

D. P. R.

Progetto Impianto Equipaggi

Venerdì scorso, 22 gennaio 2010, si è tenuto un incontro con la Direzione Nazionale della Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia, nella quale è stato illustrato al sindacato il nuovo Progetto Impianti Equipaggi, che come tanti hanno avuto modo di constatare, almeno nella seconda parte, ha già trovato concretizzazione in più di qualche realtà d'impianto.

Un'eccezione che come FAST FerroVie, congiuntamente alle altre OO. SS., abbiamo attenzionato prima ancora che la riunione entrasse nel merito, insieme ad alcune dimostrazioni tangibili di come il processo d'attuazione del progetto fosse assolutamente indipendente dall'incontro che andava ad avviarsi.

Due riscontri innegabili del degrado delle relazioni industriali esistenti con la DTR, che trovano conferma, a più di un mese dal cambio orario, nella sostanziale impossibilità di giungere, nella stragrande maggioranza delle Direzioni Regionali, ad accordi sui turni del macchinista e del bordo, malgrado lo sforzo compiuto dal sindacato per agevolare tali confronti con la rinuncia a trattare la ripartizione dei servizi in sede nazionale.

Venendo ora al progetto presentatoci, che troverete allegato a questa informativa, possiamo dire, in estrema sintesi, che consta di due parti distinte e quindi indipendenti per quanto concerne tempi e modi d'applicazione, che evidenzia gli impianti che costituiranno il punto di partenza ma si guarda bene da chiarire il punto d'arrivo:

- ✚ Unificazione dell'Impianto Primario di Condotta e Bordo, che si traduce con l'unificazione delle due figure distinte di Capo Impianto nella funzione unica di Capo Impianto Equipaggi e, con un processo analogo, la creazione di due nuovi profili quali il Responsabile della Gestione Personale Equipaggi e Il responsabile Qualità e Formazione Equipaggi;
- ✚ Unificazione dei due uffici di distribuzione dei servizi del Macchinista e del Bordo in un solo ufficio, presenziato, a seconda del turno, da un quadro proveniente indifferentemente da una delle due strutture, che fino ad oggi sono state ben distinte in tutto.

Un progetto ambizioso che, anche se trova spunto da necessità e obiettivi comprensibili e parzialmente condivisibili, non può essere disgiunto da tutto il contesto della Divisione e, soprattutto, non può trovare concretizzazione in maniera unilaterale, lasciando ai lavoratori e ai loro rappresentanti il compito di spettatori passivi o di semplici notai.

Ragion per cui la FAST FerroVie, insieme a tutte le altre OO. SS., ha diffidato l'impresa a proseguire sull'attuazione unilaterale di tale progetto, invitandola a sospenderlo e, contestualmente, ad aprire un tavolo di confronto, sia su questo tema, magari iniziando dall'esame dei valori degli attuali organici nei vari impianti, anche periferici, e dall'individuazione delle varie fasi d'applicazione e delle loro ricadute, sia su:

- ▣ Disgregazione delle Direzioni Regionali e compartecipazione nella costituzione di nuove Società di Trasporto Regionale;
- ▣ Manutenzione DTE, in particolare, internalizzazioni, esternalizzazioni e programma di assunzioni nel rispetto dell'accordo del 15 maggio u.s.;
- ▣ Turni PdM e PdB e le connesse problematiche logistiche ancora irrisolte;
- ▣ Tudor & Istruttori.

La Società si è riservata una risposta nel merito a conclusione dell'incontro con l'ORSA che si sarebbe tenuto a dopo la chiusura del nostro.