

## Una nuova PESTE chiamata IVU

Ieri 10 maggio 2010 Trenitalia ha presentato alle OO.SS. nazionali il nuovo software per la gestione del personale di macchina e di scorta denominato IVU, dal nome dell'azienda tedesca che lo ha progettato.

Un sistema che elabora in automatico gli allacciamenti e le ripartizione dei singoli turni, che non saranno più d'impianto ma personalizzati per ogni singolo agente.

Una turnazione effettuata attraverso l'elaborazione degli orari dei treni, dei turni dei mezzi di trazione, delle richieste elevate al sistema per tempo da ogni lavoratore, in ordine a ferie, permessi o preferenze a lavorare in un parte della giornata e da qualsiasi altra variabile utile allo scopo, inserita nel sistema.

Il turno dovrebbe avere, nei loro progetti, una cadenza mensile ed essere comunicato ad ogni agente intorno al 20 di ogni mese. Esso dovrebbe sviluppare i servizi e le assenze inerenti i giorni che intercorrono dal primo del mese seguente fino alla prima settimana del mese successivo.

Il programma sarà impostato in maniera tale da saturare le prestazioni settimanali o giornaliere con ore di aggiornamento professionale, fino al raggiungimento dei tetti contrattualmente previsti, ne consegue che nessuna attenzione sembra essere riservata alla qualità della formazione.

Così come non ci sarà nessuna certezza per il godimento delle ferie richieste fino alla comunicazione mensile del turno ma, quel che ancora più grave, **non è prevista nessuna certezza per la cadenza del riposo settimanale o della fascia d'impegno giornaliero**, fino alla comunicazione del turno mensile e solo per la durata dello stesso.

In buona sostanza un azzeramento della vita sociale del personale di bordo e di macchina, PdM che, nessun macchinista escluso, avrà anche la novità di vedersi graficare giornate di disponibilità in turno, non T.I.B. ma, in considerazione del fatto che non sarà più previsto personale disponibile, giornate di disponibilità pura.

Con questo nuovo sistema verranno eliminate tutte le norme e le circolari inerenti i conteggi per le giornate di ferie afferenti il riposo settimanale e, con loro, la possibilità di usufruire delle mezze giornate di ferie per il riallacciamento al turno.

**Infatti, se i giorni di ferie prenotati cadono vicino ad un riposo settimanale, al programma basterà spostarlo, anticipandolo o posticipandolo nei limiti contrattuali, e il gioco è fatto.**

**Inoltre verrà stravolto l'impostazione dell'entità del riposo settimanale, che non sarà più di 58 ore medie per la durata del turno ma, ovviamente, si accorcerà verso il limite di 48 ore nei periodi di maggior produzione per poi allargarsi quando questa è meno intensa, con un adeguamento su base annuale pura.**

**Tutto l'articolato contrattuale inerente la ripartizione dei servizi e la tematica inerente i turni diventa in questo modo carta straccia, così come, e gli esempi appena portati lo dimostrano, gran parte dei limiti normativi relativi al programmato, che non sono pochi, con una modifica così radicale della programmazione stessa, di fatto, perdono o cambiano radicalmente significato.**

**Inoltre qualsiasi verifica sul rispetto di questi, almeno quando sono previsti in programmazione, alla quale il lavoratore e il sindacato hanno sacrosanto diritto, in pratica, se non viene negata viene resa veramente ardua.**

**E' un sistema che intende avvalersi di una piattaforma web cui, i lavoratori si interfaceranno attraverso l'utilizzazione di hardware all'uopo distribuiti (si immagina probabilmente dei palmari), senza più nessun contatto personale con i quadri addetti alla distribuzione.**

**Anche la presenza si prevede che venga rilevata attraverso apposite chiavette elettroniche da inserire a bordo treno.**

**L'obbiettivo è un ulteriore recupero di produttività nel macchina e nel bordo ma, ancora di più tra i quadri oggi addetti alla distribuzione del personale.**

**Un segmento produttivo già falciato dall'unificazione dei due uffici e dalla nuova geografia degli impianti, che rischia sia un'importante quanto improvvisa contrazione degli organici, sia la negazione di qualsiasi possibilità di sviluppo verticale della carriera dei profili del macchina e del bordo, creando, tra l'altro, un'inquietante sacca di esubero di personale, relativamente giovane, altamente qualificato e difficilmente riutilizzabile diversamente.**

**La proposta di un recupero di questa entità è, a dir poco, sconvolgente, avanzata poi da un'impresa da troppo tempo abituata a pretendere dai lavoratori tutto ciò che concorda con i sindacati senza rispettare nulla di quanto si impegna a dare in cambio, diviene decisamente intollerabile; se poi consideriamo che, una simile proposta, è stata fatta in un contesto di procedure di raffreddamento di uno sciopero proclamato proprio per queste inadempienze aziendali, prevedendo lo stravolgimento unilaterale di parti del CCNL, parrebbe proprio che Trenitalia abbia intenzione di sconfinare nella provocazione.**

**Anche perché questa impresa di trasporto ferroviario, continua a chiedere recuperi esasperati di produttività ad un settore già così provato, per poi sperperare buona parte di quanto guadagnato, se non tutto, con lo sciagurati progetti riorganizzativi come quello delle freccette colorate.**

# **ADESSO BASTA !**

