



DIPARTIMENTO MOBILITA'
Area Contrattuale Trasporto Ferroviario e Servizi



Aderente a: International Transport Workers' Federation ITF - European Transport Workers' Federation ETF

Riprodotta a cura del Coordinamento Regionale

N.° 114.11

Bologna, 12/10/11

Lettera unitaria OO.SS. Nazionali: Azioni unilaterali messe in atto dalla DPR

FILT-CGIL

FIT-CISL

UILTRASPORTI

UGL Trasporti

FAST Ferrovie

Segreterie Nazionali

Spett.li

Ing. Vincenzo **Soprano**
A.D. Trenitalia S.p.A.

Dott. Luciano **Stocchi**
DRUO Trenitalia Spa

Ing. Francesco **Cioffi**
Resp. DPR Trenitalia S.p.A.

p.c. Dott. Domenico **Braccialarghe**
D.C.R.U.O. FS S.p.A.

Oggetto: Azioni unilaterali messe in atto dalla Divisione Passeggeri Regionale .

Nell'incontro del 5 ottobre scorso, le scriventi Segreterie Nazionali hanno segnalato una serie di azioni unilaterali messe in atto in assenza di contrattazione/informativa nazionale, che ricomprendono in gran parte iniziative della Divisione Passeggeri Regionale di seguito evidenziate:

- Nel corso degli ultimi mesi alcune Direzioni Regionali hanno presentato e attivato piani di riorganizzazione delle distribuzioni che prevedono accorpamenti degli impianti con l'unificazione delle distribuzioni di PdB e PdM e, in alcuni casi, la soppressione dell'impianto. Nessun confronto nazionale è mai stato aperto nel merito, nonostante l'operazione di accorpamento riguardi tutte le regioni d'Italia e provochi esuberanti di quadri e trasferimenti geografici degli stessi in tutti i territori. Il nuovo modello organizzativo è stato già attivato in alcune regioni secondo logiche che producono procedure poco chiare nella gestione delle ricadute occupazionali e difficoltà organizzative in gestione per le evidenti difficoltà che la chiusura dei depositi produce.
- L'ipotetica chiusura di tutti gli uffici turni territoriali, anch'essa mai discussa con le OO.SS, a favore di un unico gruppo tecnico nazionale non fa altro che confermare la volontà di proseguire con gli atti unilaterali, nella convinzione che il nuovo sistema di gestione degli equipaggi funzioni e permetta tagli e riorganizzazioni che alle scriventi paiono incomprensibili e irrealizzabili.
- Riceviamo, inoltre, segnalazioni circa interpellanze fra il personale nel tentativo di abilitare il PdM al modulo D (Accompagnamento Treni) al fine di utilizzarlo promiscuamente con il PdB. Utilizzazione non prevista dal CCNL né da accordi sindacali che abbiano ratificato modifiche contrattuali in tal senso.

- A giugno 2011 l'attivazione di IVU sulla DTR, a seguito degli accordi nazionali, è stata accompagnata dalla ricollocazione della produzione a prescindere dalle consistenze. Tale operazione non può essere imputata al nuovo sistema ma a precise scelte dirigenziali di chiusura o ridimensionamento di alcuni impianti, mai concordate con le OO.SS.
- In molte regioni si procede da mesi all'esternalizzazione delle attività di manovra senza specifici accordi nazionali in merito. Quest'operazione fino ad oggi è stata giustificata dalle pesanti carenze del settore: i manovratori in uscita verrebbero riprofessionalizzati a capo treno o trasferiti in altri impianti, anche qui senza accordi nazionali che governino un processo che non riguarda solo poche realtà territoriali.
- I turni del PdM della DPR in vigore da dicembre 2010 contengono la riduzione dei tempi accessori previsti in partenza dalle normative in vigore. A seguito delle osservazioni presentate dalle OO.SS. durante la trattativa nazionale sulla ripartizione era stata istituita una commissione congiunta per la verifica della congruità dei tempi assegnati. I risultati verbalizzati a seguito di tali verifiche non sono mai stati oggetto di successive discussioni e, nonostante il Responsabile Produzione avesse dichiarato durante una successiva trattativa con le Segreterie Nazionali che, in attesa di uno specifico confronto sul tema, avrebbe dato ordine di reinserire le vecchie tempistiche, ciò non è mai avvenuto.
- Dai primi mesi del 2011 sono stati inseriti, nei turni del PdM, servizi ad AS sulle vetture semi pilota quando la composizione prevede la presenza di mezzi pesanti in coda. Situazione analoga in merito all'applicazione del modulo di condotta ad AS sulle vetture semi pilota NPBD. Non è stata chiarita l'utilizzazione modalità "Parking" per lo stazionamento dei rotabili.
- L'utilizzo di materiali rotabili vetusti, necessitanti di efficaci processi manutentivi nonché, di adeguati programmi di pulimento espone il PdB a innumerevoli contestazioni da parte dell'utenza. Contrasti che, unitamente a quelli scaturiti in sede di controlleria, contribuiscono a creare forti tensioni a bordo treno. Tali contesti spesso sfociano in aggressioni anche fisiche al personale. Inoltre, la continua riorganizzazione degli impianti/uffici aumenta le incombenze del PdB che, con gli stessi tempi accessori, deve anche provvedere ai compiti previsti dalle norme prima della partenza del treno.

Per le ragioni esposte le scriventi OO.SS. Nazionali chiedono il ritiro immediato dei provvedimenti unilaterali adottati e la pianificazione di una serie di incontri di merito sulle problematiche evidenziate.

Roma, 11 ottobre 2011

P. Le Segreterie Nazionali

FILT-CGIL A. Rocchi	FIT-CISL M. Imperio	UILTRASPORTI (Luigi Simeone)	UGL Trasporti U. Napoli	FASTI Ferrovie P. Serbassi
				