

IN QUESTO NUMERO

- *Convocazioni degli Amministratori Delegati del Gruppo FS e di Trenitalia*
- *Relazioni Sindacali con le società del Gruppo FS*
- *Si concretizza il CPO attraverso programmi concreti*
- *Avviato il tavolo tecnico con R.T.C.*
- *Vertenza Sicurezza: -"GSM-R"- -Disp. 27 e 57 del 2005 "ever green"-*

Convocazioni degli Amministratori Delegati del Gruppo FS e di Trenitalia

Rischiando di essere additati come degli "inguaribili insoddisfatti", vogliamo dire a chiare lettere che non ci riteniamo soddisfatti delle convocazioni telefoniche che il Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo FS, Ing. Elio Catania, e l'Amministratore Delegato di Trenitalia, Ing. Roberto Testore hanno fatto ai Segretari Nazionali rispettivamente per i giorni 16 e 10 novembre c.a.

Non siamo soddisfatti di queste convocazioni perché:

1. sono tardive e sono state attivate solamente dopo l'avvio di una grande mobilitazione del personale delle ferrovie; a tal proposito è necessario evidenziare che, nonostante la richiesta di incontro sia stata avanzata dal sindacato ai due A.D in modo congiunto e formale, le convocazioni sono state proposte separatamente e in maniera del tutto informale, quasi come se non se ne volesse lasciare traccia nell'ipotesi, temiamo molto probabile, che le cose non andassero nei modi auspicati dal Gruppo FS;

2. avvengono dopo il tentativo di modificare le microstrutture con il solo confronto territoriale;

3. avvengono contemporaneamente alla necessità aziendale di confrontarsi sulla programmazione dei treni per il 2006 per chiedere al sindacato nazionale le flessibilità nei turni del personale di macchina e di scorta;

4. abbiamo l'impressione che il sindacato continui ad essere interpretato quale strumento per mascherare sbagli manageriali e non quale soggetto attivo nella costruzione dello sviluppo del Gruppo FS.

La storia insegna che qualsiasi situazione di utilizzazione strumentale dell'uomo sull'uomo non ha mai portato sviluppo, anzi, la drastica fine di tali situazioni è stata la base di forti cambiamenti culturali e di avvio di periodi di grande sviluppo.

Non ci permettiamo ora di fare paragoni, che sarebbero certamente fuori luogo, ma ci interessa dichiarare tutta la no-

stra disapprovazione allo stato di emarginazione in cui si sta cercando di mettere il sindacato.

Dopo queste premesse, riteniamo siano più chiare le nostre perplessità in merito alle due convocazioni che interpretiamo come "passaggi formali" per cercare di dimostrare che le responsabilità dei problemi del Gruppo FS sono da ascrivere al sindacato e - di conseguenza - ai lavoratori.

Pur affrontando gli incontri con il nostro consueto spirito propositivo, non ci sentiamo nello stato d'animo di dire "finalmente!", in quanto il nostro ruolo rischia di essere utilizzato strumentalmente solo per giustificare e coprire gli ormai troppi ed evidenti "strafalcioni" nella programmazione aziendale che ovviamente sono imputabili al solo management.

Cercheremo comunque di fare la nostra parte come sempre, valuteremo i fatti concreti e indicheremo agli altri sindacati le nostre proposte sul da farsi.

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
7/11	14:00	Direzione Generale Inail (vertenza Amianto)
8/11	10:00	RTC CCNL
9/11	10:00	RTC CCNL
10/11	10:00	Gruppo di lavoro del macchinista

Relazioni Sindacali con le società del Gruppo FS

Sinceramente c'è molto poco da dire in merito alle relazioni sindacali nazionali con le diverse società.

Quello che possiamo capire - grazie al continuo confronto con i nostri segretari regionali che ci informano sulle continue riorganizzazioni (più o meno unilaterali) che stanno

avvenendo su tutto il territorio - è che il dialogo è molto più ampio a livello regionale che a livello nazionale; del resto da tempo stiamo denunciando il tentativo di "scavalcare" le segreterie nazionali.

Abbiamo il sospetto che la nuova organizzazione del

R.U.O. - nel quale i vari dirigenti hanno vaste zone di competenza - sia strumentale a favorire il confronto diretto fra il dirigente nazionale e le strutture periferiche, oscurando contemporaneamente il ruolo delle RSU che stanno progressivamente perdendo il

(Continua a pagina 2)

riferimento aziendale, avendo più collegi gli stessi riferimenti per gli stessi problemi negli stessi bacini con la conseguente confusione che tutti i giorni siamo costretti a vedere.

In questa bagarre le società del Gruppo FS riescono a barcamenarsi più o meno bene, nonostante il crescente malumore che sta serpeggiando all'interno del gruppo.

La scadenza contrattuale della programmazione dei turni del personale di macchina e di scorta e la necessità di accorpare i servizi della Direzione Generale Organizzativa Passeggeri è il primo nodo che sta arrivando al pettine.

Infatti il tempo stringe se si vuole arrivare a programmare per tempo e con le flessibilità

del caso la produzione 2006 del traffico passeggeri di Trenitalia.

Una programmazione questa che non riguarda solo come vengono costruiti i turni di lavoro del personale dei macchinisti e viaggiante ma anche e soprattutto come viene distribuita la produzione e quindi la conseguente organizzazione sul territorio dei vari impianti di trazione e di scorta.

Questi motivi ci portano ad analizzare le ripartizioni (che ci dovrebbero venire consegnate lunedì 7 novembre c.a.) sia con il gruppo di lavoro del personale di macchina e poi successivamente con il gruppo di lavoro del personale viaggiante.

È nostra intenzione in questo periodo di favorire la massima partecipazione delle segreterie regionali con il gruppo di lavoro centrale, cercando di superare il naturale campanilismo che in questa fase spesso l'ha fatta da padrone. Gli importanti appuntamenti in scadenza ci impongono di ricercare soluzioni adeguate e perché no, anche coraggiose, se necessario.

Dovremo trovare la giusta serenità per affrontare preparati il negoziato e certamente questo potrà iniziare solo dopo aver chiarito all'azienda il ruolo che il sindacato intende continuare a svolgere nella tutela del lavoro e dei lavoratori.

...Dovremo trovare la giusta serenità per affrontare preparati il negoziato...

Avviato il tavolo tecnico con R.T.C.

Nella settimana appena trascorsa abbiamo avuto modo di confrontarci con la dirigenza di RTC su una probabile fase di raffronto fra la proposta fatta dall'azienda e quello che è contenuto nel Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie.

Com'è ovvio che sia, questa prima fase di studio è piena di tatticismo da ambo le parti, nella ricerca di capire quali siano gli spazi di trattativa nella ricerca di trovare il massimo risultato possibile.

Da parte del sindacato si richiede la totale adesione al

C.C.N.L. delle A.F. per poi valutare tutte le possibili soluzioni nell'accordo di convergenza con la tempistica che si renderà necessaria.

Dal canto suo la dirigenza di RTC si dimostra propositiva nel discutere una prima fase di convergenza fra quelli che sono gli attuali contratti individuali adottati e il futuro Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie, che si prefigge di stipulare al momento dell'ormai prossimo rinnovo.

È evidente che le distanze così dette sembrano incolmabili, ma il fatto di essersi

seduti intorno ad un tavolo ed entrare nel vivo dei problemi non può che essere valutato positivamente e diventa una grave responsabilità interrompere il dialogo intrapreso a fatica.

Del resto, dopo la presentazione della società e del proprio piano d'impresa, il 2 novembre si è entrati nel merito del sistema retributivo e dei turni di lavoro, con la consegna di ulteriori documenti. Ora negli incontri che si terranno nei giorni 8 e 9 novembre p.v. auspichiamo si entri nel vivo e si cominci a cercare le soluzioni praticabili.

Come sindacato siamo molto attenti a questo negoziato per diversi motivi, quali:

- l'attenzione che le altre imprese di trasporto hanno riservato al risultato che ne scaturirà. Come imprese di trasporto intendiamo tutte quelle certificate tali a partire da Trenitalia che è prossima al rinnovo di un contratto che non ha mai apprezzato e delle altre che ormai sentono l'esigenza sempre più forte di garantire e garantirsi con i propri dipendenti tramite Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro;
- la possibilità di poter e

dover valutare i pro i contro dei diversi sistemi di retribuzione che vengono adottati;

- la possibilità di poter e dover valutare il diverso modo di organizzare l'orario di lavoro;
- la possibilità concreta che questa sia la strada giusta per costruire quella "clausola sociale" che da sempre abbiamo chiesto.

Le difficoltà più ostiche che in questa prima fase possiamo evidenziare sono dovute essenzialmente da quei famosi "vincoli di sistema", ai quali troppo spesso si ricorre in questi casi per mascherare

gli obiettivi che non possono essere apertamente dichiarati dalle parti. Nel caso specifico, nei confronti della società RTC, per quanto riguarda la non volontà di aderire al CCNL delle A.F. a prescindere dalla sua convenienza o meno; nei confronti del sindacato, per quanto riguarda la volontà di voler far aderire al CCNL delle AF a prescindere da qualsiasi altra soluzione raggiungibile poi successivamente se necessaria.

Oggi, l'essere riusciti ad aprire un tavolo sul quale si prova a valutare tecnicamente la possibilità di condividere un percorso, ci sembra già un buon punto di partenza.

...Le difficoltà più ostiche che in questa prima fase possiamo evidenziare sono dovute essenzialmente da quei famosi "vincoli di sistema"....

Si concretizza il CPO attraverso programmi concreti

Giorno 26 ottobre 2005 si è tenuto nella sede di Roma l'incontro mensile del Comitato Pari Opportunità Nazionale FS Spa.

La nostra O.S. è stata rappresentata dall'amica Genny Lello.

L'interesse del comitato si è focalizzato sul programma formativo 2005-2006, che vedrà coinvolte tutte le componenti CPO nazionali e territoriali. La formazione delle componenti CPO Nazionale del gruppo Ferrovie dello Stato si concretizzerà in un corso che si terrà a Roma dal 13 al 15 dicembre

2005 a cura dello "Studio Come di Roma" che si occupa di sistemi di qualità dei servizi, consulenza per lo sviluppo delle risorse e ricerca dei sistemi di qualità e formazione. Per le componenti effettive dei CPO regionali è previsto un corso base da svolgersi in forma residenziale per tre giorni consecutivi al fine di affrontare le stesse problematiche del corso nazionale.

La sede e la data sono ancora da essere individuate. Per le componenti supplenti dei CPO regionali è previsto un seminario, della durata di

un giorno, nel corso del quale si affronterà il tema del cambiamento organizzativo nella prospettiva di genere; anche per questo seminario la sede e la data sono da stabilire. Nel corso dell'incontro del giorno 26 ottobre si è affrontato anche il tema della visibilità dei CPO, sia all'interno che all'esterno del gruppo. Al fine di rafforzare i canali di comunicazione è in corso di costruzione una pagina web all'interno del portale del gruppo F.S. spa.

Vertenza Sicurezza

In merito alla vertenza sulla sicurezza,, in attesa di riaprire il confronto sul sistema VAC-MA, nella settimana passata e congiuntamente con le altre O.S., abbiamo inviato due lettere (allegate) per sensibilizzare il Gruppo FS sulle problematiche attinenti al GSM-R e alla modifica normativa prevista con le Disposizioni 27/2005 (quella che ormai fra il personale ha preso il nome di “ever green”).

- “GSM-R” -

Il “virus” di voler per forza interpretare le norme nel Gruppo FS ha colpito anche alcuni responsabili d’impianto, rivedendo in maniera restrittiva le norme emanate da RFI (Disp. 35 – 36/04) in materia di utilizzo di apparati GSM-R.

E pensare che tali norme sono state confermate anche dalla Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema, che del resto non avrebbe potuto fare diversamente.

Nella specifica lettera abbiamo evidenziato che, mentre le disposizioni stabiliscono la necessità della presenza di un apparato telefonico fisso o palmare, diventano singolari le comunicazioni che alcuni capi impianto hanno fatto al PdM in merito alla volontà di distogliere dal servizio il personale che non è in possesso dell’apparato telefonico GSM-R.

Ci è sembrato un atto dovuto ricordare “agli addetti ai lavori” che la disposizione 35/04 prevede che gli apparati GSM-R siano in dotazione alle locomotive e che eccezionalmente e temporaneamente il PdM sia munito di apparecchi cellulari GSM-R.

Comunque abbiamo confermato la nostra disponibilità a definire norme temporanee per la custodia e mantenimento in efficienza degli apparecchi telefonici cellulari GSM-R, così come precedentemente annunciato in una lettera il 15 marzo c.a.

Nel frattempo è ovviamente necessario che tali apparecchi debbano essere messe a disposizione dei macchinisti in tutti gli impianti o i luoghi di presentazione per essere prelevati all’inizio servizio, per poi riconsegnarli al termine del servizio.

Eventuali disservizi causati dal mancato possesso o mal funzionamento del telefono cellulare dovrà essere ascritto alla piena responsabilità dell’impresa di trasporto

- Disp. 27 e 57 del 2005 “ever green” -

Ancora una volta siamo stati costretti a chiedere la sospensione della Disposizione 27e 57-/2005, per ora sempre rimandata dal Gestore dell’Infrastruttura.

Ancora una volta abbiamo evidenziato l’impatto negativo di questa disposizione che potrebbe avere sulla regolarità della circolazione dei treni e forse anche sugli standard di sicurezza.

Questa volta abbiamo evidenziato in maniera molto dettagliata quali sono le motivazioni che ci spingono a chiedere la sospensione di questi provvedimenti, oltre a nutrire ragionevoli dubbi sulla tempistica prevista per la completa attivazione di tutti i sistemi tecnologici

*...abbiamo
confermato la
nostra disponibilità
a definire norme
temporanee per la
custodia e
mantenimento in
efficienza degli
apparecchi
telefonici cellulari
GSM-R...*



Roma, 04 novembre 2005

Ing. Alberto Chioveti
Direzione Generale Trasporto Ferroviario
Ministero delle Infrastrutture

Ing. Michele Elia
Direzione Tecnica
RFI SpA

Dott. Luciano Carbone
Direzione Risorse Umane e Organizzazione
Trenitalia SpA

Oggetto: Modifiche regolamentari introdotte dalle Disposizioni Direzione Tecnica RFI n. 27/05 e 57/05.

Già in data 26 luglio 2005 e in data 1 settembre 2005, abbiamo inoltrato note relative alla Disposizione 27/05 RFI, evidenziando l'impatto negativo che la disposizione stessa potrebbe avere sulla regolarità, sulla sicurezza della circolazione dei treni e sugli standard di sicurezza.

La Disposizione 27/05, sospesa da RFI fino 6 novembre 2005 e la Disposizione 57/05, prevedendo che i segnali di stazione siano disposti per il libero transito anziché per la fermata, affida unicamente al PdM l'onere di individuare le stazioni di fermata, vanificando l'ausilio all'operato che, importanti apparecchiature di sicurezza sia di terra che di bordo quali RS, SCMT, segnali di 1° categoria, ecc., danno al macchinista.

Ci sembra superfluo far notare quanto: nebbia, cippi chilometrici divelti o offuscati da vegetazione, condizioni precarie dei fanali delle locomotive, perturbazioni meteorologiche, eccetera, siano presupposti ordinari nei quali si trovano ad operare quotidianamente i macchinisti in servizio ai treni. Vanificare, attraverso le modifiche emanate da RFI, l'ausilio delle apparecchiature di bordo succitate, nelle condizioni di esercizio appena descritte resta incomprensibile.

Le tecnologie ed i sistemi sopra richiamati sono o saranno introdotti a breve (?) -vedi tagli previsti dalla finanziaria- , coprendo l'intera rete ferroviaria, per garantire livelli maggiori di sicurezza. Con le disposizioni in parola vengono di fatto eluse le loro funzioni di controllo dell'operato del macchinista, sottraendo al PdM l'importante ausilio di apparecchiature che incidono in modo determinante sulla sicurezza della circolazione dei treni.

Per quanto detto, resta implicito che la possibilità che un treno salti le fermate per il servizio viaggiatori diventerà elevata, aumentando anche i rischi per le persone in attesa sui marciapiedi.

Vogliamo evidenziare come, in passato, scorciatoie regolamentari legate a logiche di efficientamento siano state concausa di incidenti, anche gravi, per le ferrovie e per la collettività.

Vi chiediamo, così come già comunicati il 26 luglio c. a., la sospensione delle disposizioni, ribadendo la disponibilità a trattare la materia in un incontro di merito.

Nel frattempo daremo indicazione al PdM di assumere, in prossimità delle località interessate dalle fermate, velocità cautelative idonee a localizzare i cippi chilometrici che rimangono, con l'entrata in vigore delle disposizioni 27/2005 - 57/05, l'unico punto di riferimento per l'individuazione delle stazioni.

In oltre si precisa che:

- ravvisando un aumento di stress, per il personale di condotta interessato, tale che potrebbe portare ad un decadimento della sicurezza d'esercizio;
- presagendo disservizi causati dalle necessarie velocità ridotte che il personale di macchina dovrà tenere nell'approssimarsi delle fermate;
- prevedendo un aumento di pericolosità, per i viaggiatori, legato a probabili "salti di fermata" succitati;

le scriventi saranno costrette a far intervenire le autorità competenti in materia, attraverso denunce ed esposti.

Distinti saluti.



Roma, 04 novembre 2005

Ing. Elio Catania
A.D. Gruppo F.S. S.p.A.

Ing. Mauro Moretti
A.D. RFI S.p.A.

Ing. Roberto Testore
A.D. Trenitalia S.p.A.

Dott. Luciano Carbone
Resp. Personale e Organizzazione
Trenitalia S.p.A.

Oggetto: consegna ed utilizzo nuovi apparati GSM-R.

Risulta alle scriventi che alcuni responsabili di Impianti Trazione stiano interpretando in maniera restrittiva le norme emanate da RFI (Disp. 35 - 36/04) in materia di utilizzo di apparati GSM-R e confermate dalla Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema. Infatti, mentre le disposizioni succitate stabiliscono che sulle locomotive in servizio ai treni debba essere presente un apparato telefonico fisso o palmare, non si comprende il significato delle comunicazioni, seppur verbali, date dai Capi Impianto e che "avvisano" il PdM che dal 1 novembre, chi non sarà possessore di apparato telefonico GSM-R cellulare, sarà distolto dai turni di servizio.

Nel rammentare che la disposizione 35/04 prevede che gli apparati GSM-R siano in dotazione alle locomotive e che eccezionalmente e temporaneamente il PdM sia munito di apparecchi cellulari GSM-R, confermiamo i contenuti della nota a voi inviata il 15 marzo 2005 e siamo pronti ad un incontro al fine di definire norme temporanee per la custodia e mantenimento in efficienza degli apparecchi telefonici GSM-R cellulari.

Nel frattempo ci sembra scontato che tali apparecchi debbano essere messi a disposizione dei macchinisti in tutti gli impianti o i luoghi di presentazione per essere prelevati all'inizio servizio, per poi riconsegnarli al termine del servizio. Resta implicito che disservizi di qualsiasi natura causati dal mancato possesso o funzionamento del telefono in questione, seppur erroneamente in dotazione personale, sarà a completo carico dell'Impresa.

Distinti saluti.

Filt (E. Nasso) Filt (T. Tolosco) Uilt (Dj Del Grosso) Fast-Ferrovie (P. Serbassi) Ugl (U. Nespoli) Or.S.A. (A. Romano)

Filt (E. Nasso) Filt (T. Tolosco) Uilt (Dj Del Grosso) Fast-Ferrovie (P. Serbassi) Ugl (U. Nespoli) Or.S.A. (A. Romano)



Tesseramento 2005

Per la tutela del lavoro!

Per la salvaguardia del salario!

Per la centralità del vettore ferroviario!

Per un trasporto ferroviario sicuro e competitivo

ADERISCI

E DAI FORZA

ALLA

FAST FERROVIE

FAST - CONFSAL

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613

Tel.: 06 4454697

Tel.: 06 47307666

**L'AUTONOMIA... UN VALORE PER
LA TUTELA DEL LAVORO E DELLA
SICUREZZA NEI TRASPORTI**

Siamo su internet

www.fastferrovie.it

(Continua da pagina 4)

sull'intera rete ferroviaria.

Resta comunque alta la possibilità che un treno salti le fermate per il servizio viaggiatori, aumentando anche i rischi per i "clienti" in attesa sui marciapiedi.

Abbiamo approfittato dell'occasione per ricordare che in passato l'applicazione d'imperio di scorciatoie regolamentari legate a logiche di efficientamento siano state concausa di incidenti.

Come si confà in simili occasioni, si è inoltre specificata l'intenzione del sindacato di indicare al personale di macchina quali iniziative dovrà prendere, qualora non venissero sospese tali disposizioni.

In ultima analisi vorremmo anche smentire quegli esperti di regolamenti che continuano a dire che da tempo i treni si fermano per servizio viaggiatori con la segnalazione verde verde in presenza del regime di blocco automatico: a tal proposito ci sembra d'obbligo ricordare che in tali fattispecie i segnali di protezione sono evidenziati per la loro "P" luminosa sullo stante del segnale e la "striscia gialla" sulle tavole di orientamento, rappresentando così una segnalazione sufficientemente evidente anche nelle condizioni più critiche di visibilità.