

# MANUTENZIONE

**L'équipe di lavoro della FAST FerroVie che cura le problematiche inerenti al personale del settore manutentivo, riunitasi a Roma il 13 Febbraio u.s., dopo una discussione mirata ad evidenziare anche le problematiche relative ad ogni singola realtà regionale, sintetizza, con il presente documento, quelle che, anche per il fatto che accomunano tutta la categoria, ritiene essere le questioni principali alle quali la Segreteria Nazionale e le strutture territoriali, devono dedicare la massima attenzione nel perseguire l'obiettivo di affrontarle e risolverle in via preferenziale, negli idonei confronti che la FAST FerroVie ha con Trenitalia e RFI, a tutti i livelli.**

- ⊕ Mancato rispetto, da parte dell'Impresa, dell'accordo sottoscritto il 15 maggio 2009. Infatti, mentre le flessibilità relative all'orario di lavoro giornaliero e all'aumento della produttività previste dall'accordo in questione, vengono sistematicamente rimosse dalla dirigenza dei vari impianti, i processi di internalizzazione delle lavorazioni, l'aumento di produzione pregiata e le assunzioni di personale, che dovevano costituire il corrispettivo convenuto con le parti sociali o si concretizzano in modo aleatorio quanto estemporaneo o, così come avviene nella maggior parte dei casi, rimangono solo chimere.**
- ⊕ L'applicazione unilaterale e spesso strumentale delle flessibilità convenute nell'accordo suddetto, sta esasperando, sia i tempi e i modi per la fruizione dell'apposito intervallo necessario alla refezione, sia, in taluni casi, addirittura il riconoscimento del diritto contrattualmente previsto, malgrado quest'ultimo abbia ricevuto un positivo riscontro anche in sede di giudizio di corte di cassazione.**
- ⊕ Rimanendo in tema di flessibilità d'orario, una sempre maggiore importanza sta assumendo il posizionamento dei marcatori, in modo particolare negli impianti caratterizzati da una considerevole estensione planimetrica oppure in quei casi in cui, il servizio mensa, è comune a più unità lavorative alcune dislocate in modo poco funzionale. In questi casi, essendo in genere i marcatori posizionati nelle immediate vicinanze del posto di lavoro, vengono accreditati al dipendente tutti i tempi necessari a gli spostamenti da e per gli spogliatoi e/o il refettorio, defalcandoli dalla prestazione lavorativa.**

- ✚ **Mancata regolarizzazione di almeno due premi di produttività annuali, sulla cui sorte continua a gravare un inquietante alone di mistero e congelamento, risalente addirittura al 1992, di aliquote relative ad indennità correlate a lavorazioni particolarmente pericolose come quelle connesse alla zona A, zona S o Tossici.**
- ✚ **Abbattimento costante e continuativo di tutto ciò che concerne la linea qualità, sempre più sottomessa alla produzione. Infatti, elementi cardini per la corretta produttività di qualunque azienda, quali la formazione e l'aggiornamento professionale, hanno spazi sempre più risicati, seguendo filosofie che, alla professionalizzazione interna, preferiscono anteporre l'esternalizzazione dei cicli produttivi, come se tali costi, pagati ad altri, fossero più convenienti.**
- ✚ **Una conseguenza di quanto appena esplicitato è senz'altro la scarsa attenzione dedicata alla preparazione del personale nei riguardi dei mezzi di nuova produzione, tecnologicamente evoluti e la banalizzazione delle mansioni del personale. Un proponimento, quest'ultimo che si palesa in tutta la sua irragionevolezza, nella polifunzionalità delle attività del personale nelle squadre polyvalenti. Un progetto inseguito con successo da moltissime aziende nei campi più disparati ma che, in ferrovia, naufraga a fronte di una formazione inesistente, che pretende l'acquisizione di nuove professionalità senza nessuna integrazione del bagaglio formativo, in buona sostanza, per FS basta un cambio di nome e il gioco è fatto.**
- ✚ **Preoccupante involuzione degli standard di sicurezza e igiene del lavoro, che appaiono in costante degrado, in particolare per quanto concerne l'illuminazione dei siti e dei locali di manutenzione che, troppo spesso, sono attrezzati solo per le lavorazioni diurne. Un'altra importante criticità è costituita dalle postazioni di manutenzione esterne ai locali d'officina, spesso provviste di camminamenti, accessi e fosse che, qualora fossero in condizioni tali da rientrare nelle norme di legge, indubbiamente risultano essere accidentate e malfide. Infine la piaga dei "clochard" che di notte trovano riparo nel materiale in sosta, i quali, con pericolo per l'incolumità degli stessi e dei lavoratori della manovra e della manutenzione che ignavi a loro s'approcciano, giungono inconsci fin nei siti di manutenzione.**
- ✚ **La nuova figura di "Gestore Treno" che, così come presentata e portata avanti in maniera unilaterale dall'azienda, fatica a trovare un ruolo dai contorni sufficientemente definiti, tali da garantire la necessaria visibilità delle peculiarità funzionali e produttive.**
- ✚ **La sempre più diffusa tematica inerente la logistica e in particolar modo la possibilità di raggiungere, in tempi compatibili e certi, il proprio luogo di lavoro, quando questo, come per i grossi siti manutentivi, è dislocato in maniera decentrata rispetto alle stazioni ferroviarie, in particolar modo per il personale pendolare, che costituisce, comunque, la stragrande maggioranza delle maestranze.**

