



XI Congresso Nazionale



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

"Rinnovo CCNL delle Attività Ferroviarie, il ruolo del S.A.P.I.E."

Grottaferrata 28-29-30 Giugno 2011



RELAZIONE DELLA SEGRETERIA NAZIONALE

Vi dò il benvenuto all'XI Congresso Nazionale S.A.P.I.E. e Vi ringrazio per la disponibilità ad essere qui in questi giorni, anche festivi. La Vostra dedizione alla causa del lavoro e dei lavoratori è un patrimonio inestimabile che va gelosamente conservata.

Il nostro incontro cade in una fase di grande impegno per il S.A.P.I.E. Come sapete sono in corso le trattative per il rinnovo del CCNL delle attività ferroviarie e del relativo accordo di confluenza per il Gruppo FS.

Il rinnovo si svolge nel percorso di costruzione del CCNL della Mobilità, ed infatti, parallelamente al nostro, è in corso anche il rinnovo del Contratto del T.P.L. che riguarda i lavoratori del trasporto pubblico locale.

L'obiettivo è anche quello di inserire nei due Contratti aspetti normativi già condivisi con il protocollo costitutivo il CCNL della Mobilità del 30/09/2010.

I lavori sono in corso da alcuni mesi e le difficoltà non mancano. Già dai primi incontri l'atteggiamento datoriale è apparso quantomeno assalente, infatti una dietro l'altra, sono state proposte modifiche ai capitoli più "sensibili" del CCNL.

PROPOSTE AZIENDALI IN SINTESI

Orario di lavoro

La proposta è di 38 ore medie settimanali in un periodo di quattro mesi, con punte di innalzamento dell'orario di lavoro settimanale fino a 44 ore (46 con ulteriore contrattazione aziendale).

Vengono confermate le 80 notti annue obbligatorie, ripartite in 2 settimanali, dieci mensili e la possibilità di effettuare la terza notte previo contrattazione con il sindacato.

Ai lavoratori che effettuano oltre 80 notti l'anno si applicano le disposizioni previste dal D.Lgs 66/2003, relativamente ai lavoratori notturni.

Ferie e i permessi, la proposta aziendale è così articolata;

- soppressione dei tre permessi previsti all'art. 15 dell'accordo di confluenza alle A.F.;
- sbarramento a 15 anni di anzianità di servizio per fruire di 25 giorni di ferie;
- si estende il concetto delle ferie collettive. La Società potrà disporre al lavoratore fino a 8 giorni di ferie obbligatorie all'anno.
- ferie individuali: gli otto giorni di ferie obbligatori potranno essere disposti anche al singolo lavoratore, con possibilità di scaglionare i giorni (anche uno ad uno).

Classificazione professionale

Vengono ricompresi in un unico livello i Quadri A e B. La scalettatura all'interno dell'area avviene con l'inserimento di due parametri.

Per quanto concerne gli altri livelli, viene cambiata la lettera alfabetica. Al livello E (ex G), D (ex F), C (ex E), B (ex D), viene inserito un nuovo parametro.

Il sistema di avanzamento parametrico all'interno del livello avverrà attraverso metodi di valutazione aziendale e comunque dopo un numero determinato di anni.

Profilo Professionale

Si introduce la figura dell'operatore polifunzionale di esercizio.

Si tratta di un vero e proprio accorpamento delle specifiche professionali di manutenzione e movimento.

La figura viene collocata ai livelli E, D, C.

Le mansioni da svolgere e le relative responsabilità variano, in crescendo, secondo la posizione di inquadramento professionale rivestita.

Sinteticamente Vi ho riportato le proposte rilevanti fatte dalle Aziende (Gruppo FS e non) che vale la pena approfondire, anche per manifestare la linea del nostro Sindacato.

Non è una novità che il contratto delle Attività Ferroviarie disponga 38 ore di lavoro settimanali, per cui la modifica riguarda i soli ferrovieri ai quali si applica anche l'accordo di Confluenza, che appunto riduce a 36 ore l'orario di lavoro settimanale dei dipendenti del Gruppo F.S..

La modifica quindi riguarderebbe l'accordo di Confluenza.

C'è da premettere che nella "partita" del rinnovo contrattuale l'azienda non ha ancora presentato la proposta relativa alla parte economica che, vista la qualità delle richieste tutte tendenti ad maggior impegno lavorativo e professionale, non potrà semplicemente adeguare i minimi salariali, bensì sarà necessario calibrare anche la parte relativa al salario professionale dei lavoratori, nel nostro caso dell'Infrastruttura, soprattutto in caso di introduzione della figura polifunzionale di esercizio.

Per cui, per quanto le 38 ore settimanali sono una novità di forte impatto emotivo per i lavoratori, in carenza di una visione complessiva della richiesta aziendale è opportuno attendere nei giudizi.

Di altra portata è invece la richiesta di flessibilità settimanale calcolata su quattro mesi.

Una flessibilità in questi termini comporterebbe una pericolosa compressione del periodo lavorativo, con possibilità di somministrare fino a 44 ore di lavoro settimanale.

L'istituto della multi periodicità già oggi consente un innalzamento fino a 44 ore dell'orario settimanale. La novità risiede nell'eliminazione della settimana cosiddetta di "bassa" (minimo 28 ore), ovvero la settimana successiva a quella di maggior impegno nella quale si rendono al lavoratore le ore di riposo non fruite la settimana precedente.

Come detto, la modifica contrattuale comporterebbe periodi di maggior impegno settimanale anche di due mesi consecutivi, a cui andrebbero aggiunti i servizi di reperibilità e disponibilità che ammettono l'utilizzo di un lavoratore fino a otto ore consecutive senza il riposo minimo.

La proposta in questi termini è pertanto irricevibile e, probabilmente, anche fuori dalle regole.

Non si può non ricordare la recente terribile cronaca e capire che si è dinanzi ad una categoria di lavoratori già abbondantemente esposta a rischi.

Per quanto attiene le ferie e i permessi, già nella precedente tornata contrattuale, le parti avevano concertato una differenziazione del numero dei giorni di ferie. I neo assunti infatti percepiscono 20 giorni di ferie per poi armonizzarsi con gli altri ferrovieri (25) al compimento degli 8 anni di servizio.

Il principio fu quello di favorire nuove assunzioni di personale, concedendo alle Aziende uno sgravio di oneri nel periodo formativo del lavoratore.

Oggi la richiesta è di alzare lo sbarramento a quindici anni di servizio, poco meno dell'intera vita lavorativa.

Noi crediamo che la mediazione fatta nel 2003 sia congrua alle esigenze aziendali, ciò anche in considerazione dei successivi orientamenti istituzionali in materia di utilizzo del lavoratore apprendista.

Stesso discorso per i tre permessi di cui all'art. 15 dell'accordo di confluenza. Si tratta di bilanciamenti intervenuti tra le parti in fase di stipula, che comunque hanno lasciato inalterato il numero "storico" dei giorni di ferie.

La nuova classificazione professionale deriva dall'armonizzazione prevista dal CCNL della Mobilità.

In questo caso l'inserimento di un nuovo parametro all'interno di alcune "aree" avrà effetti sui nuovi assunti.

La ricollocazione degli "storici" avverrà in maniera equa, ovvero non si perderanno soldi.

L'ipotesi è che il lavoratore venga ricollocato nel parametro più alto dell'area di appartenenza o in alternativa fruirà di un assegno ad personam che manterrà inalterato il minimo contrattuale.

Il sistema di avanzamento parametrico all'interno dello stesso livello avverrà in due modi, attraverso valutazione aziendale o dopo un numero "X" di anni, prefissati contrattualmente.

Riguardo la prima ipotesi di avanzamento sarà necessario pre-vedere dei metodi di valutazione trasparenti, di chiara lettura per i lavoratori e per il Sindacato.

Nella seconda, il numero di anni utili per passaggio dovrà essere rapportato alla qualità dell'avanzamento professionale.

Questione centrale per la Manutenzione è l'introduzione della figura del polifunzionale di Esercizio.

La riforma degli assetti di Esercizio, manutenzione e movimento, ha indubbiamente riavvicinato i lavoratori di Esercizio di R.F.I.

Con la confluenza nella Direzione Produzione di buona parte del settore movimento e della manovra, sono cominciati gli spostamenti di personale, soprattutto da movimento verso infrastruttura.

La chiusura o esternalizzazione degli impianti della manovra ha inevitabilmente riversato nel Settore manutenzione centinaia di colleghi.

Stesso discorso per Capi Stazione e Deviatori, subentrati dalla automatizzazione delle Linee.

Per i lavoratori della manutenzione il processo di assorbimento non è stato e non lo è tuttora senza controindicazioni.

Il Sindacato responsabilmente ha optato per la ricollocazione dei colleghi ferrovieri, anche consapevole di andare a chiudere alcuni spazi di carriera per i lavoratori della manutenzione ma, evidentemente quello era un passaggio obbligato a tutela di lavoratori perdenti posto.

Oggi la situazione è diversa, esiste la necessità legislativa per il Gestore dell'Infrastruttura (Decreto Legislativo 188/2003) di garantire l'accessibilità, il soccorso e la sicurezza della Rete alle Imprese ferroviarie, per cui si cerca di creare una figura polifunzionale idonea allo scopo.

Abbiamo già espresso la nostra posizione al tavolo delle trattative: non basta abilitare per creare una figura polivalente e soprattutto è pretestuoso attribuire una "lenzuolata" di mansioni ad un lavoratore e considerarlo sempre un operaio.

In prospettiva una figura polifunzionale di Esercizio possiederà decine di abilitazioni **OBBLIGATORIE**, un super tecnico con la paga da Operaio e magari con una retribuzione professionale tra le più basse!

Così non v'è, la distorsione è evidente e da noi ampiamente argomentata. Ora ci aspettiamo una presa di posizione di tutto il fronte sindacale impegnato nella contrattazione. La professionalità dei lavoratori della manutenzione va contraccambiata con una giusta collocazione nella scala classificatoria professionale.

Discorso diverso per quanto concerne le attività di circolazione treni svolta dagli operatori della manutenzione.

Ci riferiamo all'abilitazione SDAM, rilasciata al personale addetto alla manutenzione degli impianti di segnalamento.

E nota la nostra posizione, già nel 2009 l'Or.S.A. prese posizione considerando che per quel tipo di intervento non era sufficiente un'abilitazione da Apposito Incaricato visto che si tratta di effettuare anche operazioni di incrocio e precedenza.

L'Operatore abilitato SDAM è chiamato a intervenire in occasione di guasti agli impianti di sicurezza, ovvero nella fase più delicata del servizio della circolazione dei treni, in più qualora il guasto provoca il regime di esclusione del DCO è chiamato in vere e proprie azioni prerogative della figura del Capo Stazione, tra l'altro agendo senza la supervisione del Dirigente Centrale.

In quella circostanza l'azienda comunicò che avrebbe sospeso i corsi di abilitazione.

Oggi a distanza di due anni non solo si è ripreso ad abilitare i lavoratori ma guardando nella proposta di mansionario del Tecnico polifunzionale Rete, livello C (ex E), si nota che per la figura sono previste attività di circolazione.

Si sta tentando di bypassare il problema con la certificazione contrattuale.

Noi da parte nostra in data 13 giugno 2011 abbiamo interessato della questione l'Agenda Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, chiedendo appunto un intervento sulla materia.

A nostro parere esistono problemi attinenti la sicurezza dell'esercizio ferroviario sia per via delle mansioni attribuite all'Apposito Incaricato che per il prolungamento, ingiustificato, dei tempi di ripristino delle condizioni standard di sicurezza.

Siamo in attesa di una risposta da parte di A.N.S.F.

RELAZIONI INDUSTRIALI

La nostra attenzione verso la sicurezza dei colleghi della manutenzione rimane intatta.

Purtroppo la recente cronaca ci consegna un 2010 che ha visto la morte di sette operatori addetti alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, 4 dipendenti di R.F.I. e 3 dipendenti di Ditte appaltatrici d'opera.

Nelle riunioni che si sono succedute a livello aziendale abbiamo costantemente denunciato gli squilibri interni al settore della manutenzione come: eccessivo carico di lavoro; prestazioni lavorative troppo lunghe; sforamento dei limiti contrattuali relativi le prestazioni notturne; precaria organizzazione del servizio di reperibilità; difficoltà organizzative per la protezione dei cantieri.

Di rimando, la Società R.F.I. non ha mai convinto le nostre attese.

Le azioni di argine ci sono apparse sempre fuori tempo, dovute.

Poca convinzione nell'affrontare il problema e infatti, salvo una sorta di autoregolamentazione dei lavoratori, a livello aziendale poco è cambiato.

A livello Centrale le riunioni dell'osservatorio per la sicurezza si somigliano tutte.

Report, numeri, annunci di improbabili iniziative, uno stanco e dovuto cerimoniale.

In periferia va ancora peggio, ci si ingegna su come aggirare le regole: visite sanitarie per oltrepassare l'ottantesima notte; chiamate in disponibilità per bypassare i confini

contrattuali dell'orario di lavoro; "accordicchi" neanche esigibili in busta paga; scarsa attenzione nella composizione preventiva della protezione del cantiere di lavoro.

L'unica cosa che riesce bene all'Azienda è la repressione postuma. Quando succede il fatto si cerca il colpevole: *La Società annuncia l'apertura di un'inchiesta!* E triste a chi capita ...

A nostro avviso invece ci vorrebbe ben altro per invertire la tendenza.

Una campagna forte di sensibilizzazione condotta proprio dall'Azienda: eliminazione del compromesso; obbligo di tutelarsi e tutelare i colleghi di lavoro; imporre i giusti comportamenti.

Anche ANSF non può che essere interessata dal fenomeno delle "morti bianche" lungo i binari della Rete.

Importante è la decisione di "rovesciare la clessidra" del sistema di protezione su avvistamento. Dal prossimo primo luglio infatti, entrerà in vigore la norma per cui i lavori di manutenzione sulla sede ferroviaria possono essere effettuati solo in assenza di circolazione treni.

Viene così radicalmente rimodulato il sistema di protezione cantiere su binario in esercizio.

Una decisione forte dicevamo, ma del resto R.F.I. ne è al corrente da mesi e di certo, anche in questo caso, non si è distinta in tempestività di adeguamento alla norma.

Oggi si ricercano proroghe da ANSF, minacciando il blocco di centinaia di treni, però a pochi giorni dall'entrata in vigore della norma, noi non sappiamo come R.F.I. intende adeguare il servizio della manutenzione alle nuove prescrizioni ministeriali.

L'accordo di riorganizzazione Territoriale di R.F.I. del 19 gennaio 2010, ha impegnato la nostra Organizzazione nella concertazione della nuova linea d'Esercizio di R.F.I.

Importante, almeno nelle speranze, è la condivisione di un piano di internalizzazione delle attività di livellamento del binario e di tesatura linea di contatto.

Il piano dettagliato prevede il rientro delle suddette attività entro il 2015.

L'accordo si perfeziona con l'acquisizione di nuovi macchinari atti allo svecchiamento dell'esistente parco mezzi, nonché ad un aumento della produttività aziendale.

Tuttavia, a distanza di un anno dall'intesa i riscontri sono tutt'altro che confortanti.

Sappiamo che l'attenzione aziendale è rivolta principalmente alle linee ad alta frequentazione, ovvero quelle più redditizie, mentre per il resto non vi è iniziativa, anzi, tra minacce e tagli reali, si assiste alla desertificazione delle linee di interesse sociale.

Per le ferrovie l'Italia finisce a Salerno, dopo di che ci si arrangia!

Anche sul fronte ministeriale le cose non vanno meglio, i proclami di "pari opportunità" rimangono tali e gli interlocutori si fa fatica a distinguerli!

Noi peroriamo la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria, i ranghi non ci interessano. L'accordo quadro sottoscritto a gennaio 2010, parimenti all'accordo di organizzazione della manutenzione del maggio 2004, hanno la stessa valenza da Bolzano a Agrigento e pertanto agiremo in tal senso a difesa del lavoro, dei lavoratori e dei cittadini.

Di altro tenore l'accordo di organizzazione delle Zone SCC siglato il 5 aprile scorso.

Grande l'operato dei nostri attivisti sul territorio, finalizzato da una delegazione Or.S.A. puntuale e decisa in fase di accordo.

L'intesa risolve una vertenza in piedi da diversi anni, qualificando gli operatori OMH alla figura professionale di Capo Tecnico, prevedendo un C. T. coadiuvante il Capo Zona e un Tecnico livello E a supporto del turnista.

I tavoli territoriali per l'applicazione dell'accordo sono già operativi e come in ogni trattativa esiste una controparte, ma il perimetro è ben delineato e noi sapremo portare a termine nel miglior modo il nostro lavoro.

E' di questi giorni la comunicazione di R.F.I. che ci informa che dal prossimo luglio, negli impianti della Rete verranno installati dispositivi per la rivelazione della presenza.

Siamo certi che la comunicazione societaria sopra menzionata non è ha carattere conclusivo del confronto con il sindacato. E' dovere del datore di lavoro raggiungere un accordo con le Rappresentanze Sindacali Aziendali prima di installare i dispositivi in questione (art 4 Legge 300/70) pertanto, a breve, saremo chiamati a dire la nostra. A parere nostro, la rilevazione delle presenze, può risolvere criticità di sicurezza fino ad oggi apparentemente irrisolvibili.

Lo stesso statuto dei lavoratori (legge 300) prevede l'uso della "strisciata" per esigenze produttive e di sicurezza, **mentre ne vieta l'uso per finalità di controllo a distanza dell'attività dei lavoratori.**

Pertanto, è nostra intenzione chiedere la rilevazione complessiva delle ore di lavoro degli operatori della manutenzione infrastruttura, ivi comprese le ore rese in reperibilità, disponibilità e trasferta.

Un uso diverso dello strumento apparirebbe come una sorta di "autovelox" a scapito dei lavoratori, a cui noi non mancheremo di opporci con ogni mezzo e in ogni sede.

CONCLUSIONI

CCNL della Mobilità, Attività Ferroviarie, accordo di Confluenza, vertenze interne a R.F.I., gli impegni non mancano e neanche la volontà di affrontarli.

Sul fronte contrattuale i punti di divergenza sono importanti, la questione della professionalità per noi è un elemento fondamentale, così come il pericolo di un appesantimento eccessivo dell'orario di lavoro.

La crisi del sistema economico si fa sentire anche in FS, sono calati drasticamente i trasferimenti da Stato nonostante l'aumento dell'infrastruttura ferroviaria.

La nostra volontà è quella di concertare le soluzioni idonee sia nell'interesse dei lavoratori che del lavoro, la partita è tutt'altro che chiusa e crediamo che a queste condizioni sarà difficile per tutti spendersi tra i lavoratori.

Sono maturi i tempi per la creazione del S.A.MA.

Il progetto è di un grande Sindacato Autonomo della Manutenzione dei Trasporti.

Compiuto il passaggio decisivo di condivisione delle regole statutarie con gli amici del S.A.T., il percorso è in dirittura d'arrivo.

La conferma della bontà del progetto ci viene dai solleciti che arrivano dal territorio, si sta formando una buona amalgama tra i due settori, l'operazione avverrà quindi a "caldo" e credo non vi sia miglior auspicio di buona tenuta.

Presto ci riuniremo con gli amici del S.A.T. per espletare gli ultimi passaggi preliminari il processo costituente. Arrivederci a presto.

Sono di pubblico dominio le vicende interne alla Federazione Or.S.A.

Oggi non ci soffermiamo sui singoli comportamenti, quello che a noi interessa è la salute della Federazione Or.S.A. e per questi propositi agiremo.

Nonostante l'autorevole pronunciamento del Giudice Margherita Libri, a cui noi ci siamo attenuti, l'Esecutivo Or.S.A. Ferrovie non c'è, né fisicamente nè politicamente!

I due soggetti superstiti non sono rappresentativi del 70% del Sindacato e, com'era prevedibile, appaiono fortemente influenzati dalle determinazioni assunte dal loro Settore di provenienza.

Le rivendicazioni dei ruoli si risolvono con la richiesta dei "gradi", mentre la rappresentanza sui tavoli delle trattative, ancora oggi, viene mantenuta dai Segretari nazionali di Settore, che, tra l'altro, agiscono senza un mandato di indirizzo.

Anche a livello territoriale la situazione non è "normale", l'influenza dei Settori ha la meglio sui soggetti federativi istituzionalmente eletti.

Troppo spesso ci si dimentica del ruolo e si sostengono tesi del tutto settoriali. Infatti, malgrado le regole statutarie declassano il Consiglio Generale a semplice organismo di indirizzo, non vi sono iniziative tendenti alla riqualificazione del ruolo federativo.

Si parla di democrazia e si impugnano le decisioni assunte della maggioranza del Sindacato.

Si chiede la consultazione della base e si pongono i veti al vertice, pretendendo che pochi decidano per tutti.

La realtà è che nel nostro Sindacato la democrazia è solo uno slogan. Neanche i peggiori regimi dittatoriali avevano leggi così coercitive.

Per quanto riguarda gli aspetti relazionali, industriali e non, esortiamo il Sindacato tutto a non rinunciare aprioristicamente al ruolo, costruito negli anni, di ambasciatore della base lavorativa, relegandosi a movimento di opinione e protesta.

Le azioni di sciopero non possono essere la finalizzazione dell'attività di un Sindacato, ma un mezzo di persuasione utile a soluzioni favorevoli per i lavoratori.

Il S.A.P.I.E. unitamente a chi ne sentirà il bisogno, con l'occasione del Congresso Or.S.A. Ferrovie proporrà al dibattito interno le proprie idee di modifiche statutarie.

Infine, oggi festeggiamo la quiescenza dei nostri Armando Romeo – Segretario Generale Or.S.A. e Isidoro Montalto.

Le parole non bastano e io non posso raccontarne la storia, però, personalmente e a nome del S.A.P.I.E. posso dirvi GRAZIE e arrivederci sempre qua, in casa nostra.

Grazie e buon lavoro a tutti.



XI Congresso Nazionale



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

"Rinnovo CCNL delle Attività Ferroviarie, il ruolo del S.A.P.I.E."

Grottaferrata 28-29-30 Giugno 2011



MOZIONE FINALE

Il Congresso nazionale S.A.P.I.E., riunito i giorni 28, 29 e 30 giugno a Grottaferrata, ascoltata la relazione del Segretario Nazionale uscente, saluta l'andata in quiescenza del Segretario Generale Or.S.A. Armando Romeo, del Segretario Regionale S.A.P.I.E. Sicilia Isidoro Montalto e del Segretario Regionale Or.S.A. Sicilia Giuseppe Piparo, plaudendo alla loro storica attività nonché fondazione del nostro Sindacato.

L'assise ha deciso di nominarli Soci Onorari, per acclamazione.

Successivamente si è avviato un fattivo dibattito sulle fasi dell'attività di costituzione del nuovo CCNL e della situazione sindacale attuale.

Il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie e dell'accordo di Confluenza per i dipendenti del Gruppo FS, rappresenta un crocevia fondamentale per le questioni afferenti il settore della manutenzione infrastruttura di R.F.I. e dei lavoratori della manutenzione inseriti in tale contesto normativo.

L'assise congressuale ribadisce l'annosa ricerca di una soluzione fattiva della vertenza sulla professionalità del settore Manutenzione Infrastruttura. Infatti negli anni il ruolo del manutentore dell'infrastruttura ha assunto sempre più la veste di elemento imprescindibile e di garanzia per il buon andamento del sistema di trasporto su ferro, grazie alle sue aumentate professionalità sempre più spinte dalle nuove tecnologie.

E' inconfutabile che con l'apporto dell'automazione delle linee, il ruolo del manutentore ha assunto la veste di principale referente front-line a garanzia della sicurezza del sistema della circolazione treni.



XI Congresso Nazionale



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

"Rinnovo CCNL delle Attività Ferroviarie, il ruolo del S.A.P.I.E."

Grottaferrata 28-29-30 Giugno 2011



Anche le richieste datoriali di creazione di una figura polifunzionale di Esercizio vanno lette in tal senso, infatti l'ipotesi di creazione di un'unica figura per i servizi di movimento e manutenzione, scaturisce dall'attuale assetto organizzativo di R.F.I. e dalle esigenze normative prescritte al Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale.

Tutto non può risolversi con il rilascio di uno "stuolo" di abilitazioni e responsabilità, l'operazione deve tenere in considerazione gli aspetti di sicurezza e professionalità conferita ai lavoratori che, già oggi, sostengono carichi di lavoro "importanti".

Appesantire ancora di più il mansionario, aumentare l'orario delle prestazioni, anziché distribuire i carichi di lavoro anche attraverso nuove assunzioni di personale, comporterebbe un ulteriore pericoloso stress psico-fisico, tale da procurare ricadute sulla salute dei lavoratori, sulla regolarità dell'esercizio e sulla tenuta degli standard della sicurezza dell'esercizio.

Aldilà della declaratoria, occorre un piano dettagliato di organizzazione del lavoro da parte di R.F.I., tale da tener conto di tutte le attività, in primis quelle relative alla sicurezza che sono di esclusivo carico del Gestore dell'Infrastruttura.

In tal senso è necessario che anche il Governo faccia la sua parte, favorendo il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria italiana promuovendo incisive attività di controllo e sostentamento del servizio ferroviario nazionale.

Dal punto di vista professionale, soprattutto in caso di polifunzionalità, occorre "tarare" la busta paga alla professionalità posseduta.

Il Congresso dice no all'operaio "tutto fare" e no all'operaio Capo Stazione!



XI Congresso Nazionale



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

“Rinnovo CCNL delle Attività Ferroviarie, il ruolo del S.A.P.I.E.”

Grottaferrata 28-29-30 Giugno 2011



In proposito si attendono le determinazioni di ANSF relativamente alla nostra denuncia in merito al rilascio dell'abilitazione SDAM.

Il Congresso considera di alto valore la decisione ANSF di abolire il sistema di protezione cantiere su avvistamento treno.

Contestualmente considera “fuori tempo” e inadeguata la minaccia lanciata da R.F.I. riguardo il rischio di soppressione dei treni per favorire le attività di manutenzione.

Dinanzi alle decine di morti per investimento accadute sulla sede ferroviaria non c'è mai stato un provvedimento inequivocabile aziendale ma solo operazioni sostanzialmente poco rilevanti. Viceversa è stata messa in atto una puntuale indagine postuma, alla ricerca di responsabilità che, sovente, hanno dato esito imputabile agli stessi lavoratori.

Pertanto, la decisione ministeriale è figlia delle lacune gestionali, ignoranti delle denunce afferenti l'applicazione delle norme di protezione cantieri, evidenziate da questo sindacato.

Il S.A.P.I.E. pone la sicurezza dei lavoratori come “madre” di tutte le vertenze.

Respingiamo la proposta aziendale di innalzamento dell'orario di lavoro settimanale fino a 44 ore per un periodo continuativo anche di due mesi che, “mixata” ai servizi OBBLIGATORI di reperibilità e disponibilità, comporterebbe un ulteriore innalzamento dei carichi di lavoro e l'esposizione a fattori di rischio incalcolabili per la salute dei lavoratori.

In merito, qualora si procedesse in tal senso, attiveremo iniziative di consultazione degli organi sanitari preposti.



XI Congresso Nazionale



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

"Rinnovo CCNL delle Attività Ferroviarie, il ruolo del S.A.P.I.E."

Grottaferrata 28-29-30 Giugno 2011



R.F.I. informa della prossima installazione di dispositivi di rilevazione delle presenze. Lo statuto dei lavoratori (legge 300/70), ammette l'uso del dispositivo per finalità organizzative e di sicurezza e ne vieta l'utilizzo per il solo scopo di controllo a distanza dei lavoratori.

In funzione di ciò, sarà necessario che la rilevazione sia comprensiva delle ore di lavoro prestate in reperibilità, disponibilità, trasferta e pause.

Un utilizzo parziale verrebbe da noi giudicato come un semplice mezzo di controllo a tutto scapito dei lavoratori, in tal senso non mancheremo di opporci adendo ad ogni sede.

Il Congresso dà pieno mandato alla Segreteria Nazionale di:

- proseguire il confronto per riportare i reparti CEI nell'ambito delle DTP;
- procedere nella difesa dell'autonomia della Federazione Or.S.A. Ferrovie, respingendo ogni azione prevaricante i principi democratici collettivi, fondamento della nostra associazione sindacale;
- promuovere modifiche statutarie rivolte alla qualifica e distinzione delle figure federative collegialmente elette;
- concertare nuovi assetti organizzativi affinché si liberi un maggior flusso di risorse verso il territorio;

Il Congresso prende atto dell'accordo relativo la riforma del sistema delle relazioni industriali, auspica l'apertura di un dibattito interno tracciante l'azione politico sindacale dell'Organizzazione tutta.



XI Congresso Nazionale



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

"Rinnovo CCNL delle Attività Ferroviarie, il ruolo del S.A.P.I.E."

Grottaferrata 28-29-30 Giugno 2011



Il Congresso saluta gli amici del S.A.T., anch'essi impegnati nella difesa dei manutentori del Trasporto, auspicando, a breve, la chiusura del percorso di costituzione del Sindacato Autonomo della Manutenzione.

Commissione mozione finale

Mafrici Giovanni

Pacella Luigi

Caruana Gaetano

Rubin Luca

Giosafatto Claudio

Mainini Marco

Grottaferrata, 30 giugno 2011

APPROVATO ALL'UNANIMITA'