

Documento Conclusivo

Assemblea autoconvocata PdM/PdB del 24 gennaio 2011 ex compartimento Puglia

Il giorno 24 gennaio 2011 si è tenuta, presso i locali del DLF Bari, l'assemblea auto-convocata di tutto il PdM/PdB di Trenitalia appartenente all'ex compartimento della Puglia per:

- sentire dalle RSU PAX e CARGO come stanno procedendo le trattative inerenti gli esuberanti scaturiti dagli accordi del 17-11-2010;
- saperne di più su Turni e Logistica;
- decidere atti che provino a risolvere dal basso ciò che non sembra risolvibile in altro modo.

I promotori di questa assemblea sono stati:

Luigi Cazzato (macchinista), **Benedetto Digrumo** (capotreno), **Francesco Ferrante** (capotreno), **Erasmus Germinario** (capotreno), **Simone Giustino** (macchinista), **Crescenzo Guadalupi** (capotreno), **Berardino Liberatore** (macchinista), **Giuseppe Lorusso** (capotreno), **Franco Marangia** (macchinista), **Vincenzo Massari** (capotreno) **Biagio Moretti** (macchinista), **Nicola Noviello** (capotreno), **Mario Occhinegro** (capotreno), **Rocco Pantaleo** (macchinista), **Michele Ragone** (macchinista).

Il dibattito è iniziato alle 10.00 e si è concluso alle 12.00. Sono stati presenti ai lavori circa 45 lavoratori e sono intervenuti:

Vito Antonino (macchinista), **Cascella Ruggero** (macchinista), **Rocco Didonato** (macchinista), **Benedetto Digrumo** (capotreno), **Crescenzo Guadalupi** (capotreno), **Giuseppe Lorusso** (capotreno), **Biagio Moretti** (macchinista), **Michele Ragone** (macchinista), **Gaetano Santoruvo** (capotreno), **Franco Schiavone** (macchinista, Segreteria Regionale Or.S.A.), **Giuseppe Solazzo** (macchinista)

L'assemblea registra come l'attuale momento di forte dinamismo mostrato dai vertici aziendali, sia nazionali che regionali, rispetto alle problematiche sollevate dai lavoratori e dalle OO. SS. possa trasformarsi sostanzialmente in un ennesimo nulla di fatto rispetto ai gravi problemi sollevati dai macchinisti e capotreno. Infatti, nel rispetto dovuto ai colleghi che rischiano di essere messi in esubero, si ha l'impressione che il tutto sia funzionale all'esigenza dell'impresa di attivare in breve tempo le procedure del Fondo Bilaterale di sostegno al reddito (Fondo) per poter "sic et simpliciter" decurtare il numero dei ferrovieri attualmente a libro paga. Sarebbe interessante sapere se l'impresa stia presentando, nelle riunioni dedicate al "Fondo", progetti industriali che prevedano il rilancio o la dismissione di quei settori (vedi la Divisione Cargo, il settore Uffici, gli inidonei, eccetera) oggi particolarmente colpiti dagli esuberanti.

L'assemblea approva gli sforzi di proposta che le RSU sia PdM che PdB stanno facendo nelle riunioni tecniche, per poter migliorare la qualità di vita degli attuali turni di lavoro. L'assemblea attende che tali risultati si realizzino per poterli giudicare ed impegna le RSU e le OO. SS. a sottoscrivere i turni di macchina e viaggiante dopo che essi siano rimessi a norma (accessorie, vacanze, mense, servizi ad AU, eccetera). L'assemblea chiede alle OO. SS. e RSU che si facciano parte attiva per sapere in cosa consistano le operazioni previste come "Parking" presenti negli attuali turni sia PdM che PdB. In tema di logistica si registra come l'Impresa non rispetti neanche quanto sottoscritto non più di un anno fa. Infatti, ad oggi lo spogliatoio previsto per i macchinisti PAX, che doveva sorgere nei ex locali della segreteria amministrativa dell'impianto associato del personale di bordo della TMR di Bari non esiste nemmeno sulla carta. Inoltre resta incomprensibile il motivo per

cui nessuno dei locali di Trenitalia frequentati dai capitreno e macchinisti, situati nelle stazioni o nei depositi, abbia in dotazione monitor che riportino gli arrivi e le partenze dei treni che i gli stessi macchinisti o capitreno dovranno condurre o scortare.

L'assemblea conferma come il criterio di indipendenza di rappresentanza "politica" delle RSU sia elemento indispensabile. Infatti chi si sottopone al voto di tutti i lavoratori e riesce ad essere eletto, deve rispondere a tutti i lavoratori del suo collegio e non solo agli iscritti di questo o quel sindacato. L'assemblea registra che, in tema di "Testing Operativo IVU", i turni di servizio dei colleghi impegnati sulle "Frecce" che sono impostati con questo nuovo meccanismo, stanno facendo affiorare tutti i limiti di questo sistema. Le disparità di utilizzazione tra personale gestito in IVU, sono già affiorate. Queste diseguaglianze generano carichi di lavoro fortemente disomogenei che non permettono tempi minimamente sufficienti per il recupero dello stress accumulato durante i nastri lavorativi, oltre che vistose disparità di salario.

L'insipienza aziendale affiora anche nel modo in cui questo management pugliese gestisce il rapporto con la clientela. Infatti da un lato predica ai capitreno una sensibilità verso la il cliente suggerendo astruse tecniche di "customer satisfaction", dall'altro non è in grado di attuare un cadenzamento di treni minimamente rispondente alla richiesta di mobilità degli stessi clienti. L'attuale orario ufficiale ne è la prova più eclatante. In oltre, stando alle condizioni indecenti di alcuni materiali utilizzati per il servizio viaggiatori, sia esso regionale o lunga percorrenza, si capisce come la "customer satisfaction" sia una galassia completamente inesplorata dai manager pugliesi. Inoltre, ad oggi, si registra come sia stato completamente disatteso dai vertici pugliesi della TMR il documento, stilato in sede di Ufficio Provinciale del Lavoro di Bari, che prevedeva il completo ripristino dei turni ad Agente Unico sulle vetture pilota NPBD.

Per tutti motivi sopraesposti l'assemblea chiede alle OO. SS. di porre in atto, a breve, ogni mezzo che tenti di risolvere gli annosi problemi che affliggono, oggi più che mai, i macchinisti e capitreno. A tal proposito, registrando i pericolosi passi indietro che i lavoratori appartenenti a queste qualifiche stanno facendo in tema di diritti e libertà, si dà mandato a tutte le RSU e le OO. SS. di dichiarare, a stretto giro di giorni, uno sciopero di tutto il personale di macchina e di bordo della Puglia. L'assemblea ritiene che ormai sia indispensabile superare gli steccati ferroviari e coinvolgere la clientela informandola dei motivi che stanno portando i macchinisti e i capitreno della terra di Puglia allo sciopero. A tal fine l'assemblea propone che, in occasione di questo sciopero, si tengano presenziamenti, manifestazioni e volantaggi con le modalità che saranno decise caso per caso. Resta implicito che se le segreterie delle OO. SS. regionali pugliesi non si determineranno, a brevissimo, a dichiarare lo sciopero del personale di bordo e di macchina della Puglia, saranno i lavoratori riuniti in assemblea a colmare il vuoto che sarà lasciato dalle segreterie regionali. A tal fine l'assemblea si ritiene ri-convocata nel mese di Febbraio. I promotori decideranno quale sia il giorno più consono per la prossima riunione.

Bari 24 gennaio 2011

I promotori dell'assemblea