

IN QUESTO NUMERO

- ... e dopo lo sciopero?
- Vertenza VACMA
- SIDAC-AV
- R.F.I.
- SERFER

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
12/04	17:00	CICLIT
20/04	10:00	RFI Direzione Movimento
20/04	15:00	Commissione VACMA

... e dopo lo sciopero?

Non vogliamo entrare nel merito della guerra di cifre che, come ben sappiamo, ritualmente dopo ogni sciopero si scatena fra azienda e sindacati.

Non vogliamo nemmeno entrare nella bagarre degli slogan.

Vogliamo invece ribadire con molta convinzione che, quello attuale non è il momento delle prove di forza!

Siamo dell'idea infatti che, l'azione di sciopero dichiarata a seguito del licenziamento, a prescindere dai risultati che certamente non trovano conforto né nei dati catastrofici propagandati dall'azienda e né, detto con molta onestà, in quelli di segno opposto, ha creato una serie di complicanze sulla trattativa di merito tali da condizionare negativamente il percorso negoziale in atto sul ritiro del provvedimento, che pure riteniamo debba essere un atto dovuto.

La nostra esperienza ci porta infatti a confrontare questa vicenda con una simile, gestita qualche anno fa dalla nostra O.S., durante la quale un macchinista finito sulla cronaca

nazionale per una "svista" durante lo svolgimento del proprio lavoro fu licenziato, sempre con la motivazione del venir meno del rapporto fiduciario. In quella occasione riuscimmo a portare avanti una complicata vertenza negoziale in concerto con i legali del collega licenziato. Anche in quel caso abbiamo registrato come fosse difficile tener fuori dai clamori il fatto e sinceramente, al di là delle attestazioni di maniera, non registrammo grandi attestati di solidarietà.

Oggi il problema gravissimo resta comunque il fatto che un Macchinista, un lavoratore come noi tutti, è oggetto di un provvedimento di licenziamento che, a di là delle polemiche e dei distinguo in atto, ha tutto il sapore di una misura esemplare che il Gruppo FS ha cercato e voluto dare.

Quindi la Fastferrovie come Sindacato, rappresentando tutta la solidarietà possibile al Collega e rigettando con sdegno l'uso di certi provvedimenti, ritiene che sia indispensabile lasciare aperto il dialogo con il Gruppo FS per far emergere al suo interno le incongruità su certi modi di fare. Non possia-

mo accettare e né far passare il principio che le posizioni Aziendali diventino sempre più arroganti e per certi aspetti privi di legalità ogni qualvolta la polemica sale di tono.

Tali atteggiamenti sono deleteri per tutti, sicuramente anche per le stesse Società del Gruppo F.S.

Confermando, ma non c'era alcun dubbio su ciò, quindi l'indubbia volontà di tutti i sindacati, Fastferrovie in primis, di voler far rientrare il provvedimento di cui trattasi, per quanto ci riguarda riteniamo che la strada dello scontro frontale, soprattutto in questo contesto politico di grande confusione, sia la meno opportuna.

Se poi dovesse succedere che in questa vertenza, d'importanza vitale sia per il nostro collega che per tutto il Sindacato, movimenti non ben identificati, più o meno autogestiti, dovessero prendere il sopravvento siamo certi allora che le difficoltà di tenere questa vertenza in un contesto negoziale serio aumenterebbero in modo esponenziale.

Vertenza VACMA

Il 29 marzo si è tenuta un'altra riunione della commissione specifica i cui lavori si sono imperniati su una prima parziale valutazione dei dati elaborati, in attesa della prossima riunione, che si terrà il 20 aprile 2006. La discussione si è sviluppata sulla posizione del Sindacato tesa a valutare la "monotonia e ripetitività" rispetto ai dati parziali forniti, rispetto ad una posizione Aziendale che cerca - almeno a nostro avviso - di limitare l'attenzione solo sull'ergonomia del sistema.

Il 20 aprile p.v. dovrebbe essere il giorno nel quale dovrebbero uscire le prime conclusioni della sperimentazione e si dovrebbe finalmente sapere se la agognata "separazione" del Vacma dall'SCMT resterà una promessa o verrà attuata con la relativa normativa di degrado.

SIDAC-AV

Il giorno 03/04/2006 ha avuto luogo un ulteriore incontro dopo quello interrotto il 15 marzo c.a., in merito alle tematiche dei corsi di aggiornamento con il SIDAC e sulla nuova Direzione A.V..

Lo scoglio più grande è dovuto soprattutto al personale che viene utilizzato sull'AV.

Il Direttore della nuova Direzione AV, l' Ing. Donato CARILLO, con una breve presentazione ci ha illustrato lo stato dell'arte della Direzione AV illustrandoci alcune slide dove si evinceva chiaramente il rapporto tra costi e ricavi e la puntualità del nuovo servizio. Rispondendo alle domande del sindacato ci ha confermato che le attuali due coppie di treni attuate per servizio commerciale sulla Roma -Napoli verranno raddoppiate tra poco tempo.

Sull'altro segmento dell'AV oggi in funzione, ossia la Torino-Milano, anche se non è del tutto completata, quindi con un servizio non ottimale, ha avuto un buon successo per l'evento delle Olimpiadi.

Successivamente sono state affrontate le problematiche che erano rimaste sul tavolo nell'ultima riunione, ossia la discussio-

ne dei criteri per la scelta del personale di macchina e di bordo che devono svolgere questo tipo di servizio.

La problematica dell'assegnazione del personale, non ha ancora trovato risposta per le seguenti criticità:

⇒ se il personale viene assegnato direttamente alla nuova direzione; - sembrerebbe che il personale sarebbe in service dalla Direzione Passeggeri;

⇒ quali sono i criteri della scelta che non rispondono alle attuali regole (vedi circolare 25);

Proprio in merito all'assegnazione del personale la trattativa ha raggiunto il punto più critico visto che la Società vuole mettere ufficialmente in discussione la funzionalità della circolare 25.

In ogni caso sono stati fatti dei passi in avanti in quanto è stato condiviso che l'assegnazione ai turni del personale, attualmente abilitato all'AV, avvenisse nel rispetto della circolare 25.

Resta ancora aperta la discussione di merito sul come, chi abilitare e con quali criteri.

Per quanto riguarda il SIDAC invece siamo rimasti sulle linee del precedente incontro, dove si era riusciti quasi a raggiungere un accordo. Veniva precisato in quell'occasione come il SIDAC fosse solo uno strumento integrante al percorso formativo standard. Inoltre su queste apparecchiature è stato disinstallato il VACMA ed all'interno dello stesso sono quindi state ricreate le stesse condizioni di lavoro che attualmente espleta il PdM - ossia non Agente solo ma con la presenza del Tutor, doppio agente - anche le condizioni di invio del personale devono corrispondere a dei criteri quali:

⇒ il personale prima di essere inviato alla giornata del SIDAC deve aver fatto almeno due giornate di formazione continua in aula nella stessa annualità di formazione.

⇒ l'invio al SIDAC deve assicurare le stesse condizioni psicofisiche richieste per una giornata di condotta, ossia per impianti distanti dalle sedi dove sono installati tali siti è previsto che il personale sia inviato la sera precedente alla giornata di prova dello stesso con le regole previste dal contratto.

*...non
Agente solo
ma con la
presenza del
Tutor, doppio
agente...*

R.F.I.

Il 29 e 30 Marzo u.s. si sono svolti due incontri con la Società RFI S.p.A. In merito alla riorganizzazione della Direzione Movimento, della DCI e dell' S.O. tecnico con la speranza.....dopo due anni di trattativa, di addivenire ad un accordo o quantomeno registrare un avvicinamento delle posizioni.

Purtroppo la speranza è rimasta tale, la distanza tra le richieste di parte sindacale e la proposta aziendale al momento appare incolmabile, sia in ambito DCM che DCI.

Entrambe le riunioni si sono concluse quindi con un nulla di fatto e con un nuovo calendario di incontri.

Il nuovo calendario di incontri con RFI prevede le seguenti riunioni:

- ⇒ 20 Aprile ore 10,00 incontro con la DCM;
- ⇒ 27 Aprile ore 10,00 incontro su DCI ed S.O. Tecnico;
- ⇒ 03 Maggio ore 10,00 DOTE A.V e Abilitazioni spostamento Treni Materiali (condotta TM).

FAST - CONFSAL

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613

Tel.: 06 4454697

Tel.: 06 47307666

**L'AUTONOMIA... UN
VALORE PER LA TUTELA**

Siamo su internet

www.fastferrovie.it



SERFER

Il 31/03/2006 presso Agens si è tenuto l'incontro di presentazione del nuovo Amministratore Delegato della Società SERFER, dott. Pietro Spirito, con le Organizzazioni sindacali.

Il nuovo Amministratore delegato, come è sua abitudine, dopo pochi preamboli è voluto entrare subito nel vivo delle tematiche e ci ha illustrato lo stato e le condizioni presenti in Serfer.

Con molta signorilità ha fatto apprezzamenti non rituali sul lavoro del predecessore, informandoci di aver trovato un'azienda che era stata ben

gestita sia per quanto attiene ai conti economici, sia per quanto riguarda la sua organizzazione interna. Il dott. Spirito ha sottolineato come il bilancio 2005 si fosse chiuso in utile per l'azienda, nonostante il suo approdo nel contratto delle attività ferroviarie.

In seguito ci ha illustrato i campi d'azione di Serfer che sono:

- ⇒ Manovre;
- ⇒ Costruzioni raccordi ferroviari;
- ⇒ Servizi di Condotta;
- ⇒ Manutenzione Locomotori sia da Manovra che da Tre-

ni.

Siamo stati informati che le manovre vengono svolte in prevalenza nei porti ed in alcuni scali Ferroviari, mentre per i servizi di condotta, Serfer dispone di 64 Macchinisti patente E.

Rispetto la manutenzione SERFER invece gestisce direttamente l'officina di Udine dove lavorano attualmente 14 operai in grado di effettuare riparazioni sia alle macchine da manovra sia ai locomotori da treno.

Entro il 2006 è in programma anche l'apertura di un'altra piccola officina nel porto di

Napoli.

Ci è stato precisato però che non è intenzione di SERFER lavorare in concorrenza con Trenitalia Logistica ma è sua intenzione lavorare invece per creare quelle sinergie in grado di rendere competitivo il prodotto treno fornito dal Gruppo FS.

In ultima analisi l'Amministratore ha dichiarato che è in fase di studio il nuovo Piano d'impresa 2006-2009 che sarà presentato entro Luglio c.a. e che verrà illustrato alle organizzazioni sindacali entro Settembre 2006.