



Segreterie Regionali della Toscana

Venerdì 27 u.s. si è svolto l'incontro previsto tra le Organizzazioni Sindacali e la Direzione Business IC su piattaforma Teams.

In apertura, il datore di lavoro ha informato che, entro la fine del 2026, sarà indetta una gara da parte del MIT per il rinnovo del Contratto di Servizio (CdS) per i servizi di media e lunga percorrenza, diurni e notturni, esclusi quelli dell'Alta Velocità. L'azienda, in qualità di Impresa Ferroviaria, sarà pronta a competere, in particolare nel caso in cui il MIT opti per un unico lotto di gara. Tuttavia, nel caso di uno scenario suddiviso in tre lotti (di cui uno probabilmente dedicato ai servizi notturni), la situazione risulterebbe più complessa. In questo caso, infatti, la normativa europea sulla liberalizzazione impone che, se un'Impresa Ferroviaria si aggiudica due lotti, il terzo lotto deve necessariamente essere assegnato a un'altra impresa. Le specifiche e i dettagli saranno comunque affrontati quando saranno pubblicati i relativi bandi.

Per quanto riguarda l'impianto di Firenze, il dirigente ha comunicato che, a seguito degli ingressi già avvenuti nel biennio 2023-2024, entro la fine dell'anno saranno assunti 2 Addetti alla Condotta (AdC) e 4 Capitreno/Coordinatori di Servizio Treno (CT/CST) dal mercato. Come OOSS, abbiamo ribadito l'apprezzamento per l'attenzione verso le assunzioni nell'area fiorentina, ma abbiamo anche sottolineato l'importanza di mantenere aperta la strada della mobilità pre-assunzionale per soddisfare le domande di trasferimento attualmente in essere.

Durante l'incontro, su richiesta delle OOSS, è stato poi affrontato il tema del treno notturno ÖBB 294/295. Le Organizzazioni Sindacali hanno chiesto all'azienda garanzie sulla modalità di scorta del treno da parte del personale di bordo, considerando le specificità di tale servizio. Le OOSS ritengono prioritario il mantenimento del quarto agente. L'azienda ha informato che ha richiesto chiarimenti alla Sede Centrale e, in attesa delle specifiche definitive, sarà inviata una comunicazione al personale. In tale comunicazione, sarà precisato che il CT potrà richiedere, con un preavviso di 48 ore alla programmazione, la presenza di un terzo CST.

Per quanto riguarda il macchinista, a breve saranno pubblicate le DPC in cui verranno definite le modalità operative per il comando multiplo, eliminando la necessità della presenza di agenti di condotta nella locomotiva di coda.

Un altro tema discusso è stato quello della refezione. La dirigenza ha confermato che RFI non ha previsto fermate intermedie sulla tratta Roma-Firenze. Tuttavia, in deroga, a partire da lunedì 30 settembre e fino al cambio orario di dicembre, verrà concessa una fermata straordinaria di servizio ad Arezzo per consentire il cambio personale e permettere la regolare fruizione della cena. A partire dal cambio orario di dicembre, attendiamo ulteriori sviluppi o aggiustamenti da parte di RFI o dell'azienda per risolvere in modo definitivo il problema. Entrambe le parti si sono impegnate a non apportare modifiche operative ai turni che possano compromettere il servizio di refezione.

In conclusione, l'azienda ha informato che, nel periodo da metà novembre ai primi di giugno, il treno circolerà con una sola sezione composta da 7 vetture, risolvendo gran parte delle problematiche relative allo stazionamento, ricovero, pulizia e scorta del convoglio.

Firenze, 30 settembre 2024