



Incontri ripartizione personale mobile IC e AV Trenitalia

Si sono svolti, il 21 maggio 2024, gli incontri con Trenitalia e le Direzioni Business IC e Business AV per la ripartizione del personale mobile.

In apertura Business IC, data la scadenza al 31/12/2026 del contratto di servizio per il Servizio Universale, ci ha informati che si sta lavorando per una proroga, in attesa della gara prevista dalle normative europee.

L'azienda si è resa disponibile ad informare le Organizzazioni Sindacali, non appena ci saranno novità in merito; come ORSA Ferrovie abbiamo palesato la preoccupazione sulla possibile evoluzione del contratto di servizio e sull'eventualità che il Servizio di Trasporto Universale, o parte dei lotti stessi, possa andare a gara. A seguire, ha presentato la ripartizione specificando che il sostanziale aumento di produzione è dovuto ad alcuni allungamenti di percorrenza ed informandoci dell'entrata in esercizio dei treni HTR a Reggio Calabria.

Trenitalia ha riferito alcune difficoltà gestionali, dovute alle interruzioni per lavori di potenziamento dell'infrastruttura in attuazione del PNRR, che interesseranno diversi tratti di linea nel periodo estivo; per tale motivo, la ripartizione è indicativamente valida fino all'08 giugno 2024, essendo passibile di lievi variazioni dovute alle ultime VCO in fase di rilascio. Per quanto riguarda le risorse, sono stati forniti i dati assunzionali relativi all'anno 2023 e ai primi mesi del 2024. Le assunzioni rappresentano una parziale soluzione per affrontare, rispetto alla possibilità di produzione, la maggiorazione delle 14 righe in più di turno per il PDC e delle 16 righe in più per il PDB. Le misure assunzionali illustrate sono, a dire della scrivente, insufficienti per gli incrementi di produzione e per l'allargamento dei turni perseguito in questi mesi.

Come ORSA Ferrovie, prendendo atto del lavoro svolto, tra cui quello di dialogo con le RSU per creare dei turni che tenessero conto quanto più possibile delle richieste del personale (compresa l'uniformità di RFR tra bordo e macchina), abbiamo posto nuovamente l'accento sul fatto che ancora vi sono degli impianti che soffrono una copertura insufficiente di personale, così come sulla violazione del paletto dei 5 RFR/mese sia nel macchina che nel bordo. Inoltre, abbiamo chiesto ed ottenuto di ridurre, in assenza di accordi territoriali, anche l'impegno programmato dei traghettamenti a 7 ore di notte e a 8 ore e 30 minuti di giorno che, in alcuni casi, sostituiscono in perfetta analogia le riserve passate. E' stata, altresì, richiamata all'attenzione dell'azienda la necessità di avviare una discussione seria sul reticolo impianti, anche in prospettiva futura della direzione IC.

Visto che Business IC ha comunicato di aver preso accordi per introdurre scorte in supporto al capotreno, con personale di FS Security, abbiamo chiesto di essere messi a conoscenza del programma stesso di scorte, con relative procedure di interfaccia, per meglio disciplinare l'operatività del personale delle due aziende.

Al termine dell'incontro, sono stati presentati dall'azienda i principi guida della PEIF 117, introdotta (ma attualmente in standby) da IC sui materiali a composizione bloccata (composizione assimilabile agli ETR 500). Come sindacato abbiamo chiesto ed ottenuto l'approfondimento dei contenuti di carattere tecnico-operativo e l'avvio di una commissione tecnica che si terrà il 30 maggio p.v. per verificare congiuntamente le tempistiche necessarie a svolgere le attività richieste (tempi accessori) e per individuare le criticità che i controlli aggiuntivi comportano. Successivamente, il giorno 7 giugno, vi sarà apposito incontro per definire i vari aspetti procedurali e attinenti alla sicurezza delle operazioni, oltreché per risolvere le eventuali criticità riscontrate.



Inoltre, come ORSA Ferrovie, abbiamo voluto porre l'accento sulla necessità di definire, in primis a livello nazionale, il processo di modifica attività (che sarà successivamente attuato a livello locale), in quanto riguardante più realtà territoriali e figure professionali, ricordando che il personale degli equipaggi non rimpiazzerà i tecnici della verifica con operazioni non previste nel mansionario e che tali incombenze non sostituiscono le visite tecniche, che resteranno sempre a capo alla Verifica negli impianti. Abbiamo, pertanto, deciso un rimando ai tavoli territoriali solo a seguito dell'incontro del 7 giugno poiché le tematiche oggetto di trattativa potrebbero influire sulla compilazione dei turni, a causa del necessario adeguamento dei tempi accessori. A tal proposito, al fine di garantire comunque la visibilità dei turni al personale a partire dal cambio orario di giugno e di evitare un possibile stravolgimento degli allacciamenti a seguito dell'intervento sindacale, tali tempi accessori saranno provvisoriamente fissati a 10 minuti a livello di programmazione (ma modificati in gestione) per lo svolgimento delle attività previste dalla PEIF.

Per quanto concerne la Direzione Business AV, l'azienda ha confermato anche in questo ambito un aumento di produzione che si intensifica nelle giornate di maggior traffico (tendenzialmente nei fine settimana) con la previsione di effettuare treni notturni e rinforzi Duplex.

Come sindacato abbiamo fatto notare che alcuni territori risultano essere ancora in difficoltà, soprattutto rispetto alle punte di maggior traffico; in particolare per il bordo le difficoltà si rinnoveranno anche dal mese di settembre quando i part-time, utilizzati al 100% in estate, rientreranno in produzione al 50%.

Per quanto riguarda la costruzione dei turni del personale di macchina, in alcuni impianti è necessario riequilibrare la condotta rispetto ai restanti territori. Abbiamo ribadito la necessità di limitare ulteriormente l'utilizzo del personale mobile nelle attività di manovra in diversi impianti tra cui, in modo importante, a Milano e Venezia. A tal proposito l'azienda, accogliendo la richiesta, ha comunicato che interlocherà con MIST nei vari impianti, tra cui Milano, Venezia, Lecce, in modo da ottenere un'estensione dei turni di manovra per migliorare lo sviluppo dei turni del personale mobile. Inoltre, sempre relativamente al personale di macchina, è necessario proseguire con le abilitazioni ai mezzi e alle linee, per una congrua ed eterogenea distribuzione dei turni.

2

Infine, visto l'approssimarsi del periodo estivo e il cospicuo aumento di viaggiatori, abbiamo chiesto a Trenitalia di essere coinvolti e messi a conoscenza di eventuali accordi dedicati con le istituzioni e FS Security, al fine di predisporre adeguate misure a tutela della sicurezza del personale, specialmente in situazione a rischio di aggressioni.

Nell'attesa di attivare comunque i tavoli territoriali, la scrivente ritiene che molte delle criticità segnalate negli anni dalle RSU e dai territori possano trovare risoluzione nell'avvio della discussione sulla normativa di lavoro degli equipaggi previsto per il 13 giugno p.v.

Roma, 23 maggio 2024

