo dei carichi di lavoro, senza valutare, fino a negarlo del tutto, il ruolo di responsabilità, di coordinamento, di gestione delle criticità e degli aspetti legati alla sicurezza, sia dell'esercizio che degli impianti e del personale che opera negli stessi.

Restano pertanto ancora da definire ruoli, responsabilità e aspetti di utilizzazione anche sulla tematica degli RTM, premesso che riteniamo la proposta societaria così come formulata non sufficiente, abbiamo ribadito la necessità che venga definita una organizzazione che consenta la prosecuzione della discussione in ambito territoriale e richiesto che venga anche chiarita l'organizzazione dei Posti Centrali.

E' necessario quindi un confronto dettagliato ed organico sui diversi argomenti, che possa condurre alla definizione di un accordo quadro, ponendo una particolare attenzione alla salvaguardia dell'unicità della rete ferroviaria nazionale, distribuendo gli interventi e gli investimenti senza dedicarli esclusivamente all' AV/AC.

La discussione sul processo di riorganizzazione della manutenzione infrastrutture proseguirà il 12 maggio p.v., quella sulla circolazione si terrà invece il 13 maggio p.v.

Roma, 8 Maggio 2014

Le Segreterie Nazionali

