



Informativa RFI

Il 23 ottobre 2012 è proseguito il confronto con la società RFI, così come convenuto il 17 ottobre u.s., avente ad oggetto la riorganizzazione della Direzione Produzione e le rispettive articolazioni territoriali.

La società ha illustrato il nuovo progetto organizzativo, evidenziando la necessità di una revisione dell'accordo del 24 maggio 2004. L'obiettivo dettato dal Piano di Impresa, attraverso un cambiamento culturale e di mentalità aziendale e con una profonda razionalizzazione delle attività, è quello di rendere efficienti ed efficaci il processo manutentivo, i servizi di circolazione e l'accoglienza nelle stazioni.

L'azienda ha ribadito l'importanza di ridurre la catena di comando confermando l'eliminazione della struttura di Gestione Operativa Territoriale (GOT) con le relative sottostrutture, creando un rapporto diretto con l'Unità Territoriale. Alle dipendenze di quest'ultima viene istituita la struttura di Controllo dei Processi Operativi (CPO), che prevede l'utilizzo di quattro specialisti, uno per ciascun settore (IS, TE, LV e Movimento) e che si occupa, fra le diverse mansioni, dell'organizzazione dei Centri di Lavoro. I reparti sono sostituiti dalle UM. Viene superato il concetto di Presidio attraverso l'istituzione dei Nuclei Operativi (punti di raccolta costituiti da più squadre operative). Tale assetto organizzativo, a detta dell'impresa, rappresenterebbe un modello più attuale ed adeguato alla mission aziendale; inoltre, collocando le responsabilità in modo chiaro, permetterebbe all'azienda di evitare i conflitti di competenza legati alla sovrapposizione dei ruoli. Per quanto attiene la classificazione delle linee, basata sul concetto di utilizzazione (numero Treni Giorno, Nodi Commerciali, Alta Capacità/Alta Velocità), i Responsabili aziendali hanno sostenuto che la stessa sarebbe legata, ed in un certo qual modo determinata, dagli stanziamenti specifici da Stato/Regioni. Il tempo e la tipologia di intervento per la manutenzione ordinaria, ed il relativo utilizzo di reperibilità e disponibilità, dovrebbero pertanto essere legati ed adeguati al tipo di linea. La società ha infine sottolineato l'importanza di puntare sulla manutenzione straordinaria e sui Cantieri Meccanizzati, prevedendo anche l'internalizzazione di alcune attività.

Le Organizzazioni Sindacali hanno evidenziato ancora una volta la propria perplessità rispetto alla nuova classificazione delle linee, sottolineando il fondamentale ruolo del Gestore come garante del servizio, in particolare di quello universale, e la necessità di una infrastruttura sicura, efficiente e complessivamente fruibile su tutto il territorio nazionale. Le Segreterie Nazionali, ed in particolare la FILT, hanno espresso forti preoccupazioni in merito alla riorganizzazione e alle conseguenze che la stessa comporterà sull'utilizzazione del personale, restano difatti da verificare i ruoli, le responsabilità, i compiti specifici, la collocazione dello stesso. Tenendo conto del fatto che al tempo stesso non è ancora definito l'impiego del personale inidoneo, di quello proveniente dalla Divisione Cargo di Trenitalia e del settore manovra.

La riorganizzazione nel suo complesso porterà ad un consistente mutamento, per questo motivo l'impresa si è impegnata ad un confronto con le Organizzazioni Sindacali finalizzato a gestire il processo di cambiamento e il riassetto del settore. Come Segreterie Nazionali abbiamo chiesto all'impresa, nella correttezza reciproca, di evitare atti unilaterali o tentativi di avanzamento in ambito territoriale.

Tenuto conto del complesso ed articolato progetto, ritenendo necessari ulteriori specifici approfondimenti, le parti hanno convenuto di aggiornare il confronto sulla riorganizzazione della Direzione Produzione al giorno 6 novembre p.v.

Roma, 23 ottobre 2012