FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie

Segreterie Nazionali

IVU: la mancata applicazione dell'accordo nazionale del 20 maggio 2011 e le conseguenze che ne sono scaturite

- Nessuna assegnazione di turno a chi beneficia di agevolazioni orarie per la tutela della maternità con mamme costrette a lavorare senza preventiva programmazione in posizione di DISPONIBILITA', senza la minima possibilità di organizzare la propria vita;
- Ordini al PdA di scortare treni senza le abilitazioni alle linee previste dalla normativa sulla sicurezza per l'approssimazione aziendale nell'introdurre nuove tratte nei turni senza professionalizzare adeguatamente i lavoratori;
- Ricorso massiccio allo straordinario per coprire le maggiori carenze di organico prodotte dalla minore produttività frutto di una pessima programmazione dei turni;
- Creazione di un gruppo di volontari disponibili, senza regole e a completa disposizione dell'azienda, a coprire le mancanze generate dal sistema in gestione;
- Assurdo aumento dei costi per l'aumento di strutture alberghiere e utilizzazioni di Taxi a causa dell'introduzione di inutili riposi fuori residenza e spostamenti di personale viaggiante;
- Palesi inesattezze nell'applicazione delle regole sull'attribuzione delle ore di assenza per ferie a causa di colpevoli errori di programmazione;
- Violazioni grossolane del CCNL nel superamento dei picchi massimi della media lavoro settimanale e dei limiti sui riposi fuori residenza per inefficienze del sistema;
- Errori di equanimità di condotta/scorta, di distribuzione della tipologia dei servizi individuali (troppo ripetitivi), delle riserve inserite in turno e dell'equità dei RFR;
- Allacciamenti stretti all'inverosimile, che in programmazione, non contengono i tempi necessari a tutte le mansioni accessorie previste dalle normative di sicurezza con conseguenti ritardi della partenza dei treni;
- Turni compressi, spesso su dieci ore di prestazione giornaliera che, senza soste, prevedono 30 minuti per la fruizione del pasto in località sprovviste di servizi di ristorazione;
- Continue tensioni tra il personale di bordo e i gestori delle risorse per una programmazione dei turni spinta al limiti della normativa, incurante delle possibili variabili che potrebbero insorgere durante il servizio;
- Assenza di adeguate informazioni/professionalizzazioni ai lavoratori su logistica e conoscenza impianti delle località nelle quali viene svolto il servizio dopo l'attivazione dei nuovi turni;
- Ricorso ai turnisti "tradizionali" che, dopo essere stati dichiarati inutili e "da ricollocare" per l'avvento di IVU, sono oggi costretti a correggere a mano gli errori della macchina nella programmazione delle giornate dopo la loro attivazione in esercizio;
- Quadri della distribuzione , tutor e capi impianto obbligati a scortare i treni per sopperire alla carenze di capo treno causate dal sistema;
- Fabbisogni dichiarati palesemente falsi per dimostrare risparmi inesistenti;
- Consegna dei turni a 30 gg in violazione dell'accordo del 20 maggio 2011 che li prevede a 90 gg;
- Giornate di lavoro programmate con corsi di scuola professionale che in gestione operativa diventano servizi ai treni.

Cosa dobbiamo aspettarci ancora?

Roma, 5 marzo 2012 Le Segreterie Nazionali