



**L'Ing. Catania garante delle
Relazioni Sindacali del Gruppo FS...
...un primo passo verso la
Discontinuità?**

IN QUESTO NUMERO

- *L'Ing. Catania garante delle Relazioni Sindacali del Gruppo FS... un primo passo verso la Discontinuità?*
- *RFI...*
- *Trenitalia...*
- *RTC...*

Quando cominciamo a dubitare sulla reale volontà dell'Ing. Catania, Amministratore Delegato del Gruppo FS, di voler realizzare la tanto promessa "discontinuità" con il passato, ecco che lo stesso A.D. scende direttamente in campo e guida le relazioni Sindacali di Gruppo nella riunione del giorno 24 novembre u.s..

Nelle precedenti riunioni non era andato oltre alle dichiarazioni di buone intenzioni, ma questa volta ci ha favorevolmente sorpreso presiedendo l'intero incontro e dettando i tempi degli argomenti da trattare e questo in coerenza con gli impegni che si era preso nella riunione precedente.

Ci eravamo abituati nelle riunioni passate ad un suo atto formale di premessa ai temi posti all'ordine del giorno della trattativa per poi salutarci e lasciare in mano ai suoi collaboratori lo svolgimento del confronto. Questa volta non è stato così.

Potremmo pensare che la dura posizione unitaria del sindacato e l'azione di lotta che si prefigura aspra e duratura in un momento dove anche "l'Azionista", con la manovra finanziaria, non facilita il lavoro del management FS, hanno fatto percepire all'Amministratore Delegato del Gruppo FS la necessità di rivedere il disastroso sistema delle Relazioni Industriali e di ricostruire un rapporto fiducioso nelle relazioni sindacali.

Molto più malignamente, invece, potremmo pensare che è solo un'operazione di "facciata" per "scaricare" l'azione di lotta del 12 dicembre 2005 e "imbrigliare" il sindacato al tavolo negoziale per evitare che si impegni sul territorio a motivare e spiegare ai lavoratori le motivazioni che ci preoccupano e richiedono il ricorso all'azione di sciopero stessa.

Entrando nei dettagli della riunione, l'ing. Catania ha elencato gli argomenti per i quali eravamo riuniti, quali erano quelli attinenti alla Società RFI s.p.a. e quali quelli attinenti alla Società Trenitalia s.p.a., rappresentate al tavolo dai rispettivi Amministratori Delegati.

Gli argomenti erano i seguenti:

⇒ **RFI s.p.a**

1. Manutenzione;
2. Circolazione;
3. Organici.

⇒ **Trenitalia s.p.a.**

1. SCMT/VACMA;
2. Logistica;
3. Manutenzione;
4. Organici – con particolare riferimento a quelli attinenti al PdM, PdB e personale manutentivo.

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
28/11	14:00	Direzione Operativa
29/11	14:00	Associazione Professionale SMA
30/11	18:00	Trenitalia
30/11	19:00	RFI

Argomenti trasversali a Rfi e Trenitalia e di diretto interesse della Holding:

1. Livelli di Produzione per il 2006;
2. Interpretazioni contrattuali (ancora irrisolte nonostante l'accordo del 23 giugno 2005);
3. Carezza e forte criticità nelle relazioni industriali.

Visto il corposo ordine del giorno, l'ing. Catania, dopo l'esposizione degli argomenti, molto pragmaticamente ha asserito che per ricostruire le Relazioni Industriali non c'è bisogno di parlarne con tanti paroloni ma è sufficiente iniziare a lavorare ed entrare nel vivo degli argomenti: per cominciare e con i tempi che ci eravamo imposti dovevamo affrontare subito gli argomenti attinenti alla Società RFI s.p.a. e i primi due attinenti la Società Trenitalia.

Il 24 novembre u.s è ripreso il confronto con il Gruppo FS alla presenza dell'A.D. Ing Catania.

Al tavolo erano presenti, oltre l'Ing. Catania gli Amministratori Delegati di Trenitalia Dr. Testore e RFI ing. Moretti e per la Holding il Dr. Forlenza.

L'incontro si è aperto con una illustrazione dell' Ing Catania che ha di fatto riassunto agli Amministratori presenti i punti e le osservazioni poste dalle O.S. Nel corso del precedente incontro del 14 novembre, partendo dalla Società RFI. (effetti della Finanziaria su RFI in merito a completamento Tecnologico attuale e futuro, verifica accordo 21 maggio 2004, risorse umane etc.)

L'Ing. Moretti chiarito subito, che nonostante il forte taglio di risorse economiche previsto dalla finanziaria l'innovazione tecnologica "va avanti anche ricorrendo se necessario all'indebitamento societario", è passato ad analizzare gli altri aspetti, dando, almeno a livello illustrativo programmatico, sufficienti risposte.

Ciò non toglie che da parte sindacale abbiamo evidenziato come al di là delle sufficienti risposte, permangono gravi problemi da analizzare e risolvere sia a livello centrale che territoriale.

Non a caso, infatti, vi sono dichiarazioni di sciopero di alcuni territori e lo stato di



mobilitazione proclamato in altri, anche in quei territori dove sono stati siglati accordi che però restano solo buone intenzioni sulla carta.

Un segnale chiaro di un malessere sempre più profondo che è fatto di incertezze, di modifiche all'organizzazione del lavoro non trattate, di rivisitazione delle strutture organizzative, di carenze ormai croniche di organico. I piani di attività sono spesso un elenco di cose da fare impostate su quello che c'è per fare quello che è possibile o più urgente. Si invertono i criteri di programmazione: non quello che è necessario fare con le risorse occorrenti, ma quello che è ragionevolmente possibile fare. Mancano le risorse e le attrezzature e le mille nuove assunzioni, concordate a maggio 2004 (tra l'altro ancora da completare) erano la fotografia della situazione al 2004 ora a un anno e mezzo di distanza sono ancora attuali?????

In merito al capitolo investimenti, fermo restando le dichiarazioni dell'Ing. Moretti, abbiamo ribadito la mancanza di risorse (anche quest'anno si ipotizzano 500 milioni di euro in meno sulla parte corrente che finanzia la manutenzione), e di come gli investimenti vengono rinviati secondo piani di priorità

definiti dal CIPE, e dell'impossibilità della società di auto-finanziarsi.

Gli unici certi, finanziati cash, sono quelli legati alle attivazioni di sistemi di controllo del treno e di regolazione della circolazione. SCMT, SSC, SCC, AV/AC, sistemi legati alla sicurezza e che potranno garantirla in misura maggiore di quanto oggi non sia realizzato, il tutto tralasciato sostanzialmente al periodo 2007/2008, con grandi trasformazioni nel lavoro. L'attivazione di telecomandi che consentono la gestione della circolazione su una tratta di 600/800 chilometri o di un nodo ferroviario, la manutenzione di apparati di nuova concezione e con nuova tecnologia richiedono una profonda revisione dell'organizzazione del lavoro.

In quest'ottica si rende necessario impostare nuove strutture, nuove professionalità a cui debbono corrispondere nuovi valori, nuovi inquadramenti e nuove retribuzioni.

A conclusione dell'incontro, l'Ing. Catania, preso atto delle osservazioni poste dalle O.S., ha invitato la società RFI ad aprire immediatamente il confronto per cercare di cercare di trovare soluzioni ai molteplici problemi aperti.

RFI comunicava subito la propria disponibilità, convocandoci formalmente per il giorno 30 novembre p.v.

Mancano le risorse e le attrezzature e le mille nuove assunzioni, concordate a maggio 2004...



Sempre sotto la supervisione dell'A.D. del Gruppo FS, il confronto è proseguito con una breve esposizione da parte dell'Amministratore Delegato ing. Roberto Testore sullo "stato dell'arte" della situazione produttiva e organizzativa di Trenitalia, nonché sugli sviluppi e obiettivi in merito alla difficile vertenza aperta sul VACMA.

Questa premessa ripercorreva cose dette e ridette nelle precedenti e inconcludenti riunioni che si sono svolte dopo la firma dell'accordo del 23 giugno u.s., tra le quali:

- resoconto dello stato di avanzamento dell'ingegnerizzazione dei locomotori con il sistema VACMA e SCMT integrato nel pieno rispetto della pianificazione presentata al Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti nel mese di Gennaio 2005 (Pianificazione presentata dopo il primo accordo fatto con il sindacato sul VACMA nell'ottobre 2004 e quando era ancora in piedi una commissione tecnica che valutava l'ergonomia del sistema sui locomotori e ciò in evidente spregio delle relazioni sindacati);
- proposta di una commissione che valuti l'ergonomia dei banchi di manovra attrezzati con i diversi sistemi di reiterazione, escluso il pedale, ma con le touche, oppure con pedale escludibile o con touche e pedale attivi;
- ulteriore posticipo del blocco dell'installazione del pedale;
- verifica dell'accordo sulla manutenzione che ha permesso la conclusione positiva sul territorio lasciando aperte però ancora alcune criticità che impediscono di realizzare concretamente i preventivati miglioramenti produttivi. L'AD ha però giustificato il momentaneo mancato beneficio a causa del poco tempo trascorso ed ha assicurato nel contempo che nei primi mesi dell'anno venturo saranno evidenti livelli di produzione anche migliori di quelli ipotizzati

La rimessa in produzione dei 38 treni soppressi a causa del restyling della 508 carrozze che sono state recentemente ritirate dalla circolazione dopo la grossa polemica mediatica autunnale "sull'invasione dei treni" da parte di insetti e parassiti di vario genere.

La riunione è stata aggiornata al 30 novembre c.m.; in tale sede si dovrà affrontare - oltre alle problematiche suesposte - anche il problema delle risorse umane necessarie in una logica di riequilibrio condiviso del personale. Successivamente si dovranno affrontare le altre problematiche aperte nella ricerca di soluzioni finalizzate ad assicurare il trend produttivo dell'azienda.

Considerazioni:

Gli argomenti che ancora rimangono in sospeso, viste le priorità assegnate, sono:

- ⇒ Logistica;
- ⇒ Organici.

Gli organici sono un argomento trasversale a tutte le società del Gruppo FS, anche se la carenza dichiarata da Trenitalia - con i dati di ripartizione dei servizi - è quella più evidente e che non può più essere ignorata.

Argomento trasversale, fra Trenitalia e RFI e che dovremmo affrontare da subito è quello sulla messa in opera dei sistemi di sicurezza e controllo della presenza del macchinista. Il sindacato, al fine di affrontare questo delicato problema, ha chiesto un atto concreto che sia utile a ristabilire serenità ad una discussione che è stata esasperata da continue prese di posizione unilaterali sia di RFI che di Trenitalia. L'atto richiesto a Trenitalia è esclusione immediata di tutti i VACMA sui locomotori e automotrici dove non è stato ancora installato l'SCMT - che per dichiarazione di Trenitalia - dovrebbero essere circa 1000 - .

Nella riunione è stata forte e decisa la denuncia del sindacato tutto che RFI - con le sue regole - sembra traslare la responsabilità della circolazione ferroviaria (oggi a carico del Gestore dell'Infrastruttura), alle imprese di trasporto e queste - a loro volta - scaricano sempre più le responsabilità sul macchinista, con l'aggravante della ricerca di abbattere i costi spingendolo da solo alla condotta dei treni.

Questo personale si trova ora ad operare sempre con più responsabilità sulla circolazione treni, sia responsabilità legate alla sicurezza dell'esercizio sia commerciali - vedasi il caso dell'a disposizione del "ever green" (segnali sempre disposti a via libera) - e tutto questo senza curare adeguatamente - oltre che la fattibilità dei carichi di lavoro che vengono dati a questo personale - anche:

- la formazione,
- l'ambiente di lavoro,
- la logistica,
- la soddisfazione economica.

Come si può facilmente notare, non sarà facile affrontare argomenti come la produttività se prima non si è chiarito e condiviso come, quando e in che condizioni si chiede ai macchinisti e al personale di bordo di lavorare.

...non sarà facile affrontare argomenti come la produttività se prima non si è chiarito e condiviso come, quando e in che condizioni si chiede ai macchinisti ed al personale di bordo di lavorare!



Segreteria Nazionale

Roma, lì 25 novembre 2005
Prot.n° 742/2

Spett.le
Rail Traction Company s.p.a
Presidente
Dott. Ferdinand Willett
Roma

Spett.le
Rail Traction Company s.p.a
Amministratore Delegato
Ing. Giuseppe Sciarone
Roma

Spett.le
Rail Traction Company s.p.a
Direttore Relazioni Industriali
Dott. Adriano Tomaro
Roma

Oggetto: relazioni sindacali

In merito alla vs missiva del 24 novembre 2005, riservandoci di entrare nel merito del contenuto in altre occasioni, con la presente è mia intenzione stigmatizzare l'omissione, da parte vostra, gli indirizzi di Segreteria Generale Confisal e di Segreteria Generale FAST nell'elenco dei destinatari della lettera in questione.

Ignorando i motivi di tale omissioni, ritenendole comunque non dettate da una volontà di discriminanza, colgo l'occasione per ricordare alle SV che la FAST Ferrovie è un sindacato che tutela i lavoratori delle attività ferroviarie ed è aderente alla FAST (Federazione Autonome dei Sindacati dei Trasporti) il cui legale rappresentate è il Segretario Generale sig. Giovanni Martinelli con sede legale in via Varese n° 34 c.a.p. 00185 Roma tel 06.4454923 fax 06.49385806 e-mail sig. @sindacatofast.it. A sua volta la FAST aderisce alla Confisal (Confederazione Generale Sindacati Autonomi Lavoratori) il cui legale rappresentate è il Segretario Generale prof. Marco Paolo Nigri con sede legale in viale Trastevere n° 60 c.a.p. 00153 Roma tel 06.5852071 fax 06.5818218 e-mail info@confisal.it.

Nonostante le difficoltà al tavolo negoziale per condividere regole certe come il CCNL delle A.F. con sommo rammarico sono costretto ad denunciare che ci risulta, da parte della dirigenza della produzione, un'escalation di utilizzazioni del personale fuori da qualsivoglia normativa contrattata che addirittura va oltre le attuali disposizioni legislative in materia di orario di lavoro rischiando di compromettere, in tal modo, la sicurezza dello stesso esercizio ferroviario. Pertanto si chiede un immediato monitoraggio della reale situazione al fine di portare soluzioni che normalizzano l'utilizzazione del personale. Auspicando che per il futuro analoghe situazioni di imbarazzo non abbiano più a ripetersi si coglie l'occasione per inviare distinti saluti

Il Segretario Nazionale
Pietro Serbassi
P. Serbassi

FEDERAZIONE AUTONOMA DEI SINDACATI DEI TRASPORTI - FERROVIE
Via Albani n° 1 - 00177 - ROMA
Tel: 06.6482900 - 6482901 - 4730766 FAX: 06.47307556



Roma, 25 novembre 2005
Prot. N° 05/329.01 RU

Alla cortese attenzione:
SEGRETARIO NAZIONALE FAST FERROVIE
Sig. PIETRO SERBASSI
Via del Castro Pretorio, 42 - 00185 Roma
Fax n° 06 47 30 75 56

Oggetto: relazioni sindacali

In riferimento alla Vostra nota del 25.11.2005 (Prot. 742/2), Vi assicuriamo che il mancato invio della nostra missiva, con all'oggetto la proposta aziendale in materia di contratto collettivo di lavoro, sia al Segretario Generale della Federazione Autonome dei Sindacati dei Trasporti, Sig. Giovanni Martinelli, che al Segretario Generale della Confederazione Generale Sindacati Autonomi Lavoratori, Sig. Marco Paolo Nigri, non vuole costituire assolutamente una discriminazione nei Vostri confronti.

Sarà nostra cura evitare per il futuro il ripetersi di analoghe situazioni. Riguardo alla Vostra preoccupazione sui carichi di lavoro del Personale operativo, Vi garantiamo che per RTC la sicurezza nei servizi erogati rappresenta la priorità dell'azienda, prima ancora dei risultati operativi e della soddisfazione del Cliente. Coerentemente, da parte di RTC il rispetto delle attuali disposizioni legislative in materia di orario di lavoro è rigoroso sia in programmazione che in effettivo esercizio.

E' vero, invece, che nelle ultime settimane la circolazione dei nostri treni si svolge con notevole irregolarità a causa di gravi problemi organizzativi delle Imprese Ferroviarie operanti in Austria e, soprattutto, in Germania. La nostra Azienda si sta adoperando per minimizzare gli effetti negativi di tale situazione critica. E' altrettanto vero, inoltre, che bisogna rendere merito al Personale operativo di RTC della dedizione dimostrata, grazie alla quale la nostra organizzazione sta dimostrando di saper rispondere anche in situazioni di estrema difficoltà causate da fattori esterni.

Cordiali saluti.

RAIL TRACTION COMPANY S.P.A.
Responsabile Risorse Umane
Adriano Tomaro
A. Tomaro

via Stollia 65
00187 Roma
tel: 06 4875381 r.a.
fax 06 42011379
e-mail: direzione@railtraction.it

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**

Siamo su internet

www.fastferrovie.it



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

L'inconclu-
dente tattici-
simo al tavolo

negoziale e il crescente malumore dei lavoratori di questa società, ha costretto le segreterie regionali del Veneto a dichiarare un'azione di sciopero di 24 ore, dalle ore 8,00 del 29 alle ore 8,00 del 30 novembre 2005.

Alla luce della dichiarazione di sciopero, non è stato possibile fare la prevista riunione con l'Amministratore Delegato. Anzi, come risposta alla dichiarazione di sciopero, la società ha inviato al sindacato una sintesi delle sue proposte di contratto aziendale che sarebbe disposta a stipulare con il sindacato e inoltre, sempre nella stessa lettera, viene preannunciata la volontà di partecipare al rinnovo del CCNL

delle Attività Ferroviarie.

Entrando nel merito della proposta avanzata, si è avuto modo di verificare - già nell'enunciazione degli argomenti - tutta la distanza che esiste tra il nostro modo di vedere la costruzione di un reticolo di regole che tutelano il lavoro, rispetto alla volontà aziendale di chiarire qualche principio di massima nei termini di legge, in cambio di accordi di relazioni sindacali che vincolino più il sindacato che la società.

Siamo proprio lontani se è questo lo stato dell'arte!

Tutta questa vertenza si incastra in un periodo nel quale viene richiesto al personale della circolazione una sempre

più marcata escalation di richieste di utilizzazioni straordinarie.

Ritenendo questo atteggiamento un altro elemento di crisi delle relazioni sindacali, come segreteria nazionale abbiamo denunciato alla società queste violazioni e l'abbiamo diffidato dal continuare a chiederle al personale .

Nello scambio di lettere, che si allegano, è evidente che anche in questa società sono stati assunti i "distorti" atteggiamenti in uso nel Gruppo FS. Infatti, come nel Gruppo FS per far fronte e inefficienze gestionali del management, si richiede "collaborazione" al personale, di converso, in RTC, si "rende merito al per-

sonale operativo per la dedizione dimostrata".

Forse questi manager equiparano troppo facilmente il personale dell'esercizio ferroviario a lavoratori che normalmente operano in perimetri di spazio e tempo ben delimitati, per poi alla prima difficoltà ricorrere a mielosi complimenti per la "collaborazione" o la "dedizione" dimostrata.

Per quanto ci riguarda, il personale addetto all'esercizio ferroviario ha un innato senso di responsabilità ed è proprio per questo che le aziende "devono riconoscerlo nei Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro" e smetterla una buona volta per tutte di ricercare la competitività proprio sul costo del lavoro di questi lavoratori!

