FAST FerroVie SMA
confsal
INFORMA
www.fastferrovie.it
SEGRETERIA NAZIONALE

La Frantumazione della PAX

Nella riunione del 29 Luglio, la Divisione Passeggeri N/I di Trenitalia, ha presentato ai sindacati il nuovo progetto di riorganizzazione che dovrebbe partire dal prossimo settembre per andare a regime con il cambio turno di Dicembre 2009.

Il perno di tutto il disegno è "la scissione dell'atomo", cioè la polverizzazione della più piccola delle tre Divisioni in cui è già divisa Trenitalia.

Infatti, non sufficientemente appagati dai disastri della divisionalizzazione, né dagli attriti e dai malumori generati dalla creazione del segmento di produzione AV denominato Frecciarossa, i dirigenti della PAX hanno ben pensato di dividere il restante personale e la restante produzione, con i loro allacciamenti e i loro turni promiscui, in altri tre segmenti produttivi, ognuno con la propria struttura e microstruttura.

Un Vero Bailamme

Innanzitutto, per i costi del lavoro che, come ben sappiamo per antica esperienza, in questo modo lievitano in maniera vertiginosa, sia per la spesa derivante da allacciamenti fatti solo fra treni della stessa "parrocchia", sia perché bisognerà prevedere un numero di disponibili molto più alto dell'attuale, specialmente tra il P.d.M., per via dei turni rigidamente specializzati per tipo di trazione e consequenziali perdite di abilitazioni.

Un aumento di riserve e scorte tali da ammortizzare, da solo, i recuperi ottenuti con l'introduzione dell'agente solo.

Siamo sempre più lontani da quanto concordato il 15 Maggio u.s.

Come se tutto ciò non bastasse, ci è poi stata presentata una microstruttura territoriale, talmente confusionaria che la stessa dirigenza, invece di consegnarcela a fine riunione, come, del resto, assicuratoci in apertura d'incontro, si è riservata qualche altro giorno di tempo per aggiornarla e modificarla, anche se poi tiene a precisare che: qualora non andasse in vigore in maniera unilaterale nei prossimi mesi, a settembre sarebbe disposta a contrattare con i sindacati non certo il progetto ma, casomai, le ricadute.

Una pianificazione che vede un numero di impianti di riferimento estremamente esiguo, che hanno, comunque, la responsabilità della gestione di personale dislocato anche centinaia di chilometri di distanza, assegnato in impianti associati immaginati lontanissimi o a poche decine di chilometri a seconda delle logiche, estremamente ermetiche, d'ispirazione del progetto, quando non è allocato in turni di zona che possono essere distanti dall'impianto di riferimento quanto lo può essere Udine (TdZ) da Bari (IdR).

Per non parlare di impianti di riferimento che hanno in forza meno di un terzo del personale assegnato ad un proprio impianto associato.

Purtroppo, stiamo andando a memoria, con i pochi appunti presi nella certezza di una documentazione che, invece, non ci è stata più consegnata, saremo più precisi una volta in possesso della stessa, comunque la FAST FerroVie ha da subito rigettato quanto illustratole, diffidando l'azienda da azioni unilaterali come quelle compiute dalla Divisione Passeggeri N/I in occasione della creazione del segmento d'esercizio ad AV, Frecciarossa.

FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE
Via Prenestina n°170 - 00176 - ROMA
Tel. 06 89535974 - 06 89535975 - Fax. 06 89535976 - E-Mail sn@fastferrovie.it

CESI