

TAVOLO TECNICO NAZIONALE SALE CCC e SOR
VENEZIA 17 GIUGNO 2016



Prosegue il “viaggio” dei nostri rappresentanti nelle varie realtà della rete. Le Sale CCC, il ganglio vitale del traffico ferroviario del Paese, il luogo dove il governo della circolazione treni e la regolarità del servizio sono il compito primario di lavoratori altamente professionalizzati.

Impianti pieni di tecnologia, ma altrettanto ricchi di problematiche, di differenze e soggetti ad una sottovalutazione (voluta) del lavoro e delle giuste rivendicazioni di chi vi opera. Il compito del Sindacato, ancor di più ora che ci apprestiamo a ridiscutere il Contratto di Lavoro, è quello di rivendicare per questi colleghi l’equità economica, le giuste risposte alle criticità logistiche e ambientali, la copertura delle carenze. La costruzione, cioè, di una proposta complessiva per le Sale CCC (come per le altre Sale Operative di Trenitalia) sulla quale il SAPS-ORSA si sta impegnando con il contributo di chi nelle sale ci lavora. Una strada aperta dal Convegno Nazionale di Roma del 2014, che ha messo in fila i problemi, e proseguita a Roma, Milano, Genova.

Il 17 giugno abbiamo toccato con mano i problemi (ed anche gli aspetti positivi) delle Sale CCC e SOR di Venezia. Ecco cosa abbiamo trovato e di cosa si è discusso:

Il giorno 17 giugno 2016 il gruppo tecnico sale CCC di RFI promosso dal S.A.P.S ORSA si è riunito per la visita alla sala di Mestre. Presenti all’incontro: *Ruscillo Antonio (TO), Evangelisti Fabrizio (RM), Barbato Mario (MI), De Filippi Giuseppe (PA), Ubertelli Andrea (GE), Morlino Roberto (TO), Temporin Marco (VE).*

Con l’occasione la visita è stata estesa anche alla Sala Operativa Regionale Veneto. E’ opinione del gruppo di lavoro di estendere le analisi anche alle sale SOR di Trenitalia. Erano presenti: *Pecoraro Emanuela (PA), Paolo Iacarella (RM), Murruzzi Giusi (BO), Pettenò Tatiana (VE), Stroilli Silvano (SOP VE), Vizzari Giuseppe (GE).*

SALA CCC MESTRE

La sala CCC di Mestre nell'ultimo quinquennio ha subito profondi cambiamenti, in particolare con l'implementazione di tratti di linea esercitati a Dirigenza Centrale, ora gestiti da DCO oltre che da rinnovi tecnologici nelle linee già in gestione. La sala gestisce la circolazione treni, e le relative Informazioni al pubblico, nel territorio di Veneto e Friuli V.G per un totale di:

- ✓ 955tr/g;
- ✓ 1055 Km linea gestite con sistemi di esercizio diversi;
- ✓ 157 Impianti sotto la propria giurisdizione tra impresenziati e presenziati;
- ✓ 17 II.FF operanti nel territorio indicato

Il gruppo ha avuto modo di visitare, in successione, tutte le postazioni:

- DCCM-Regolatore-RIF-RIC-CEI;
- Gestione informazioni al pubblico stazione di Mestre e linee SCC/CTC (con 2 operatori);
- Le 4 postazioni DCO linee SCC doppio binario con marcia parallela e tratti autorizzati con doppia destra e la postazione DCO linea SCC a semplice binario;
- DCO CTC evoluto tecnologia Alstom per la gestione delle linee a semplice binario in CTC classico (2 postazioni);
- DC con giurisdizione nodo Trieste e Udine;
- Postazione cabina ACC di Venezia Mestre e Posto Centrale DOTE.

Successivamente il gruppo si è riunito per una breve disamina sulla situazione attuale. L'impressione condivisa dal gruppo è di una sala ben organizzata. Notevole interesse ha riscosso l'organizzazione delle pause VDT gestite direttamente con un turno dedicato mattina e pomeriggio, con funzioni anche di sussidio per la postazione DC; il tutto regolamentato come da M149. Anche la presenza di una sala fumatori dedicata ha suscitato attenzione; un gesto sicuramente apprezzato, risultato della richiesta protratta più volte dagli RSU precedenti per il rispetto di tutti i lavoratori. Analizzando invece le problematiche, sono emerse situazioni che purtroppo sono verificate anche in altre realtà locali e che pertanto hanno una valenza nazionale. In particolare:

1. **Eliminazione indennità di sala (assegno ad personam)** a tutto il personale che a dicembre 2013 non era già abilitato a tutte le postazioni, come da nota DPO; tale decisione non sembra coerente con il notevole carico di lavoro che le sale hanno subito negli ultimi anni; anche lo stesso accordo del 2003 non sembra più in grado di rispecchiare la reale situazione organizzativa e lavorativa delle sale a livello nazionale. Inoltre le differenze presenti tra una sala e l'altra in Italia, devono essere ripianante ed aggiornate;
2. **Condizioni climatiche all'interno della sala:** l'aumentare delle postazioni, l'innalzamento delle temperature provocate dalle innumerevoli macchine tecnologiche crea disagi importanti per i lavoratori. A tale proposito va ricordato che a breve, tra circa un anno, la sala di Venezia sarà interessata da un profondo cambiamento strutturale e tecnologico poiché ritenuta anche dall'azienda non più adeguata all'attuale organizzazione del lavoro;
3. **Tecnologie SCC:** le progressive migliorie impiantistiche che comportano aggiornamenti del sistema SCC sono spesso tardive perché molto costose. Le discrepanze tra quanto rappresentato nei Q.L in telecomando dal reale possono essere un elemento di difficoltà;
4. **Trasferimenti collettivi per chiusura impianti:** come descritto sopra, anche la sala di Venezia è stata interessata dall'accorpamento di alcune postazioni (DC Udine e DCO Belluno) da altre sedi. E' parere del gruppo tecnico che tali provvedimenti dettati da esigenze aziendali, sempre più frequenti, siano regolati da nuove norme più complete e rispondenti alle reali difficoltà logistiche,

morali ed economiche a carico dei lavoratori. Tali norme devono essere inglobate nella redazione del nuovo contratto aziendale.

Nello specifico della sala di Venezia, premesso l'utilizzo di molti colleghi Capi Stazione per sostituzione – assenti che non hanno certezza del futuro in sala, su una questione ci si è particolarmente soffermati:

- **il Referente Imprese Ferroviarie (traccista):** Si tratta del referente per lo sportello commerciale per la commercializzazione delle tracce orarie in gestione operativa. A Venezia viene individuato con specifico incarico e ruolo come da accordo del 2003, in un ex Capo Settore Stazioni parametro 275 (Professional Senior). Dopo la chiusura dell'ufficio a Trieste e il trasferimento a Mestre vi è stato l'inserimento di nuovi operatori con profilo Professional nel ruolo (ben 4) per sopperire alle quiescenze, a cui però non sono mai state corrisposte le differenze stipendiali. Per l'azienda, tale ruolo può essere inquadrato in una posizione da Professional secondo una valutazione tecnica del carico di lavoro vecchia del 2011 assolutamente non vera e per giunta in netto contrasto con le stesse politiche aziendali per la commercializzazione delle tracce. Inoltre non esiste alcun accordo che deroghi dal ricordato accordo del 2003;

SOR MESTRE

La *Sala Operativa Regionale Veneto* nell'ultimo periodo ha avuto un notevole aumento di personale per l'accorpamento di molte funzioni prima decentrate in altri uffici. L'impressione generale tra i vari colleghi è di poca omogeneità tra le varie realtà regionali. In tale contesto si possono trovare situazioni non chiare anche come inquadramento professionale nei vari ruoli. Come primo passo importante per una disamina più precisa, si è creato un gruppo di lavoro anche per le **SOR**, a cui si spera di aggiungere altri componenti. Obiettivo del gruppo sarà quello di esaminare nello specifico le varie strutture locali, individuare le differenze tra l'una e l'altra e partire da una piattaforma uguale per tutte.

Tra le varie problematiche spiccano quelle riguardanti i carichi di lavoro, le pause ai videoterminali, le condizioni climatiche e logistiche: ad esempio, in molte sale lo spazio è sottodimensionato rispetto al numero di agenti e computer, l'aerazione è insufficiente con il conseguente innalzamento della temperatura; questo crea problemi respiratori e lacrimazione accentuata. Si ritiene opportuno professionalizzare tutti gli agenti per poter essere utilizzati in qualunque postazione e le singole postazioni devono avere compiti ben specificati. Si richiede l'istituzione di un'indennità di sala.

In conclusione il Gruppo di Lavoro SAPS-ORSA ribadisce la necessità che il Sindacato rivendichi con forza la professionalità e la qualità del lavoro degli Operatori delle Sale. Il progressivo aumento della tecnologia e delle procedure codificate hanno reso più efficiente il lavoro di questi ferrovieri – altamente specializzati – ma di converso sono sempre più frequenti le criticità e le carenze, in molti casi strumentalmente create dall'Azienda per un mero risparmio economico.

Venezia 17 giugno 2016

S.A.P.S.-OR.S.A. / Gruppo Tecnico Sale CCC-SOR