



SEGRETERIA REGIONALE TOSCANA Via del Romito 22 – 50134 Firenze tel/fax 055496385

## ORSA TRASPORTI INFORMA

NOTIZIARIO DI INFORMAZIONE SINDACALE N° 6 APRILE 2010

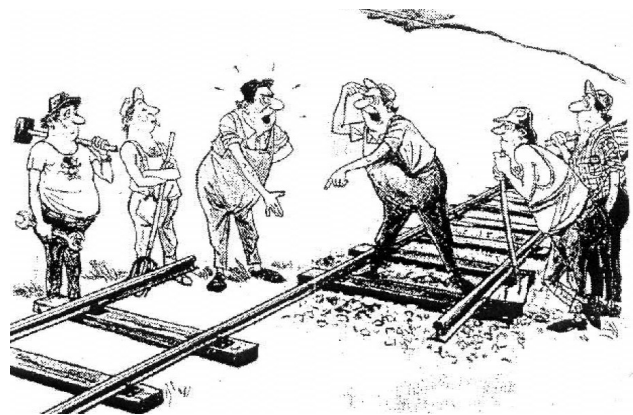
### RFI: NUOVA ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE

L'accordo del 15 maggio 2009, firmato con l'Azienda dai Sindacati Confederali Fil,Fit,Uilt, da Ugl e Fast, ha inteso chiaramente superare le Direzioni interne ad RFI dei settori *movimento* e *infrastruttura*, creando al loro posto 13 Centri Operativi Esercizio Rete e 15 Direzioni Territoriali Produzione.

Successivamente, in applicazione del percorso iniziato con l'accordo programmatico citato, il 07 gennaio u.s. è intervenuto un accordo tra le stesse e Rete Ferroviaria Italiana che ha individuato un'organizzazione base per ogni struttura, che successivamente sarà contrattata, definita e implementata territorialmente.

### MANUTENZIONE:

# BOH??!



OrSA, in particolare il settore SAPIE, ritenendo che l'accordo del 7 gennaio rispetto al presenziamento delle Zone IS nei grandi impianti della rete aprisse varchi e pericolose modifiche organizzative che mettevano in pericolo sia le normali attività delle Zone che l'istituto della reperibilità, ha ritenuto opportuno non firmare l'accordo in questione fino al 19 gennaio quando, in seguito ad una lettera di chiarimento della Direzione Nazionale di RFI la quale, tra altre questioni, specificava appunto che le diverse modulazioni degli orari non avrebbero dovuto avere impatti negativi sulla manutenzione ciclica, né modificare l'organizzazione dei turni di reperibilità o limitare la loro efficacia, OrSA ha deciso di firmare.

L'accordo riorganizza la parte cosiddetta di esercizio di RFI. Nello specifico, viene ridisegnato l'assetto organizzativo della Manutenzione Infrastruttura e del Movimento; le ex Direzioni Compartimentali Infrastrutture cambiano denominazione in

Direzione Territoriale Produzione e assumono al proprio interno i Reparti Territoriali Movimento, la manovra e altre attività prima inserite nelle Direzioni Compartimentali Movimento.

Queste ultime, di fatto, vengono avvicinate da Centri Operativi Esercizio Rete (COER) ai quali viene affidato il controllo e la gestione della circolazione dell'intera rete nazionale. Nel passaggio, il CEI e il DOTE vengono inseriti all'interno del COER in quanto complementari alla missione di quest'ultimo.

I cambiamenti più che altro riguardano la gestione della circolazione treni ove si introduce, in conseguenza dell'adeguamento tecnologico delle linee ferroviarie, il concetto di centralizzazione del controllo della circolazione: “torri di controllo” per la gestione della circolazione dei treni, questa è la grande novità della riorganizzazione!

Il mitico capo della stazione viene così eliminato semplicemente perché le stazioni non esistono più: oggi ci sono fermate dei treni abbandonate e “desertificate” lungo tutta la linea ferroviaria, qua e là interrotta da “caravanserragli “ e/o “oasi” adibite a “suk” privi di servizi, senza sale di attesa né biglietterie.

L'ex capostazione è un addetto che starà appunto all'interno di una “torre di controllo”, di fronte a dei monitor, seguendo virtualmente i treni. Questa rivoluzione si sta realizzando nel più assordante silenzio dei vertici sindacali; ogni disservizio ai viaggiatori nelle stazioni viene fatto ricadere sull'impresa di trasporto Trenitalia; da vent'anni non vengono assunti capistazione e gli ultimi rimasti, negli impianti lungo le linee ferroviarie, vengono reclusi entro queste “torri” in cambio di qualche promozione ma spesso allontanandosi da casa anche di molti chilometri.

Vivono l'attesa del “deserto dei Tartari” gli altri lavoratori dell'ex Movimento, i più nelle ex stazioni come negli uffici e reparti, soffrendo per lo svolgimento di attività riconducibili a mansioni inferiori o superiori alle proprie, abbandonati, senza alcun aggiornamento, anzi, molto spesso i corsi professionali vengono seguiti dal personale senza alcun criterio e senza essere mirati e riferibili a nessuna delle attività che questi svolgono.

L'atteggiamento dei dirigenti, ma anche di qualche quadro, nei confronti del settore uffici e delle attività amministrative, al quale viene riservato il totale disprezzo, è dimostrato dal fatto che le attività, una volta svolte dalle segreterie, adesso sono confinate in un portale di linea diretta al quale tutti i ferrovieri possono rivolgersi, collegandosi anche da casa. Qualcuno purtroppo è andato oltre e in modo irresponsabile si porta addirittura il lavoro a casa, mettendo in pericolo dati sensibili per l'Azienda, magari quelle stesse persone che, considerate quadri apicali, si illudono di essere indispensabili!

Riguardo all'organigramma COER regna l'*autogestione* nell'organizzazione del lavoro; i pochi colleghi rimasti si arrabattano saltando da un'attività all'altra, cercando di tamponare le emergenze. Alcuni già lavorano per DTP, pur continuando ad essere ancora COER; altri ancora non hanno incarichi e subiscono passivamente (*aspettando Godot!* Forse aspettano o sperano (!!?) di finire nel fondo di accompagnamento alla pensione?). Il ridimensionamento dell'ex DCM di Firenze è evidente e gli interim lo dimostrano.

In RFI sino a ieri molti lavoratori si consideravano superprotetti; oggi la realtà mostra un'altra situazione, oltretutto anche in RFI sono in atto progetti di scissione

parziale di ramo di azienda, per esempio in favore di FS Telco come pure nel progetto di vendita delle sottostazioni elettriche, ecc...

Molto preoccupante risulta l'applicazione dell'accordo romano sul territorio, le cui prime avvisaglie si sono già viste nella nuova articolazione DTP Firenze, Settore Manutenzione, proposta per il Settore Tecnico/Amministrativo e per le strutture Ingegneria, Tecnologie e Terminali, e Servizi, che mostra una consistenza superiore di oltre il 50% del personale soltanto tra i quadri.

Tale razionalizzazione in realtà elimina le attività, banalizza il lavoro e non tiene conto della situazione del Compartimento di Firenze circa la qualità e la quantità del lavoro; inoltre penalizza sul nascere le aspettative del restante personale non quadro, per i quali non si prospetta alcun futuro professionale.

Sostanzialmente invariata, invece, appare l'organizzazione territoriale del servizio di manutenzione dell'infrastruttura; l'accordo infatti conferma l'attuale assetto organizzativo con Zone, Tronchi e Reparti specializzati. Anche a livello gestionale rimangono invariate le giurisdizioni delle unità Territoriali e vengono confermati i Reparti compartimentali come il TLC nelle sue varie specialità.

Altra novità, se così si può dire, è la scomparsa del Mantenimento in Efficienza, sostituito dalla Gestione Operativa Territoriale (GOT), che comunque non varia rispetto alle assegnazioni in dote alla vecchia Unità.

Per quanto riguarda le problematiche del lavoro, già al tavolo nazionale delle trattative l'OrSA nazionale aveva espresso alcune perplessità circa l'istituzione dei turni di presenziamento delle Zone IS dei grandi Nodi. Infatti, le risorse oggi presenti negli Impianti (non solo IS) riescono a malapena a sopperire al normale nastro lavorativo, figuriamoci inserendo una nuova turnazione pomeridiana! Non solo, ma le squadre di lavoro formate da tre persone hanno un campo di azione limitato rispetto a quelle che sono le prescrizioni dettate dall'istruzione e protezione cantieri in caso di guasto su impianti ricadenti su binari con circolazione attiva.

Successivamente l'Azienda, confermando l'attuale organizzazione dei servizi di reperibilità, ha ribadito che la squadra di lavoro formata da tre persone potrà effettuare solo lavorazioni compatibili con le prescrizioni riguardanti la sicurezza. Tuttavia, in fase di trattativa territoriale occorrerà vigilare rispetto all'utilizzo dei reperibili che non possono effettuare prestazioni pomeridiane né tanto meno avere un orario di lavoro su una prestazione unica giornaliera.

L'accordo, inoltre, dovrebbe andare verso il recupero interno di tante attività oggi svolte da Ditte appaltatrici; tra queste, la completa internalizzazione delle attività di rinalzatura del binario e della tesatura della linea di contatto TE. Tutto ciò deve avvenire entro i prossimi cinque anni, attraverso ingenti investimenti che prevedano l'acquisto di nuovi macchinari e lo svecchiamento del parco mezzi su rotaia oggi esistente, ovvero il potenziamento tecnologico dei cantieri internalizzati.

In occasione di una riunione dei dirigenti del Gruppo FS, l'A.D. Mauro Moretti avrebbe indicato tra gli obiettivi ancora da realizzare, all'interno del gestore dell'Infrastruttura, proprio la riorganizzazione territoriale, affermando che i costi operativi e della manutenzione ordinaria e straordinaria sono inferiori in RFI rispetto a DB (Germania) addirittura, sembra, di oltre il 2%.

Ciò detto, dunque, sembra non esserci alcun problema di costo del lavoro o meglio, qualcuno pone questo problema strumentalmente per modificare il ccnl. Al contrario un problema di reddito sussiste, in particolare per i giovani ferrovieri che lavorano lungo la linea con stipendi irrisori.

Non si tratta però soltanto della necessità di adeguamento del salario ma anche di una rivalutazione delle competenze accessorie riferibili, in particolare, alle prestazioni notturne per le quali si pone con urgenza anche il riconoscimento quale attività usurante ai fini contrattuali e previdenziali.

Il lavoro del manutentore non solo espone il ferroviere a tutte le situazioni climatiche che chiaramente incidono e logorano il fisico più che in altre attività ma spesso, e ultimamente sempre più spesso, incide sull'idoneità dei lavoratori oltre ad esporli a infortuni sul lavoro e malattie professionali.

Dal 2005 ad oggi lungo i binari della rete ferroviaria sono morti 19 addetti alla manutenzione dell'infrastruttura, un numero enorme al quale purtroppo ancora oggi non è stata data una dovuta spiegazione; lo stesso osservatorio nazionale della sicurezza in sede aziendale non sta producendo valide iniziative di prevenzione né in sede nazionale né territoriale.

Spesso la predisposizione della protezione del cantiere di lavoro viene in subordine rispetto alla fretta di riparare il guasto, oppure non c'è abbastanza personale disponibile in squadra per ottemperare alle prescrizioni che riguardano la sicurezza. Esiste uno stato di fatto in cui il lavoratore è controllore e controllato allo stesso tempo; è lui che paga se ritarda, è lui che deve garantirsi e garantire al resto della squadra la sicurezza, ed è lui che purtroppo muore.

Negli ultimi anni si è abbassato il livello di attenzione sulle condizioni di lavoro mentre sono aumentati i carichi. Bisogna cambiare: il mercato o il costo del lavoro non possono abbassare il livello di sicurezza!

*La realtà supera l'immaginazione:* nonostante l'accordo nazionale la Società RFI, in maniera particolare nelle strutture ex DCM, continua ad ignorare le corrette relazioni industriali; spesso effettua turnazioni in deroga alle normative vigenti, aumenta carichi di lavoro ben oltre le possibilità date dall'adozione delle innovazioni tecnologiche; per attività internalizzate non dà seguito alle necessarie nuove assunzioni, ignora i diritti dovuti alla fruizione della mensa/buono pasto a seguito delle modifiche degli orari di lavoro e ai nuovi turni, effettua trasferimenti o mobilità non volontari di lavoratori per sopperire alla mancanza cronica di personale; emana ordini di servizio con variazioni di modelli di organizzazione e del processo produttivo delle strutture, violando il contratto su materie oggetto di necessari confronti.

Su queste ed altre tematiche, quali un "progetto sicurezza" che interesserà i lavoratori che operano lungo i binari ferroviari (alla luce dei numerosi infortuni mortali), attiveremo sul territorio delle assemblee del personale per discutere con/tra i lavoratori delle problematiche, degli obiettivi e delle iniziative necessarie a raggiungerli.

Firenze, 12 aprile 2010

Le Segreterie Regionali OrSA Toscana  
SAPIE – SINFAT - SAPS  
Settori Manutenzione - Uffici - Stazioni