

Luglio 2015

RIORGANIZZAZIONE RFI

UNA TRASFORMAZIONE EPOCALE

*Leggete con attenzione perché le scelte di oggi condizioneranno il futuro.
Il nostro futuro!*



La Ferrovia è una delle infrastrutture portanti nazionali infatti l'Unione Europea, da anni, legifera e incide su questo settore.

Negli ultimi anni la crisi economica ha comportato una contrazione in tutti i settori industriali, e anche la ferrovia ne è stata coinvolta.

L'esito finale è un processo di ristrutturazione che dovrebbe tendere all'*efficientamento* del settore, tentativo in atto da anni - e tutt'ora in corso - che ha comportato una rilevante riduzione degli addetti.

Come da direttive politiche l'azienda ha impostato un piano di ristrutturazione che deve ridurre i costi e per fare questo taglia.

È chiaro che questa situazione comporta degli effetti potenzialmente pesantissimi se non gestiti adeguatamente, o peggio, lasciati senza contraddittorio.

Per *efficientamento* si intende un taglio notevole delle figure di quadro, con un accorpamento di competenze e una notevole estensione territoriale.

Questa trattativa è in corso ormai da lungo tempo e l'azienda, sotto spinta politica, preme per arrivare a un risultato in tempi brevi.

Dopo l'addio di Moretti è iniziata una fase controversa, caratterizzata da una divergenza di visione delle cose fra presidente e A.D. e dalle pressioni della del governo per arrivare a tagli drastici, contenere le spese e fare risultato (il loro). Con l'azienda RFI per molti mesi gli incontri si sono interrotti, nonostante le nostre richieste, e ora si cerca una violenta accelerazione.

La nostra attenzione è stata elevata e abbiamo evidenziato tanti punti oscuri.

Perché? Perché vorremmo un'organizzazione

sostenibile.

È evidente a tutti che il tempo dell'azienda assistenziale è finito da tempo, e non è più proponibile, perché vorremmo che questa azienda rimanga in vita.

In tanti altri settori abbiamo visto gli effetti perversi delle liberalizzazioni: costi lievitati, diminuzione degli addetti, peggioramento delle condizioni di lavoro.

Proseguiamo l'informazione dopo il notiziario FAST del marzo e luglio 2014 e La Voce n° 3 – 2014 (li trovate su http://www.fastferrovie.it/home.php?scelta_MP=Stampa).

A che punto siamo?

Tutto si basa sull'accorpamento.



ESERCIZIO

Spariscono (nella proposta) Tronchi/Zone e Reparti e si crea l'unità manutentiva; da un totale di $687+130 = 825$ si passa a 216; calcoli alla mano si passa a 1/4, cioè ne spariscono i 3/4.

Quindi:

Rilevante calo di posizioni da quadro e relative retribuzioni con qualche (minimo) reimpiego.

Estensione abnorme dei confini territoriali, con conseguente abnorme mobilità.

Penalizzazione della parte TE con riduzioni maggiori in proporzione e con estensioni territoriali ben maggior, senza una giustificazione oggettiva.

Si è notata da subito una scarsa chiarezza e un modesto approfondimento, che impattano con la funzionalità reale di una struttura aziendale; per questo motivo, non si possono non avere le idee chiare vista anche la determinazione politica alla privatizzazione.

Quindi cosa fare, chi lo fa e come. Questo abbiamo cercato di chiarire. Ci piacerebbe capire se funziona. Chi e come viene "sacrificato"?

Entriamo ora maggiormente nel dettaglio.

Le Unità manutentive sono frutto di un accorpamento - come già detto - e con estensioni ben maggiori.

In questo caso occorre FAR CHIAREZZA come si opera: reperibilità, interventi rapidi di ripristino, modi di intervento, mezzi e tempi.

Tutti argomenti che non possono essere lasciati alla contrattazione decentrata per ovvi motivi di adeguatezza organizzativa e uniformità.

Se così deve essere - ma per noi quei numeri sopra esposti non possono reggere - occorre comunque che la "seconda fila" si modifichi, aumentando di numero e professionalità e abbia dei mezzi adeguati. Insomma garantire che il lavoro funzioni perché rischiamo, in caso contrario, che venga messa in discussione anche la sopravvivenza stessa del lavoro in RFI.

Non vorremmo che RFI si trasformasse in un intermediario puramente amministrativo con

l'esternalizzazione di tutte le funzioni proprie del gestore infrastruttura e dei lavoratori.

Questo è già surrettiziamente in corso, ad esempio con l'estensione delle competenze delle imprese (es. abilitazione TE ditte) con la scarsità di mezzi e con la loro vetustà e/o con la loro inefficienza e adeguatezza per le forniture più recenti, con il calo di professionalità e l'organizzazione deficitaria.



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

Competenze

Cioè chi fa cosa e ne ha la responsabilità.

Su questo punto insistiamo perché ci sia una rielaborazione, in bozza, della attuale 190 che oggi stabilisce i compiti chiaramente, con relative responsabilità. Legare responsabilità e mezzi per sostenerle.

A questo si lega la formazione, elemento chiave, strategico per ogni azienda proiettata al futuro.

Produzione, per gestire attività e formazione correlate alle attività di condotta.



Dove è finita?

Dalle bozze viene collocata in una posizione che denota una visione marginale e svilente. Non siamo d'accordo.

Formazione e competizione di successo sono strettamente collegate e forse negli ultimi anni la qualità è scaduta, quindi incompatibile con un futuro di successo.

Affermiamo la necessità di una maggiore attenzione sia a livello territoriale che nazionale verso le scuole di formazione di RFI.

Risorse confluite in Cesifer e con l'avvento dell'ANSF nell'Istituto Sperimentale per poi essere allocate nelle varie Direzioni.

Oggi, con il progetto di riorganizzazione di RFI, esiste una serie di attività di sicurezza che hanno impatto con il personale di condotta, per cui la

loro gestione d'interfaccia di RFI dovrebbe essere garantita da risorse di provata esperienza.

Per tali motivi come FAST, al fine di migliorare la governance dell'organizzazione, sia in termini di sicurezza sia di produttività, proponiamo di costituire un'UMA di Trazione all'interno delle DTP, eventualmente sotto il Controllo

UFFICI

Gli uffici rappresentano una realtà complessa in cui sono presenti tante specificità diverse.

Vorremmo sapere. Avere le consistenze, per avere un organigramma aggiornato con tutti i Reparti e staff delle DTP e di sede centrale; ma forse nemmeno l'azienda lo ha.

Le parti amministrative sono relative a gestione della parte amministrativa o giuridica del personale; la parte relativa agli investimenti, con figure nuove consolidate nel tempo ma mai valutate in sede di confronto sindacale.

Ugualmente importante la parte tecnico amministrativa, dove si svolge una fase delicata

ed essenziale, ovvero quella relativa alla gestione tecnico amministrativa degli appalti in cui sono presenti figure cariche di responsabilità non riconosciuta e sostenuta da anni. Responsabilità penali e civili pesanti, tanto più quando i mezzi e la formazione sono approssimativi e pro forma.

Vorremmo emergessero tali figure, quali il coordinatore per la sicurezza, sia in fase progettuale sia in quella esecutiva, così come il direttore lavori e le figure legate alla Validazione progettuale o chi verifica impianti; si badi che sono tutte figure normate per legge, i cui errori sono puniti individualmente, personalmente.

Non dimentichiamo le coperture assicurative e tutele legali che devono essere disponibili per consultazione e messa in pratica.

Riconoscere il lavoro reale svolto, come già detto in RFI ATTIVITA' TECNICO AMMINISTRATIVE - FAST INFORMA del 5-11-2014, ad esempio: se i cantieri sono notturni e il CEL ha profilo uffici può lavorare di notte e vedere riconosciuto il suo lavoro? E le responsabilità connesse al suo lavoro?

Investimenti

Si è ventilato di un piano di investimenti di oltre 300 milioni di euro e di mezzi nuovi e idonei ai tempi, oltre alla riorganizzazione, ma esiste un piano strutturato che coordina investimenti, azioni, riorganizzazione, strutturazione aziendale?

Riassumendo

In definitiva, occorre affrontare in modo chiaro e realistico la situazione con i vincoli connessi ma senza scaricare, con fretta e approssimazione, su chi lavora gli oneri della riorganizzazione.

Vogliamo certezze, chiarezza e concretezza, chiediamo da tempo di affrontare la situazione e vogliamo farlo per non lasciare mano libera ai liberi ai soliti noti che sull'emergenza

costruiscono soluzioni improvvisate. Bisogna presidiare anche il livello politico che troppo spesso agisce senza una visione generale ma per soddisfare spinte oscure, più tese a ridurre garanzie che a organizzare in modo efficiente la produzione.

Sosteneteci in questo sforzo a tutela dei lavoratori, seguite sul sito FAST www.fastferrovie.it quanto avviene, aderite al Fast perché l'unione fa la forza e mai come ora il mondo del lavoro ha necessità di una rappresentanza reale e non di facciata. Rileggete l'editoriale "Il tradimento della rappresentanza fa più male dei manganelli" di Pietro Serbassi su la voce n°3-2014.



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

Per informarvi seguite sul sito FAST, www.fastferrovie.it, l'evoluzione e chiedete ai nostri rappresentanti sul territorio