



SEGRETERIE NAZIONALI

Trenitalia: Ripartizione Servizi Equipaggi IC ed AV

Turni saturi e carenze. Occorre assumere personale e proseguire nel percorso condiviso a marzo.

Con questi carichi di lavoro e queste consistenze ci sono tutte le condizioni per un'estate "rovente" per il personale equipaggi di Trenitalia. È ciò che il Sindacato ha più volte denunciato alla dirigenza aziendale nel corso della riunione di ripartizione con le divisioni business IC ed AV tenutasi nella giornata di ieri.

Ancora una volta, durante il cambio orario ci ritroviamo a denunciare le medesime problematiche del settore, che di fatto peggiorano la qualità della vita dei lavoratori. Difficoltà nella fruizione di giornate di ferie, blocco della formazione professionale e delle nuove abilitazioni, saturazione dei nastri lavorativi al limite delle prestazioni contrattualmente definite, ricorso allo straordinario e richiesta di modifiche alla turnificazione delle ferie estive sono azioni finalizzate a coprire una carenza strutturale di macchinisti e capotreno. Trenitalia dia un'accelerazione all'ingresso di nuovo personale prima che sia troppo tardi e prosegua senza ulteriori esitazioni nel percorso condiviso alla fine del mese di marzo, da cui i lavoratori si attendono soluzioni concrete nell'ambito della logistica, delle ferie e del miglioramento delle criticità presenti nei turni di lavoro.

Per quanto riguarda la divisione IC, l'Azienda, in apertura, ha informato le Segreterie Nazionali che i ricavi si stanno attestando a valori prossimi a quelli ante pandemia. Tuttavia, la dirigenza IC ha precisato che nei prossimi mesi è atteso un possibile calo degli introiti dovuto alle chiusure estive, per potenziamento, delle linee a Tarvisio, Domodossola e Taranto. La Società ha inoltre informato le Organizzazioni sindacali che sono stato acquisiti ulteriori servizi per migliorare l'offerta commerciale e che la flotta delle E464, principalmente destinata alla linea adriatica, si attesterà a 54 unità entro il mese di giugno per arrivare a 70 unità nel 2023, assicurando un netto miglioramento dell'affidabilità dei materiali ed una riduzione dei costi di manutenzione. In aggiunta, visto l'interrogativo sul rinnovo del contratto del servizio internazionale (OBB), l'azienda ha dichiarato che nel caso in cui tale contratto non venisse rinnovato, verrà assegnata produzione all'impianto a compensazione con eventuali nuove abilitazioni per il personale interessato.

La discussione si è poi spostata su una nuova tipologia di servizio di traghettamento previsto tra Messina e Reggio Calabria. L'azienda ha precisato che tale servizio prevederà, per 2 coppie di treni, un materiale in arrivo al porto, accoppiato, composto da due 464 e due semipilota, imbarcato come due treni completi (loc + 3 pezzi + pilota) che, giunti in Sicilia, effettueranno tragitti diversi. È previsto, in futuro, l'utilizzo di locomotori 464 ibridi che saranno in grado di effettuare in maniera indipendente la manovra di entrata e di uscita dal traghetto, accorciando notevolmente i tempi di percorrenza. In fase di avvio l'azienda intende procedere con una sperimentazione che, seppure non necessaria allo svolgimento del servizio stesso, prevede la presenza, anche durante le fasi di traghettamento, di due macchinisti (uno per materiale), un capotreno ed un lavoratore somministrato in ausilio al capotreno. I macchinisti avranno il compito di accelerare le operazioni di messa in servizio e di stazionamento dei locomotori, mentre il restante personale sarà adibito all'assistenza alla clientela ed il solo capotreno anche ad intervenire per eventuali anomalie sulle carrozze.

Come sindacato abbiamo da subito espresso perplessità in merito alle attribuzioni di sicurezza, all'interazione tra personale FS e marittimo, alla formazione necessaria, alla normativa di servizio adottata e alla durata della sperimentazione. A seguito delle sollecitazioni, dopo ampio dibattito, l'azienda ha comunicato che:

- Per quanto riguarda la sicurezza, il DVR, non ancora ultimato, prevederà che tutte le attività di sicurezza saranno in capo al personale della capitaneria di porto, evitando pertanto che siano in capo al personale ferroviario. Eventuali segnalazioni del personale di bordo dovranno essere comunicate al personale marittimo.
- Il personale sarà adeguatamente coinvolto in una prima giornata formativa e riceverà dettagliata documentazione. Inoltre nel primo periodo sarà presente un tutor che scorterà il traghetto.

- Allo stato attuale, fino all'entrata in esercizio delle 464 ibride, tutte le manovre relative a imbarco e sbarco saranno affidate a RFI.
- Sul tema della normativa applicata come sindacato abbiamo richiesto che al personale in servizio di traghettamento sia riconosciuta l'attività di scorta/condotta. In tal senso l'Azienda si riserva di dare opportuno riscontro nei prossimi giorni
- La prima fase, di tipo sperimentale, terminerà a fine settembre e, in caso di esito positivo, dovrà prevedere l'integrazione di un ulteriore agente di scorta nella fase di attraversamento

Proseguendo sulla trattazione dei turni, la divisione business IC, su richiesta sindacale, si è impegnata dare risposte adeguate ai territori per quanto riguarda le modifiche di alcuni servizi critici ed a ridurre, sia per il macchinista che per il bordo, le riserve notturne a 7 ore, e quelle diurne a 8 ore e 30 minuti altresì a fornire dati di ripartizione uniformi a quelle delle altre divisioni.

A seguire, con la divisione AV, la discussione si è subito incentrata sul rapporto stima dei fabbisogni/consistenza. Più che per il prodotto IC, nel prodotto AV le carenze di organico non sono più sostenibili e vengono accentuate una produzione maggiormente concentrata sulle giornate coincidenti con il fine settimana. Contestualmente ad un'accelerazione degli ingressi previsti occorre quindi una rimodulazione del servizio in maniera più vivibile. Abbiamo altresì evidenziato, specie in alcuni territori, un rapporto eccessivo di riposi fuori residenza rispetto a quelli in A/R ma soprattutto il peggioramento degli stessi RFR in termini di gravosità del turno e di saturazione delle prestazioni di andata e di ritorno, l'elevata presenza di attività di traghettamento che rendono insostenibili molti servizi ed una non congruità dei dati di ripartizione forniti rispetto a quelli attuali.

Come Sindacato abbiamo inoltre evidenziato che, rispetto ad altre realtà aziendali, la Direzione AV, salvo che per alcune eccezioni, sostanzialmente non ha avviato il percorso previsto alla fine di marzo 2022 e che occorre l'immediata ripresa dei confronti territoriali secondo quanto convenuto.

L'azienda, in conclusione di riunione, si è impegnata ad inviare una nuova ripartizione con i dati aggiornati degli attivi ai treni, modificatisi in quanto il personale ha nel frattempo terminato la fase formativa. Ha altresì precisato che proseguirà a livello territoriale ad effettuare incontri finalizzati ad una verifica e conseguente umanizzazione dei turni e condiviso un successivo incontro di verifica per monitorare le azioni mitigative definite nel verbale del Marzo us, nonché, per presentarci il piano di riduzione delle attività di traghettamento che inizieranno ad interessare già dal prossimo mese di Luglio le località di Lecce-Surbo e Venezia.

Come OOSS, preoccupate dalle continue azioni di spostamento di produzione ed assenza di assunzioni, abbiamo richiesto di avviare un confronto, a valle della presentazione del Piano di Impresa, per discutere del reticolo impianti dei prodotti AV ed IC. Tutelare e preservare l'esistenza degli impianti ha un grande significato per il Sindacato tutto, che si traduce nel miglioramento dei turni di servizio degli impianti complessivi e nella necessità di conciliare in modo equilibrato vita e lavoro.

Roma 08.06.2022

Le segreterie Nazionali