

## VERBALE RIUNIONE DEL 20 e 27 MAGGIO 2010

Sono presenti:

per le OOSS Regionali FIT - FILT - UILT - FAST - UGL Trasporti - ORSA (vedi foglio allegato)  
per la RSU N.27 vedi fogli allegati per giorno 20 e attuale .-

per la Società RFI: ing. Filippo Palazzo Direttore Territoriale Produzione, ing. Salvatore Leocata  
Responsabile GOT, dott. Giovanni Bologna Responsabile Personale e Organizzazione.

**Ordine del Giorno: Prosecuzione incontro sui turni di lavoro del settore circolazione .--**

In relazione a quanto discusso nei corso dei precedent incontro dei giorni 11 e 20 maggio, la Società fornisce chiarimenti in ordine a quanto richiesto dalle OO.SS. e riportato nel precedente verbale. In particolare è stato consegnato un elaborato nel quale viene evidenziato per ogni linea l'intervallo diurno dei treni e relativo intervallo di prestazione, tenendo conto dell'orario che entrerà in vigore il prossimo 12 giugno; il prospetto presentato sostanzialmente conferma il progetto fatta eccezione per le stazioni di AG C.le, AG Bassa, Aragona e Roccapalumba nelle quali si è dovuto effettuare un cambio orario domenicale e per le quali sono stati elaborati i nuovi turni.

Di seguito vengono, consegnati i seguenti documenti:

- schema di M149 (per l'orario di 156,00 turno di tipo innovativo rispetto ai turni presentati con M149 di tipologia consolidata);
- prospetto relativo alle consistenze di personale per impianto e per profilo del settore circolazione;
- proposta di riorganizzazione degli RTM dipendenti dalla DTP di Palermo.

Viene altresì evidenziato che in relazione alla nuova articolazione dei turni per il profilo di Capo stazione non si prevedono ricadute occupazionali. Con l'attivazione del telecomando Giampileri-Taormina, prevista per fine anno, saranno impresenziate le stazioni comprese nel predetto tratto di linea. Al riguardo sarà previsto apposito incontro per definire il riequilibrio del personale interessato.

Relativamente alle figure di OSC non più previste in alcuni impianti, la Società evidenzia come tale figura costituisca il naturale riferimento cui ricorrere per possibili utilizzazioni al livello superiore.

Il processo Manovra sarà oggetto di confronto dopo la conclusione dei lavori del tavolo nazionale. Per quanto riguarda le attività accessorie dei capi stazioni si precisa che l'apertura dell'impianto rientra tra le normali attività da effettuare a cura dei capi impianto mentre negli impianti dotati di particolari meccanismi (ascensori, scale mobili, ecc.) il ruolo del Capo Stazione si limita alla segnalazione degli eventuali guasti alle strutture della DTP competenti (Terminali e Servizi o Unità Terr.li).

In relazione alla richiesta formulata per il mantenimento del livello B Professional nella stazione di Palermo Brancaccio la Società precisa che in tale impianto il traffico ha subito una notevole flessione; infatti vengono effettuati in media 4 treni merci alla settimana, non vengono effettuati incroci e/o precedenza ed infine transitano 134 treni al giorno tra pari e dispari. Non si rilevano quindi in atto le stesse condizioni di produzione e di esercizio che identificarono allora valorizzazione di posizioni; in ogni caso il tema sarà oggetto di più approfondito esame anche in relazione al nuovo assetto del settore Manovra.

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

Relativamente al presenziamento delle stazioni di diramazione la Società evidenzia che lo stesso è previsto solo in impianti nei quali vi è un traffico significativo (Fiumetorto) o cantieri di lavoro rilevanti; le stazioni porta per le quali è previsto il presenziamento sono quelle dove il materiale viene garato su binari non dotati di indipendenza ed è necessario presenziare la sosta dei rotabili.

Per ciò che riguarda lo sviluppo del turno di lavoro con prestazione di 9 ore, la Società precisa che trattasi di turno sviluppato su 5 giorni di cui il quinto è di recupero, con corresponsione della prevista indennità di turno di cui al vigente CCNL.

In relazione alla proposta delle OOSS di prevedere i turni di 151,20 con fessura notturna e indennità di cui all'art. 78 CCNL discussi nei precedenti incontri, la società precisa che tali turni potranno attuarsi per le stazioni che insistono sulla linea ME-CT prevedendo un presenziamento di 21,36 ore su 5 giorni con intervallo nel turno notturno e corresponsione dell'indennità di cui all'art.78 CCNL mentre per il sabato e la domenica si prevede un presenziamento di 18 ore con turni 2X9 ore.

Tale configurazione è da collegare alle attività cantieristiche la cui conclusione è prevista a fine anno in coincidenza con l'entrata in vigore dell'orario di servizio previsto per la prima metà di dicembre. Nel medesimo periodo è prevista l'attivazione del telecomando Giampileri-Taormina e conseguente impresenziamento delle stazioni tra Giampileri - Taormina. Sempre a decorrere dall'entrata in vigore dell'orario invernale per le rimanenti stazioni della predetta linea ME-CT sarà adottato il turno di presenziamento che copre un periodo di attività della linea di 18 ore con turni di 2X9 giornalieri per 7 giorni.

Tenuto conto dell'imminenza del periodo estivo, ad al fine di assicurare lo sfogo delle ferie, considerata la sospensione dell'attività cantieristica, sempre per la linea Catania-Messina e altri impianti minori dell'UT Palermo ( Trapani e Carini ) , sarà adottato il turno di 9X2 su 7 giorni per il periodo dal 01 luglio alla 1^ quindicina di settembre.

Nelle stazioni site sulla linea Messina - Palermo il presenziamento di cui sopra ( 5 giornate per 21,36 ore e 2 giornate per 18 ore) sarà adottato e mantenuto fino a quando permarrà la necessità di presenziamento delle stazioni per effetto dei cantieri in corso la cui conclusione è prevista per la fine 2012.

Nei rimanenti impianti della Direzione Territoriale Produzione si adotteranno i turni proposti .-

In relazione alla richiesta delle OO.SS. di liquidazione delle maggiori prestazioni effettuate giornalmente rispetto al normale orario di lavoro ( RM) la Società assicura essere in corso i relativi adempimenti nei confronti degli aventi titolo al netto tuttavia delle somme cadute in prescrizione.

E' in corso altresì la definizione della MdI con i previsti colloqui a seguito dei test per la copertura dei posti di CS.

Sono pure in corso le procedure per la definizione delle visite mediche nei confronti dei soggetti che si sono proposti a suo tempo quali OSM e Capi Tecnici registrandosi tuttavia alcune inidoneità per le quali a richiesta degli interessati si è provveduto all'avvio per visita di appello presso la competente Direzione Sanitaria.

Le OOSS come punto di incontro alle varie proposte trattate chiedono di attuare turni di 151,20 h con fessura notturna e indennità di cui all'articolo 78 del CCNL . Tale Turno deve essere esteso a tutte le stazioni del territorio della DTP. Inoltre chiedono che gli operatori della circolazione restino nelle stazioni dove attualmente svolgono le attuali funzioni . Per quanto riguarda i reparti movimento si chiedono informazioni sulle attività da svolgere e relative figure professionali .-

Relativamente agli impianti sprovvisti di OSC le OOSS ribadiscono che la loro mancata utilizzazione negli impianti compromettono la regolarità e la sicurezza di esercizio. Le OOSS ribadiscono la necessità dei trasferimenti dei capi stazione prima dell'immissione degli OSC che partecipano alla m.d.i .-

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

La Società nel confermare la necessità di allineare il presenziamento della stazioni all'effettiva produzione, variabile in modo significativo nell'ambito del territorio della DTP nella quale le linee ME - CT e ME - PA sono quelle con maggiori volumi di produzione, evidenzia che il turno di 144 ore richiesto eccede in misura significativa rispetto alle necessità produttive quale riferimento per organizzare il nastro lavorativo congruo con i turni presentati ad inizio trattativa, registrandosi conseguentemente un sostanziale disaccordo .-

Per quanto riguarda gli operatori non più previsti in una serie di impianti, la Società evidenzia come tale figura costituisca il naturale riferimento cui ricorrere per possibili utilizzazioni al livello superiore e saranno verificate tutte le possibili soluzioni finalizzate ad utile collocazione degli stessi -

Le OOSS vista la risposta della Società dichiarano lo stato di agitazione del personale e attivano le procedure di raffreddamento.-

Per Rete Ferroviaria Italiana

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

RSU *[Handwritten signature]*

Per le OOSS.-

*[Handwritten signature]*  
FIR *[Handwritten signature]*  
FIR *[Handwritten signature]*  
ORSA *[Handwritten signature]*  
OR.S.A *[Handwritten signature]*  
SAPS-ORSA *[Handwritten signature]*  
U.G.L.T. *[Handwritten signature]*  
FIR *[Handwritten signature]*  
U.I.L.T. *[Handwritten signature]*  
RSU *[Handwritten signature]*