

27 marzo 2014

RIORGANIZZAZIONE RFI
IL PUNTO E LE PROSPETTIVE

Per il nostro futuro



L'azienda, sull'onda delle richieste politiche contenute nel contratto di programma fra RFI e Stato, è pronta a proporre una riorganizzazione volta a ridurre pesantemente i costi. Ricordiamo la riorganizzazione strutturale del 2004 e rileviamo che molte problematiche presenti già allora, dopo un decennio attendono ancora soluzione.

Ne ricordiamo alcune come esempio.

Definizione delle figure tecniche, asse portante aziendale, di tecnici, coordinatori sicurezza lavori, direttori lavori, progettisti, e tante altre create dall'azienda in questi anni come quelle del settore.

Specializzazione e professionalizzazione del personale anche per le norme vigenti.

Problematiche aperte come il lavaggio dei DPI, nonostante quanto disposto dal Decreto 81, nell'articolo 8.

L'organizzazione dedicata alla leva aziendale più importante: la Formazione.

La semplificazione organizzativa, orario di lavoro e altre mille laccioli burocratici emersi nel tempo, artificialmente utili solo a demotivare.

L'internalizzazione reale di attività spesso pregiate che sono delegate a caro prezzo anche occupazionale.

E tanto altro ancora.

Constatiamo inoltre che le riorganizzazioni, come gli accordi, hanno credibilità se si applicano integralmente.

Sempre più spesso si raggiungono accordi che poi non vengono applicati integralmente o sono

disattesi in funzione delle utilità momentanee.

Un esempio specifico è l'accordo del 2 agosto su Pulizia e Decoro, che ormai appartiene al passato ampiamente superato dagli eventi.

Il confronto sulla riorganizzazione della manutenzione in corso ha registrato un ennesimo stop a fine gennaio, lasciando incompleti argomenti importanti a cui siamo sensibili.

Pensiamo che insieme, Azienda e Sindacato, debbano riflettere se occorre una riorganizzazione che tenga conto solo ed esclusivamente del contesto economico societario oppure se occorre dare un vero impulso per rispondere alla realtà di chi deve quotidianamente, responsabilmente e professionalmente garantire sicurezza ed efficienza della rete ferroviaria, bene collettivo e pubblico.

Una riorganizzazione che garantisca non un mero risultato economico, ma efficienza e funzionalità dei processi prima di tutto per garantire il nostro lavoro.

A tutti è chiaro che la difficile situazione economica nazionale si riflette sulla nostra azienda e sul nostro lavoro in relazione alle indicazioni politiche contenute nel contratto di programma.

Nostro compito è salvaguardare il lavoro anche per mezzo di un'organizzazione funzionale e con un programma di formazione e riconversione che aiuti la ricollocazione di quanti vedranno la necessità di ricollocarsi.

Una buona organizzazione DEVE produrre risultati credibili e sostenibili.

La Società, sin dal primo confronto ha fatto comprendere che è necessario accorciare il percorso di comando.

Di fatto, nella proposta sono previste la rimodulazione delle DTP, la ridefinizione di Ingegneria & Tecnologie a seguito della soppressione del GOT.

Sostanzialmente le Unità Territoriali vengono confermate, con l'inclusione di nuove strutture come ad esempio il CPO.

L'aspetto più complesso della proposta organizzativa aziendale è il nuovo modello proposto.

La riorganizzazione di Reparti-Zone-Tronchi insieme a cantieri meccanizzati lavori e cantieri TE.

Molti argomenti sono stati condivisi:

- Reparto SSE/LP
- Ridefinizione del Reparto CEI con il ruolo importante del Dote
- Specializzazione dei manutentori TE-IS-LAV sia sulle linee storiche che AV.

La società ha riconosciuto che i lavoratori impiegati per la manutenzione delle linee AV prevalentemente lavorano di notte, per cui occorre analizzare gli effetti del lavoro notturno e le sue ricadute organizzative.

La rappresentanza FAST al tavolo ha più volte puntualizzato che la formazione del personale merita un progetto più strutturato, perchè leggi europee in materia chiedono l'applicazione di regole comunitarie (vedi decreto 4 dell'ANSF del 9 Agosto del 2012), per le nuove tecnologie impiegate nell'impiantistica e sulle dotazioni di mezzi e

attrezzature al personale.

RFI ha confermato che svilupperà nelle scuole Professionali di Bologna e Chiusi la formazione per il personale della manutenzione; resta da chiarire come saranno servite le realtà centro meridionali.

Il superamento delle zone e tronchi per ottenere risparmi economici accorciando la leva di comando riducendo le figure di livello Q è annunciato come un processo non invasivo e non penalizzante per queste figure professionali.

FAST intende verificarlo concretamente.

Viene annunciata la trasformazione dell'attuale funzione del capo zona /capo tronco attraverso la modifica della disp. aziendale 190 in ruoli tecnici di staff che perdono parte delle specificità attuali, prima fra tutte la gestione del personale.

FAST è interessata a fare in modo che queste trasformazioni siano governate assicurando ai lavoratori certezza delle regole del lavoro.

Garantire ai lavoratori una mobilità sostenibile in relazione ai nuovi, ben più ampi ambiti territoriali, collegando la giurisdizione a prestazione lavorativa e mantenendola coerente con il CCNL in vigore.

FAST non ha nessuna intenzione di consentire la trasformazione dei manutentori in "piccioni viaggiatori", come quelli postali, prima di tutto per garantire un lavoro efficace, sostenibile e salubre.

FAST ha ribadito ai tavoli che le attuali giurisdizioni degli impianti zone/tronchi sono già oggi estese e che il territorio non si governa se si va oltre gli attuali confini che lo delimita.



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



Lo sosteniamo perché l'estensione territoriale, la reperibilità nonché l'attività notturna diventerebbero un problema pesantissimo per chi opera, riducendone di fatto prima di tutto l'efficacia d'azione.

In definitiva la sede di lavoro deve rimanere quella attuale.

Non si capisce come siano compatibili tempi di reperibilità e riparazione con le nuove giurisdizioni proposte.

Forse con nuovi, fantascientifici mezzi di trasporto?

Questi argomenti, presi ad esempio, meritano analisi ragionate e non correzioni affrettate dell'organizzazione, tese soprattutto a tagli di spesa come richiesto politicamente.

FAST sostiene il governo del territorio e non la desertificazione dei posti di manutenzione.

FAST sostiene che il trasporto è un compito dello Stato che deve garantire la mobilità per il lavoro, lo studio, la continuità territoriale.

Un tema delicatissimo da approfondire sarà la

manutenzione. Con quali mezzi Ferroviari e Stradali e con quale e quanta forza lavoro sarà assicurata?

Sul parco macchina aziendale dei mezzi d'opera, RFI ci ha presentato dati che non corrispondono a una realtà territoriale che è ben diversa.

L'analisi della situazione non può essere fatta sui numeri assoluti ma sulla realtà.

Ad esempio l'efficienza, basta guardare l'anagrafe dei mezzi.

Con mezzi obsoleti come si può garantirne l'efficienza, la produttività, il costo ragionevole e di conseguenza il lavoro dei ferrovieri?

È quindi un problema che tocca tutti in prima persona.

La rappresentazione della realtà non si ottiene facendo la media dell'età dei mezzi d'opera o calcolando anche mezzi acquistati recentemente ma mai diventati funzionali.

Mezzi stradali con chilometraggi tali che dovrebbero far riflettere, ad esempio sulle notevoli distanze che percorrono tutti i giorni i manutentori. Sulle maestranze necessarie per quantità e qualità occorre chiedersi quale continuità ed efficacia avrà

nel futuro la manutenzione di RFI.

Pensiamo che sia importante completare la fase del confronto, mettendo in campo ogni energia per rendere il progetto organizzativo applicabile, sapendo che anche altri argomenti meritano risposte da tempo mancanti.

FAST non lascerà che questo confronto si trasformi in alibi per qualcuno per non fare, aggravando lo stato in cui versa il territorio e quindi mettendo in pericolo il nostro lavoro.

FAST è convinto sostenitore dell'importanza delle relazioni industriali in un'azienda; se queste funzionando sgombrano il campo da ostacoli che penalizzano il futuro del lavoro.

In questo quadro:

FAST promuove il confronto con i lavoratori, informandoli e accogliendo le informazioni provenienti dal territorio.

FAST ritiene che la rappresentanza democratica sancita dalla costituzione debba essere garantita, rappresentando le istanze dei lavoratori per tutelare il lavoro e promuoverlo.

Non serve fare risultati economici tagliando il lavoro, occorre investire, professionalizzare, motivare, perché il lavoro dà sviluppo, dà stabilità.

Sostenete FAST per la tutela del VOSTRO LAVORO!
Partecipate con FAST per garantire la VOSTRA presenza alle trattative che decidono il VOSTRO FUTURO!

Ascoltate FAST per conoscere cosa viene deciso sul VOSTRO FUTURO!



Stampato in proprio dal Gruppo Nazionale di

Lavoro FAST-FerroVie coordinato da:

Teodoro Pappalardo. Collaborano:

SICILIA	GIOVANNI LO MONACO
CALABRIA	GIUSEPPE SILLIPIGNI
CAMPANIA	ORESTE BARILE
PUGLIA	VINCENZO CATANEO
ABRUZZO	FERNANDO MASI
UMBRIA	DAVIDE SFORNA
MARCHE	ANGELO SERBASSI
LAZIO	CARLO NEVI
TOSCANA	GIOVANNI IAQUEZ
EMILIA R.	TEODORO PAPPALARDO
LIGURIA	CINZIA FERRARA
PIEMONTE	FILIPPO LETO
LOMBARDIA	ROSARIO SAPIENZA
LOMBARDIA	FABIO MICELLI
TRENTINO	CARLO SALETTI
VENETO	MAURIZIO MANTEGNA
FVG	EUGENIO MAZZOTTA

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