



S.A.P.I.E. Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA NAZIONALE 00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel. 06/4456789 Fax 06/44104333

Sito internet: www.sapieorsa.it

e-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

CONSIGLIO NAZIONALE SAPIE/ORSA

20/21 APRILE 2010

MOZIONE FINALE

La commissione Mozione Finale esprime rammarico e cordoglio per gli ultimi tragici infortuni mortali occorsi ai colleghi della manutenzione infrastruttura.

La “striscia” dei morti si allunga inesorabilmente, venti dal 2005 a oggi, nel silenzio assordante di Azienda e Istituzioni.

Il Consiglio auspica che, le indagini in corso sulla strage di Viareggio, portino Giustizia nei confronti delle vittime e dei loro famigliari.

I lavori si aprono con la relazione del Segretario Nazionale Andrea Pelle, che ha illustrato i seguenti punti:

- Accordo di riorganizzazione territoriale di R.F.I.
- Sicurezza
- Costituzione di FS Telco
- Impegni futuri

Dopo una lunga trattativa durata oltre quattro anni si è giunti alla firma di un accordo nazionale di riorganizzazione territoriale della linea di esercizio di RFI, che ha collocato sotto un'unica direzione i settori della Manutenzione Infrastruttura e Movimento, ad eccezione del Reparto CEI che transita nel COER. Al riguardo la richiesta del C.N. è quella di collocare il reparto CEI alle dirette dipendenze del Dirigente anziché del Master.

Altra criticità organizzativa ancora da sciogliere è quella relativa alle Zone SCC.

La proposta aziendale di qualificare gli operatori OMH al livello E è insufficiente rispetto alla nostra richiesta di collocazione al livello D, coerentemente con quanto già presente sul territorio.

Il dibattito si è animato nell'affrontare le tematiche legate alla SICUREZZA.

Desta imbarazzo l'interpretazione aziendale rispetto al limite contrattuale di somministrazione annua di prestazioni notturne (80 notti annue pro-capite), tesi totalmente fuorviante rispetto i limiti normativi e allarmante sotto il punto di vista della tutela della salute dei lavoratori.

Il C.N. si indigna dinanzi l'affermazione aziendale la quale, giustifica i numerosi infortuni mortali, adducendo la tesi di comportamenti sbagliati dei lavoratori morti, al tempo stesso, si ricordano i dati non meno preoccupanti riguardanti gli infortuni in itinere.

Il C.N. richiama l'attenzione nei riguardi dei Piani di Attività aziendali, affermando che tale strumento contrattuale è inidoneo alla “pesatura” delle esigenze organiche.

La costituzione di FS TELCO è ormai realtà, nonostante i depistaggi aziendali.

L'impegno del S.A.P.I.E. nei confronti dei colleghi coinvolti nel progetto aziendale, è quello di tutela del mantenimento dello status di ferrovieri, con la previsione di una clausola cautelativa, di ricollocazione in FS dei lavoratori, qualora la scissione si dovesse trasformare in cessione di ramo di azienda.

In merito al progetto aziendale denominato progetto Executive, il Consiglio da mandato alla Segreteria Nazionale di ricondurre l'iniziativa all'interno dei dettami contrattuali, oggi calpestati in favore di opportunismi rivolti essenzialmente alla riduzione quantitativa dell'Area Quadri e allo svilimento (contrattuale) delle funzioni dirigenziali.

In conclusione il quadro complessivo aziendale è desolante, in linea con la situazione sociale del Paese, e l'azione sindacale fatica a raccogliersi in un'unica direzione.

La liberalizzazione del trasporto su ferro è ormai alle porte, ed è impensabile gestirla con l'attuale organizzazione di R.F.I., sempre attenta alla "forma" e inconsistente nella sostanza.

Occorre un immediato rilancio delle capacità industriali di R.F.I., attraverso l'immissione di nuove risorse e strumentazioni competitive, che consentano un ritorno di capacità industriale di produzione in economia.

Il S.A.P.I.E. osserva attentamente la vicenda di rinnovo delle cariche di Amministrazione aziendale. Noi, che non siamo interessati agli uomini, ma al loro operato, chiediamo ai futuri governatori aziendali, una decisa inversione di tendenza nei confronti della gestione del personale, incentrata al rispetto della persona e alla tutela della sua incolumità fisica.

Il Consiglio, in chiusura, ringrazia i colleghi del S.A.T., per la volontà manifestata e condivisa, di fondere le esperienze dei due Settori in un unico Sindacato di forte rappresentanza del "mondo" della Manutenzione dei Trasporti.

In merito si chiede alla Segreteria Nazionale di favorire il processo di unione, già in corso.

Commissione Mozione Finale
Crotti – Esposito – Macaluso - Mafri



RISPETTO E SICUREZZA

S.A.P.I.E. Or.S.A.

Manutenzione Infrastruttura

Relazione di Segreteria Nazionale

Consiglio Nazionale S.A.P.I.E./Or.S.A.

Albano Laziale 20 e 21 aprile 2010

Benvenuti,

il nostro Consiglio si svolge in un periodo di grande operosità per il nostro Sindacato, impegnato su più fronti aziendali e contrattuali.

I tentativi di emarginazione messi in opera da F.S. nei confronti della nostra Organizzazione, rea di non assistere passiva allo scempio del patrimonio industriale e storico delle Ferrovie dello Stato, non sono bastati a piegarci e neanche a intimorirci, anzi, per certi versi, è cresciuta la nostra volontà di rendere ai colleghi e alla comunità una ferrovia diversa, migliore da quella oggi proposta e accessibile a tutti.

Quest'ultimo anno, nonostante il grande sostegno dei lavoratori e della gente comune, è stato segnato anche dalle divergenze di azione tra le Organizzazioni sindacali.

Le ostilità aziendali nei nostri confronti, per un certo periodo, sono state quanto meno trascurate dalle altre OO.SS., eppure, la nostra presa di posizione nei confronti del Piano Industriale, incentrato solo sulla riduzione del costo del lavoro e delle capacità industriali, oggi sono oggetto di procedure di raffreddamento in atto con il Gruppo F.S., proclamate da tutte le Organizzazioni Sindacali.

E' chiaro che la spaccatura del fronte sindacale ne ha indebolito l'azione complessiva, facendolo indietreggiare dinanzi ad una prepotente condotta datoriale, la quale nel frattempo ha "scaricato" sui lavoratori deficit gestionali e di bilancio.

Diminuzione di personale con conseguente aumento dei carichi di lavoro.

Scardinamento delle regole contrattuali, soprattutto quelle concernenti l'orario di lavoro.

Somministrazione indiscriminata di ulteriori carichi di lavoro e utilizzo improprio di strumenti contrattuali come il servizio di reperibilità.

Consiglio Nazionale S.A.P.I.E./Or.S.A.

Albano Laziale 20 e 21 aprile 2010

Smodato ricorso all'uso dello straordinario, spesso celato con la motivazione del pronto intervento.

Le "grandi" strategie messe in opera dai vertici F.S., si sono formalizzate verso una riduzione forzata del costo del lavoro e sul ridimensionamento delle capacità produttive di interi settori (merci, biglietteria, manutenzione rotabile e infrastruttura, progettazione, manovra).

Anche in R.F.I., al pari delle altre Aziende del Gruppo, è in atto un inesorabile impoverimento sia patrimoniale che di capacità industriale.

Fatta salva la questione sicurezza di cui ci occuperemo più avanti, quello che preoccupa è la tenuta di capacità del servizio di Manutenzione dell'Infrastruttura.

La manutenzione preventiva è pressoché assente, le poche energie sono concentrate al "correre" dietro ai guasti che si palesano di volta in volta.

Buona parte delle attività ordinarie oltre a quelle straordinarie sono ormai svolte da Ditte appaltatrici, che di conseguenza dettano i tempi di esecuzione dei lavori, spesso disarmonici con le cadenze contrattuali dei ferrovieri.

Il monitoraggio dello stato di salute dell'Infrastruttura è affidato solamente ai treni diagnostici, privilegiando le linee ad alto traffico, ovvero quelle linee ad alto rendimento economico, a discapito delle tipologie di Linee di rango minore (B-C-D).

E' innegabile che l'introduzione della Circolare 66 cosiddetta "circolare Triglia", di fatto, ha pressoché azzerato il sistema storico di controllo degli Impianti ferroviari, attribuendo l'attività alla Diagnostica Mobile che però, salvo per le Linee di più grande interesse, non riesce ad assolvere al compito nelle cadenze previste dalle procedure. A nostro avviso, quelli che sono classificati come eventi non prevedibili, potrebbero essere almeno contenuti se ci fosse un controllo "dell'uomo".

Tuttavia, anche se il cambiamento del servizio di sorveglianza degli impianti di linea stenta nelle performance, sotto il punto dei costi, il ridimensionamento dei Piani di Attività aziendale è sicuramente il primo degli obiettivi raggiunti dalla riforma.

L'insieme dei suddetti fattori, rende un quadro allarmante dello stato di salute del servizio della Manutenzione Infrastruttura di R.F.I., un'azienda controllata dallo Stato e delegata al mantenimento in efficienza della rete ferroviaria nazionale.

A noi non sfugge il fatto che R.F.I., a breve, sarà chiamata a garantire l'efficienza dell'infrastruttura alle molteplici Società già titolari di licenza che si apprestano a svolgere servizio viaggiatori e merci. Queste, sicuramente, non esiteranno in rivalse nel caso di disservizio dovuto al malfunzionamento della Rete, ed è facile prevedere che la "montagna" di carta con cui oggi si certifica il buono stato dell'infrastruttura, non basterà a risarcire l'interesse dell'Imprenditore privato, ed è plausibile che la palese mancanza di autogestione di R.F.I., incapace di elaborare strategie che non siano "calate" dal vertice del Gruppo FS, produrrà una riflessione rispetto l'opportunità di collocare la stessa al di fuori del Gruppo.

ACCORDO DI RIORGANIZZAZIONE TERRITORIALE DI R.F.I.

Il 19 gennaio scorso abbiamo sottoscritto l'accordo nazionale di riorganizzazione territoriale della linea d'Esercizio di R.F.I.

La trattativa, durata oltre quattro anni (in principio si chiamava progetto Operation), in parte ripropone il vecchio modello delle Direzioni di Rete.

L'accordo riorganizza i settori della Manutenzione Infrastruttura e Movimento, collocando in un'unica Direzione Produzione le attività di manutenzione (escluso il Cei), parte delle attività di Movimento e la Manovra.

La microstruttura resta confermata quella relativa l'accordo del 21 maggio 2004 e quindi restano confermati Zone, Tronchi, Reparti e Unità, attualmente esistenti.

Il C.E.I. passa alle dipendenze del COER.

Consiglio Nazionale S.A.P.I.E./Or.S.A.

Albano Laziale 20 e 21 aprile 2010

Vi è noto che, in principio l'Or.S.A. (il 7 Gennaio) non ha aderito all'Accordo sottoscritto dalle altre OO.SS., questo perché la parte relativa all'instaurazione di un doppio turno per le Zone IS ricadenti sui grandi Nodi, a nostro avviso abbisognava di un "corredo" di tutele. Nello specifico: la tutela della salvaguardia e l'efficienza del servizio di reperibilità; la tutela dei lavoratori quando operanti su binari con circolazione attiva; la tutela del mantenimento dei livelli standard della manutenzione ciclica.

Non riuscendo a inserire nell'accordo le garanzie richieste, decidemmo di non sottoscrivere l'accordo.

L'intesa è stata raggiunta il 19 gennaio a seguito del rilascio da parte di Direzione Produzione di una nota di chiarimenti (da noi richiesta), la quale risolve le criticità evidenziate.

I chiarimenti, di fatto, sventano quelle possibili criticità che si sarebbero potute creare nella fase di applicazione dell'accordo, in ordine di: superamento del servizio di reperibilità; utilizzo dei reperibili in prestazioni pomeridiane; interventi su binari con circolazione attiva, senza l'ausilio di adeguata protezione; rinuncia alla prosecuzione della manutenzione preventiva con conseguenti ricadute sui fabbisogni organici (livelli occupazionali).

L'accordo, sempre per la parte manutenzione, prevede il totale rientro delle attività di rinalzata del binario e della tesatura della linea di contatto.

Entro l'arco temporale dei prossimi cinque anni, attraverso l'acquisizione di nuovi macchinari, le suddette attività devono essere completamente internalizzate.

Si tratta di un importante accordo, che registra una inversione di tendenza rispetto il moltiplicarsi di manodopera resa da Ditte appaltatrici.

Naturalmente, apprezzando il progetto aziendale, questo per noi è solo un inizio, adesso bisogna mettere "mano" agli Impianti dislocati sul territorio, in termini di

Consiglio Nazionale S.A.P.I.E./Or.S.A.

Albano Laziale 20 e 21 aprile 2010

uomini e mezzi, poiché, la fuoriuscita anche delle attività standard, da sempre svolta dai ferrovieri, è dovuta alla perdita di capacità industriale di un'Azienda che ha smesso di operare in economia.

Le trattative riguardanti la collocazione del C.E.I. all'interno del C.O.E.R. sono ancora in corso. La nostra richiesta è quella del riposizionamento gerarchico della struttura all'interno del C.O.E.R. che, anziché dipendere dal Master, professionalmente legittimato ma distante dalle esperienze lavorative necessarie a sovrintendere una attività complessa come quella svolta dal C.E.I., deve essere collocata alle dirette dipendenze del Dirigente.

Pertanto, per il buon esito della contrattazione, ci attendiamo una adeguata risposta aziendale alla nostra richiesta.

Anche la trattativa riguardante l'organizzazione delle Zone SCC è ancora in atto.

La proposta aziendale di qualificare gli operatori OMH al livello E, è largamente insufficiente rispetto l'esistente. Sul territorio esistono accordi regionali dove gli stessi operatori sono inquadrati al livello D, pertanto la richiesta del Sindacato centrale non può che essere uguale a quella territoriale.

La sensazione è che l'Azienda stia cercando di defilarsi, un po' come accaduto in passato.

In merito, è bene far sapere che noi non siamo intenzionati a far attendere oltre i colleghi e saremo lieti che fosse l'Azienda a qualificarli, anziché il Giudice del lavoro.

SICUREZZA

Il 2010 comincia come è finito il 2009. Due morti in Manutenzione Infrastruttura nei primi quattro mesi dell'anno.

Dal 2005 ad oggi, gli infortuni mortali ammontano a venti.

Potremmo dire quello che dicevamo nel 2007 piuttosto di quello che argomentavamo l'anno scorso.

Consiglio Nazionale S.A.P.I.E./Or.S.A.

Albano Laziale 20 e 21 aprile 2010

I problemi sono sempre gli stessi, solo il numero dei morti cambia.

Oltre ai soliti, finora inutili, “canali” tradizionali aziendali, l’estate scorsa siamo stati ascoltati in audizione dalla Commissione Parlamentare che si occupa delle cosiddette morti bianche.

Anche in quell’occasione, abbiamo sottoposto all’Onorevole assemblea i dati dell’incredibile sequenza di infortuni mortali occorsi negli ultimi anni in ambito della Manutenzione delle Ferrovie.

Sempre nel 2009 abbiamo formalmente segnalato all’Amministratore Delegato di R.F.I. che, l’iniziativa aziendale di utilizzare i lavoratori della Manutenzione Infrastruttura oltre il limite contrattuale consentito di ottanta notti annue, oltre ad essere un abuso, è un’iniziativa che mette a rischio la salute dei lavoratori.

La risposta dell’Amministratore Delegato è stata: *“abbiamo effettuato un controllo delle prestazioni in cantieri notturni rese nei primi 9 mesi del corrente anno (2009), rilevando che sono stati impiegati, per almeno una notte, 9743 dipendenti con un impegno medio intera rete di 21,62 notti pro-capite”*.

La nota continua sostenendo che, visto che la media complessiva è di 21,62, il vincolo contrattuale di 80 notti è rispettato e che, *eventuali* situazioni di *avvicinamento* al limite, sono casi eccezionali o di *una non ottimale distribuzione delle notti fra il personale disponibile*.

In pratica, secondo l’Amministratore Delegato di R.F.I., il limite contrattuale (80 notti annue) è raggiunto non quando il singolo lavoratore effettua l’ottantesima prestazione, ma solo quando tutti i ferrovieri della Manutenzione Infrastruttura hanno effettuato ottanta notti nell’anno solare e comunque, la causa di eventuali casi di supero del limite contrattualmente previsto, potrebbe anche essere dovuta ad una non idonea gestione del personale.

L'Osservatorio permanente per la sicurezza, costituito da Società e OO.SS. sia a livello centrale che periferico, non ha prodotto niente.

Ad ogni occasione ci vengono propinati una serie di numeri confortanti.

Calo degli infortuni, formazione ottimale, insomma va sempre tutto bene. Poi però la gente muore, investita, folgorata, schiacciata e, puntualmente, le indagini arrivano sempre alla conclusione che la causa dell'incidente è figlia di comportamenti sbagliati del malcapitato.

Sicuramente quello del manutentore è un mestiere a rischio, dove un attimo di distrazione può risultare fatale, ma certamente non è facendo finta che tutto va bene che il problema si risolve.

Abbiamo chiesto di cambiare il sistema di predisposizione della protezione del cantiere di lavoro, cercando di prevedere e organizzare il servizio già sugli ordini di lavoro.

Nulla!

Abbiamo chiesto un maggiore controllo delle ore giornalmente lavorate dai reperibili, ipotizzando che, vista l'attinenza, il Coordinatore Infrastrutture potrebbe essere una figura idonea a tale sorveglianza.

Nulla!

Abbiamo richiamato l'attenzione rispetto i rischi di stress psicofisico del lavoratore, quando sottoposto a eccessivi nastri lavorativi giornalieri.

Nulla!

Lungo i binari si continua a morire, niente viene modificato, affrontare certi temi in un certo senso da fastidio, si consideri che per gli ultimi tragici eventi (Roccasecca, La Spezia e Livorno Ferraris), ad oggi, l'Azienda non ha ancora informato le Organizzazioni Sindacali sui fatti accaduti.

Venti ferrovieri morti in cinque anni, però gli infortuni sono in calo!

Consiglio Nazionale S.A.P.I.E./Or.S.A.

Albano Laziale 20 e 21 aprile 2010

PROSSIMI IMPEGNI

Dopo lo sciopero di quattro ore del 19 febbraio scorso l' Or.S.A., unitamente alle altre OO.SS. impegnate nel confronto per la creazione del CCNL della Mobilità, ha proclamato una ulteriore azione di sciopero per il prossimo 23 aprile, a sostegno della vertenza in atto.

Il 19 marzo, le Associazioni datoriali ASSTRA e ANAV, hanno comunicato (al Governo) l'intenzione di ritirarsi dal confronto contrattuale. La decisione sarebbe maturata dopo la stipula dell'accordo sindacale raggiunto con la Società TLN, la quale assume a riferimento il Contratto delle Attività Ferroviarie.

E' chiaro che gli interessi in gioco sono altissimi, da una parte il Sindacato che intende creare un unico Contratto di riferimento, dall'altra, Aziende che oggi applicano Contratti considerati meno onerosi rispetto a quello delle Attività Ferroviarie che, anche in ottica liberalizzazione, intendono avere "mano libera" rispetto ai trattamenti da somministrare ai dipendenti.

Quello che manca al confronto è l'arbitro, che negli intendimenti doveva essere il Governo.

La questione è aperta, la richiesta di un intervento Governativo è stata avanzata e il Sindacato è consapevole che l'azione di tutela dei diritti dei lavoratori, non può prescindere dal raggiungimento di un Contratto unico di riferimento per il comparto del Trasporto.

- La costituzione di F.S. Telco è ormai una realtà.

Sappiamo che all'interno di "Piazza della Croce Rossa" esiste il documento Statutario e l'elenco dei lavoratori che dovrebbero transitare nella nuova Società.

Eppure nonostante ciò, l'Azienda fino a pochi giorni fa negava l'esistenza anche della costituzione della Società.

Consiglio Nazionale S.A.P.I.E./Or.S.A.

Albano Laziale 20 e 21 aprile 2010

Ora, non potendo più negare, R.F.I. ha fissato l'incontro per il prossimo 28 aprile.

Tralasciando sul cliché comportamentale aziendale, lontano dai lavoratori e ormai anche ricambiato, quello che c'è da capire sono le finalità di questa operazione.

Notizie giornalistiche riferiscono di un prossimo inserimento del Gruppo F.S. nel business della telefonia mobile e della trasmissione dati.

Sicuramente la dotazione di apparecchiature tecnologicamente avanzate e la distribuzione capillare della fibra ottica sulla Rete nazionale, rendono logico un tentativo di sfruttamento delle potenzialità degli impianti.

Da parte nostra non vi è nessuna preclusione ad un aumento delle capacità industriali di F.S., è però rilevante che lo standard di efficienza degli impianti di sicurezza correlati al GSM-R e cavi, rimanga invariato.

Sappiamo che a FS Telco dovrebbero confluire circa 180/200 lavoratori provenienti da R.F.I., nello specifico sono coinvolti nel processo i lavoratori TLC delle Zone tre (3) e i lavoratori del NOC di Roma, l'operazione di realizzerà attraverso una scissione di R.F.I., a favore di FS Telco.

La nuova Società sarà collocata all'interno del Gruppo F.S., per cui sotto il punto di vista contrattuale i colleghi non subiranno ripercussioni, tuttavia, a tutela dei lavoratori, occorrerà prevedere una clausola di possibilità di rientro in altre Società del Gruppo F.S., qualora si verificassero eventi per cui il lavoratore possa rischiare di perdere lo status di dipendente del Gruppo F.S.

Anche in questo caso la questione è ancora da definire, dopo la convocazione del 28 aprile cercheremo di dare una buona informazione ai colleghi e una adeguata tutela.

Consiglio Nazionale S.A.P.I.E./Or.S.A.

Albano Laziale 20 e 21 aprile 2010

- Resta appesa la questione relativa al progetto Executive, vicenda che coinvolge gli umori di migliaia di Quadri aziendali.

Il Sindacato ne è venuto a conoscenza il giorno che sono partite le nomine e ancora oggi non abbiamo ricevuto alcun invito dall'Azienda a discuterne.

Al di là degli aspetti relazionali, sbaglia chi pensa che, in fondo è in corso un'azione di compensazione.

Il contratto già prevede due parametri di collocazione dei Quadri, ed esistono altri strumenti contrattuali (IUP) per consentire una "ricompensa".

Qui si parla di altro, noi siamo convinti che, a breve, i colleghi "executive" saranno posti in "trincea", con responsabilità dirigenziali, e dovranno sopperire, anche giuridicamente, alle gravi lacune organizzative della Società.

CONCLUSIONI

Il quadro complessivo aziendale è desolante, in linea con la situazione sociale del Paese e l'azione sindacale fatica a raccogliersi in un'unica direzione.

Noi, è ormai da tempo che abbiamo le idee chiare, la nostra scelta è quella di stare con i ferrovieri.

Poco o nulla ci interessa del diktat lanciato dai vertici di F.S. nei confronti della nostra Organizzazione.

La situazione delle F.S. è sotto gli occhi di tutti, ferrovieri, utenti e Politica. I mandati dei vertici del Gruppo sono in scadenza, qualora si decidesse di proseguire in questa direzione, occorrerà assumersi anche la responsabilità politica di tale scelta.

La capacità industriale di R.F.I. è seriamente compromessa, mancano uomini, mezzi e organizzazione.

Tra pochi mesi l'impatto con la liberalizzazione del trasporto su ferro sarà notevole e non si può pensare di gestire la riforma con la carta e i timbri.

Consiglio Nazionale S.A.P.I.E./Or.S.A.

Albano Laziale 20 e 21 aprile 2010



Il dramma della catena di morti che si succedono lungo i binari merita ben altra considerazione.

Per noi, che non siamo interessati alle persone ma alle loro azioni, chiunque sarà chiamato ad amministrare, avrà l'obbligo di mettere "mano" al cumulo di problemi mortiferi insistenti nella nostra Azienda.

Rispetto e sicurezza, questo è quello che chiedono i ferrovieri ed è quello per cui noi ci battiamo.

Grazie e buon lavoro.

Consiglio Nazionale S.A.P.I.E./Or.S.A.

Albano Laziale 20 e 21 aprile 2010