



FILT Lombardia
Federazione Italiana Lavoratori Trasporti



IL NUOVO SISTEMA IVU

LA SITUAZIONE ATTUALE

I Turni del personale di macchina e bordo sono da sempre costruiti successivamente alla definizione della ripartizione nazionale dei servizi tra gli impianti (più x il trasporto regionale tutti i servizi interni alla regione) ed alla trattativa della stessa con le OO.SS. nazionali.

Se si concorda, con le opportune modifiche ed integrazioni anche logistiche, la ripartizione a livello nazionale si avviano anche le trattative territoriali con OO.SS. regionali/RSU sui turni dei singoli impianti, viceversa in caso di disaccordo, partono turni aziendali non concordati.

I turni sono da sempre collettivi, quindi con la rotazione indistinta di tutto il personale su tutti i servizi.

DESCRIZIONE DEL NUOVO SISTEMA

IL SISTEMA IVU RAIL

Trenitalia ha acquistato da un'azienda tedesca denominata appunto IVU un programma che prevede la realizzazione in automatico degli allacciamenti e della ripartizione tra gli impianti ed i singoli turni del personale interessato.

Il sistema, considerando la rete ferroviaria, l'orario dei treni ed i turni dei mezzi di trazione, elabora gli allacciamenti (pairing) dei servizi, ripartiti tra gli impianti ed i turni personalizzati (rostering) del PdM e del PdB.

Tale programma è già in uso presso altre aziende di trasporto di tutto il mondo.

L'avvio formale del progetto, con relativa firma del contratto, è dell'Aprile 2009 e, attraverso diverse fasi di implementazione, dovrebbe concludersi per tutto il personale di macchina e bordo di Trenitalia entro Febbraio 2011.

Nella fase finale verrà sostituito l'attuale sistema informatico in uso nelle distribuzioni VESTE con il nuovo IVU.

Nella fase intermedia, prima gli allacciamenti e successivamente anche i turni realizzati dal nuovo sistema verranno gestiti tramite l'utilizzo del sistema VESTE attualmente in uso.

Il costo di tale operazione, che prevede anche l'implementazione del programma nel sistema informatico di Trenitalia e l'istruzione del personale interessato, è di circa 7,5 milioni di euro.

IL TURNO PERSONALE

Con cadenza fissa da definire (mensile, bi-trimestrale), circa dieci giorni prima della scadenza del turno in vigore viene consegnato ad ogni singolo agente il turno del mese (o mesi) successivi.

Nel turno sono contenuti i singoli servizi (treni, riserve, scorte/ disponibilità) ed anche i congedi precedentemente programmati, le scuole professionali e le visite sanitarie.

Nei turni, inoltre, saranno inseriti i servizi periodici e straordinari noti al momento della creazione degli stessi.

Il sistema consente la distribuzione del servizio con una suddivisione equa di alcuni parametri economici principali (es. condotta/ scorta) e di gravosità (es. lavoro notturno), anche con correzione delle disomogeneità nel turno successivo.

Il turno è realizzato nel rispetto dell'attuale normativa di lavoro.

LE DESIDERATE

Ad ogni agente è consentito richiedere, entro un tempo definito prima della consegna del turno e per un numero determinato di volte, le cosiddette desiderate.

In pratica si può richiedere che il turno venga elaborato, ad esempio, consentendo di essere liberi dal servizio un determinato giorno del mese ad un certo orario, oppure lo spostamento del riposo settimanale.

IMPOSTAZIONE DEL TURNO E SELEZIONE DEI SERVIZI

La costruzione del turno è realizzata in automatico dal sistema, nel quale l'operatore avrà preventivamente caricato tutte le variabili a sua conoscenza (congedi programmati, scuole, visite sanitarie, desiderate). Per evitare sequenze di giornate particolarmente gravose è possibile per il turnista che realizza il turno "selezionare" alcune giornate in modo tale che a seguito delle stesse venga previsto, ad esempio, un riposo maggiore, oltre ai tempi contrattuali minimi, e/o una ripetizione delle stesse più diluita.

UFFICI DISTRIBUZIONE DEI SERVIZI

Tra gli obiettivi che il nuovo sistema si pone vi è anche quello dello snellimento del lavoro delle distribuzioni del servizio.

La gestione avrà minori incombenze, il lavoro del programmatore sarà eliminato.

Resteranno tutte le lavorazioni relative ai congedi non programmati, alle malattie, alle anomalie della circolazione, soppressioni ed effettuazioni non programmate, alla gestione del personale di scorta/ disponibile e delle eventuali carenze, etc.

ASPETTI CONTRATTUALI

LA RIPARTIZIONE INTERCOMPARTIMENTALE

Con l'introduzione del nuovo sistema di turnificazione personalizzato la fase contrattuale della ripartizione così come previsto dal CCNL resta sostanzialmente immutata.

Diversa, invece, la costruzione degli allacciamenti che il nuovo sistema informatico consente di realizzare con un motore di ricerca ed ottimizzazione automatico.

Resta comunque la possibilità per i turnisti di effettuare modifiche ed aggiustamenti.

Non si ravvedono violazioni al CCNL per quanto attiene alla fase contrattualmente prevista riguardo la consegna della ripartizione intercompartmentale alle OO.SS. e le relative documentazioni sui volumi, distribuzione lavoro tra gli impianti, consistenze di personale, etc., necessarie per l'avvio delle previste trattative con le Segreterie Nazionali.

LE TRATTATIVE TURNI

Il CCNL (art. 22 p. 2.14) ed il relativo Accordo di Confluenza FS (art. 14 p. 2.8.6 – 2.8.7) disciplina in maniera molto articolata le varie fasi di consegna turni, trattative con OO.SS. / RSU territoriali, turni concordati, turni aziendali.

In particolare è menzionata la consegna alle OO.SS. e alla RSU del progetto turni da discutere, che è oggetto di trattativa ed eventuale accordo.

Appare evidente che, con i turni personalizzati, diversi per ogni agente, con variabili anche personali (congedi, scuole professionali, visite sanitarie) non si può più parlare di un unico progetto turni.

Questo pregiudica l'avvio della fase delle trattative territoriali per la mancanza di un progetto di turnificazione complessivo.

In questo aspetto si ravvisa, nel caso di attivazione unilaterale del nuovo modello di turnificazione, una violazione della correttezza delle relazioni industriali tra Azienda e Sindacati come previsto dall'art. 28 dello statuto dei lavoratori.

LA TURNIFICAZIONE INDIVIDUALE

I turni consegnati al personale, anche con il nuovo sistema, sono realizzati nel rispetto della normativa in vigore, pertanto non si ravvisano, nei confronti dei singoli, violazioni rispetto alle regole in essere.

Il sistema consente l'inserimento in turno di tutti i macchinisti disponibili: per questo è importante che venga assegnato il riposo settimanale minimo di 58 ore nei riposi afferenti la disponibilità.

Appare comunque sicuramente più difficile l'azione di controllo delle OO.SS. sulla correttezza dei turni in relazione alla quantità degli stessi.

VALUTAZIONI

EFFETTI SUI TURNI

- Recupero di intervalli relativi al congedo programmato anche attraverso la spostabilità del riposo settimanale.
- Differenze qualitative nei turni: taluni servizi, anche con parametri di gravosità simili, possono risultare sostanzialmente diversi nella loro effettuazione.
- Il sistema di turnificazione automatico può determinare sequenze di turno che, pur nel rispetto della normativa, risultano molto pesanti
- Difficoltà di intervento sindacale per correggere, anche senza costi aggiuntivi, sequenze di turno gravose, od eventuali errori, anche normativi.
- Programmabilità del congedo "al buio" senza avere, come ora, rispondenza diretta del servizio che si salta col congedo.
- Possibilità di escludere da alcuni servizi determinati agenti, come di penalizzarne economicamente altri.
- Spostabilità del riposo settimanale, comunque nel rispetto del CCNL, anche per ottimizzazione delle esigenze di personale in alcuni giorni ed in maniera maggiore di quanto avviene oggi anche in relazione ai congedi prenotati.
- Riduzione del periodo di validità dei turni.

CONSIDERAZIONI SINDACALI

L'introduzione della turnificazione individuale nella gestione del personale potrebbe avvenire seguendo due percorsi:

- Informando correttamente le segreterie sindacali e cercando con esse un mediazione finalizzata ad un accordo per un' attivazione condivisa
- Seguire una linea rigida di sola informativa sindacale e proseguire con attivazione unilaterale

Nel primo caso per costruire un accordo da parte delle OO.SS. è necessario introdurre alcune rigidità normative in particolare sui riposi settimanali (eliminare la riduzione dello stesso fino a sole 48h) e su quelli fuori residenza a 6h (elevare a 7h quello minimo).

Fondamentale sarà chiarire alcuni aspetti quali, ad esempio, la contabilizzazione dei congedi, l'equità nella distribuzione dei servizi e del salario, e la consegna di tutti i singoli turni anche alle OO.SS. per la verifica e gli opportuni controlli degli stessi.

Nel secondo caso di mancato accordo per le OO.SS. si apre la via della conflittualità, anche attraverso la denuncia della violazione del CCNL e dell'Accordo FS di confluenza per quanto attiene la mancata consegna del progetto turni e la conseguente impossibilità di avviare trattative territoriali in merito.

INCONTRO OO.SS. – AZIENDA 6 MAGGIO 2010

Riproduciamo di seguito il resoconto pubblicato sul diario Filt-CGIL dell'incontro tra OO.SS. e Azienda tenutosi il 6 Maggio scorso su IVU.

Gruppo FS. *Si è svolto l'incontro con Trenitalia nel quale è stato illustrato il progetto IVU, programma di gestione dei turni del personale (PdM e PdB).*

La realizzazione del progetto è in fase avanzata e la sperimentazione potrebbe partire negli ultimi mesi dell'anno, fermo restando che l'obiettivo della messa in esercizio è fissato per l'inizio del prossimo anno

Definendo di fatto le scadenze dell'avvio del progetto, Trenitalia ha omesso di riconoscere che l'eventuale operatività di questo strumento di gestione è legato ad innovazioni contrattuali attualmente non disponibili.

L'esposizione, oltre ad aver evidenziato diversi vantaggi derivanti dall'applicazione del nuovo sistema, tra i quali una non meglio specificata soddisfazione del personale, ha evidenziato forzature evidenti alla normativa vigente.

Infatti in almeno due passaggi dell'illustrazione si è fatto esplicito riferimento alla necessità di una revisione delle procedure negoziali e delle regole che disciplinano le richieste di assenza del personale.

Ciò significa, in parole povere, che Trenitalia vorrebbe avere in disponibilità le ferie di ogni singolo lavoratore, oltre la cadenza, quindi la gestione del riposo settimanale; eliminare il confronto sulla ripartizione, assegnando direttamente ad ogni singolo agente il turno di lavoro, dimenticando che questa procedura elimina almeno due passaggi fondamentali demandati dal CCNL delle Attività Ferroviarie alla contrattazione, nazionale e decentrata.

La trasformazione dei turni da collettivi a personalizzati, anche in assenza di eventuali controlli e verifiche sindacali, crea dubbi non chiariti al tavolo, che per sintesi riportiamo brevemente:

- il sistema permette l'inserimento nei turni di tutto il personale, fermo restando la quota da destinare alla disponibilità/scorta da utilizzare per le assenze non programmabili.
In occasione di riposi afferenti alla disponibilità il riposo minimo settimanale può essere minore di 58 h?
- il nuovo sistema di turnificazione può determinare sequenze di turno che se pur in linea con l'attuale normativa risultino particolarmente gravose?
In questo caso quali sarebbero gli spazi di interlocuzione sindacale?
- il congedo dovrà essere programmato in precedenza per avere il controllo totale sulle ferie degli addetti?
Una diversa collocazione del riposo settimanale permetterà il recupero degli intervalli relativi al congedo programmato?

Le risposte non sono arrivate, perché presupponevano la conferma che il progetto si basa sul superamento di alcune normative contrattuali vigenti.

In conclusione, le Segreterie Nazionali preso atto delle informazioni sul funzionamento del sistema IVU hanno dichiarato la loro indisponibilità a discutere nel merito del progetto.


**Gruppo di Lavoro Macchina e
Bordo**
Filt Cgil Lombardia
garibaldi@cgil.lombardia.it
Tel. 02/63716479 – FS 912/6479
Fax 02/63716034 – Fax FS 912/6034