



Informativa

Negli incontri che si sono tenuti nei giorni 10-11-12 e 13 febbraio 2009 con la dirigenza aziendale, è stata presentata la situazione economica del gruppo FS prospettando alle organizzazioni sindacali lo scenario per l'anno 2009.

Nel consegnare la documentazione relativa alle riunioni, la delegazione aziendale ha esplicitato in ogni incontro gli interventi prioritari da attuare per la modifica dell'organizzazione del lavoro per ogni divisione.

Dato per assodato che i trasferimenti economici da Stato sono confermati in diminuzione, ovvero rispetto al piano industriale per quanto riguarda Trenitalia -259 milioni di €, il gruppo ha deciso di rivedere gli obiettivi dello stesso e ridimensionare l'offerta soprattutto per il servizio universale PAX e per il servizio Cargo.

Nella Divisione Cargo dove le ricadute risultano ad oggi essere le più preoccupanti, l'azienda ha unilateralmente attivato una procedura di mobilità/riconversione professionale verso la divisione del trasporto regionale.

I trasferimenti individuati e ritenuti necessari dall'azienda sono 341 per la figura di macchinista dei quali 213 per la riqualificazione a CT/CST e 128 per passaggi orizzontali nella medesima figura professionale.

Le criticità che emergono da questi provvedimenti, attuati senza il coinvolgimento delle OS, fanno scaturire da un lato un disegno di riorganizzazione aziendale a noi sconosciuto e dall'altro una chiara discriminazione nei confronti del personale delle divisioni pax e regionale nelle stesse condizioni e parimenti interessati. Inoltre per come è strutturata la manifestazione, ovvero dove esiste la possibilità di posti nella stessa località sia per macchinista e sia per capotreno, non è permesso scegliere per quale qualifica si intende chiedere il passaggio. In alcuni territori, considerati i numeri in gioco, peraltro si delinea una evidente dismissione del segmento cargo.

Rispetto alla situazione in essere dobbiamo aspettarci ulteriori atti aziendali che vanno nella direzione già annunciata di riduzione degli organici con la cessazione dei presidi, l'accorpamento delle strutture COT alle distribuzioni e l'introduzione di una nuova tipologia di equipaggio (misto/polifunzionale).

Nella Divisione Passeggeri la separazione del trasporto AV dal servizio universale accentua la difficoltà economica di sostegno per quest'ultimo.

Infatti si evince dai documenti aziendali che molti treni di questo segmento non potranno essere sostenuti economicamente, in alcuni casi si tratta di soppressione in altri di riduzione di percorso o di periodicità.

Nel settore AV l'azienda ha presentato una nuova procedura di selezione del personale che sostituisce nei fatti la precedente Circolare 25/1981.

Dai documenti consegnati si desume immediatamente che i criteri adottati sono discriminatori e improntati a logiche assolutamente inaccettabili in ragione di aspetti valutativi puramente soggettivi.

In questa tabella riassumiamo quella che noi abbiamo definito la "nuova patente aziendale a punti" per i macchinisti /maestri della AV.

Patente a punti per i "Maestri" dei treni AV

Criteri di valutazione

A) Valutazione competenze di condotta
scorte - sidac - agg. Professionali
per un **Max di 35 punti**

C) Valutazione attitudini
serietà e precisione
passione
proattività
autocontrollo e gestione emotiva
capacità relazionali
flessibilità
cura immagine e divisa
per un **Max di 35 punti**

B) Valutazione disciplina
procedimenti disciplinari
-5 punti per rimprovero scritto
-10 punti per multa
-15 punti per sospensione dal servizio
in caso di inconveniente grave d'esercizio
si azzerano i **35 punti precedenti punto A)**

D) Bonus ore condotta
1 punto ogni anno di condotta dalla data di
rilascio della patente F per un
Max 10 punti

E) Corso AV
Max 20 punti integrato da 1 punto ogni 40
giornate di condotta su mezzi ETR-AV
viene azzerato in caso d'inconveniente
d'esercizio

Il miglior Maestro ES-AV quindi al massimo parte con
100 Punti

Nel corso delle riunioni abbiamo fermamente denunciato l'arbitrarietà di questa procedura che condanna i lavoratori ad una condizione di pericolosa "pressione strisciante" funzionale al criterio della "flessibilità" in chiara antitesi con obiettivi tesi al miglioramento degli standard qualitativi del personale.

Anche per la passeggeri N/I sono previste riorganizzazioni mirate ad abbattere il costo del lavoro. In questo caso l'azienda ha ribadito che intenzione perseguire il modulo di condotta ad agente solo.

A fronte della difficile situazione si rende necessario un intervento dell'azienda e del sindacato in grado di affrontare la grave congiuntura economica del paese che si riflette inevitabilmente nelle condizioni del gruppo FS, adottando soluzioni che offrano una prospettiva di certezza del lavoro.

Gli atti unilaterali messi in campo da questa azienda e le ormai logore relazioni sindacali faranno degenerare la condizione di FS e con essa quella dei lavoratori. Una efficace soluzione delle criticità già evidenziate non potranno prescindere dall'adozione di una riorganizzazione complessiva e più razionale del personale evitando provvedimenti unilaterali che scontando il mancato contributo del sindacato, amplificano la portata dei problemi.

Dobbiamo pertanto intervenire per ripristinare corrette relazioni industriali.

L'ORSA M.U. dovrà inoltre intraprendere dapprima una azione di coinvolgimento e sensibilizzazione del personale, possibilmente insieme alle altre OS, attraverso assemblee e momenti di confronto per partecipare a tutti i lavoratori le condizioni finanziarie della nostra azienda, nel contempo chiedere alle istituzioni un intervento per ristabilire un adeguato sostegno al trasporto ferroviario di questo paese.

Roma 20-02-2009