

Ripartizione Trenitalia DB AV **Indefiniti volumi di produzione e consistenze Equipaggi**

Doveva essere la consueta riunione di ripartizione relativa ai turni della Divisione Business AV, è stata una contorta riunione tecnica, con il chiaro intento dell'azienda a non diffondere i dati reali degli addetti utilizzati ai treni. Partendo dai turni, non c'è corrispondenza tra il dato delle consistenze e quello degli organici. Inoltre, abbiamo assistito ad una rappresentazione aziendale, quella di AV, complessa da analizzare, in termini di contenuti e trasparenza dei dati fornitici, di gran lunga più critica di quelle presentata nelle precedenti riunioni di ripartizione tenutesi nella DBR e nella DBIC. Oggi la dirigenza di Trenitalia ha provato, senza esserci riuscita, a nascondere l'esigenza di ricorrere ad piano di assunzioni corposo e necessario a garantire la regolarità del servizio; che se preventivato, a noi è apparso molto scarno.

La stretta normativa sui turni con l'eccessiva saturazione dell'orario di lavoro, rappresenta il solo concreto maggior apporto di lavoro per un'offerta commerciale che si attesta ad un valore di poco superiore all'80% dell'era pre-covid. L'assenza di un dato certo degli organici, l'indecifrabile lettura dei volumi contenuti nell'informativa fornita e l'evidente volontà aziendale di provare a nascondere elementi di valutazione al sindacato sono il leitmotiv di questa tornata di riunioni di ripartizione, con l'apice che si è raggiunto proprio nella riunione odierna. Per comprendere la difficoltà sindacali nell'effettuare un'analisi corretta rispetto alle informazioni ricevute, a mero titolo esemplificativo, nelle tabelle delle consistenze riferite al mese di ottobre, risultano in forza 27 agenti impegnati in una scuola di formazione esterna all'azienda.

In questo scenario di profonda conflittualità dialettica, come per gli altri tavoli, il Sindacato ha chiarito che occorre necessariamente rivedere il sistema di relazioni connesse ai turni.

Abbiamo ribadito con forza che occorre andare sui territori per avviare trattative che migliorino gli aspetti sollevati dalle RSU e dalle segreterie regionali superando la logica delle modifiche "a costo zero". Esiste l'urgenza di aprire un confronto sul coefficiente di sostituzione assenti, di individuare una univoca e concordata definizione dei tempi medi, ed un piano formativo che preveda la piena abilitazione di tutti i soggetti assegnati a turni che hanno banalizzato l'assegnazione ai treni dei prodotti Frecciarosso e Frecciargento ed è necessario il rispetto della programmazione individuale delle 5 giornate di formazione, così come definite dal Ccnl.

Attenzione massima è stata sul tema delle aggressioni, sulla logistica e la reale fruibilità delle refezioni, sul decoro delle sale sosta e la qualità delle strutture assegnate agli RFR.

L'assenza di un interesse reale da parte aziendale a dare risposte adeguate alle richieste sindacali, che a più riprese, durante il corso dell'incontro hanno cercato di fare emergere la condizione di stress del personale, oramai provato da due anni di lavoro all'interno di un'emergenza sanitaria è stata la causa del fallimento del negoziato odierno che ha però trovato un punto d'incontro: sulla necessità di ridurre i servizi di traghettamento nei turni; l'attivazione di un piano di formazione ed abilitazioni; nella disponibilità della società di avviare fin da subito i tavoli territoriali che verranno convocati quanto prima cercando di ridurre i tempi di consegna dei turni che ormai vivono di questo proverbiale ed inqualificabile perenne ritardo e nella fornitura dei dati di consistenza attuali e reali, che tenga conto degli spostamenti interdivisionali, insieme ad un'informativa delle prossime assunzioni.

A margine, connesso al tema aggressioni si è richiesto di conoscere quanto prima le linee guida riferite alle nuove norme di accesso ai treni legate al "green pass" con la specifica richiesta sindacale di tenere conto della particolarità del servizio regionale con le sue innumerevoli fermate commerciali e di non scaricare l'intera incombenza del controllo sul personale di scorta, prevedendo un controllo a campione nelle stazioni prima della salita a bordo treno, da parte di apposito personale anche in collaborazione con le forze dell'ordine.