



FILT CGIL



FIT- CISL



UILTRASPORTI



SLA CISAL

Spett.le Direzione 1° Tronco ASPI

E p.c. Segreterie Nazionali Filt-Cgil Fit-Cisl UilTrasporti Sla-Cisal

p.c. Dott. Giancarlo Parisi c/o DG Roma

M2I...ANOMALIA EVOLUTIVA!

A dieci mesi dall'ultima nostra analisi sull'evoluzione del sistema e ad un anno dalla sua introduzione ci saremmo attesi una svolta radicale in senso positivo, invece:

Il software, nato per gestire impianti e relativo magazzino si è rivelato una scatola vuota o meglio, colma di dati e applicazioni ben diversi da ciò che effettivamente occorrerebbe. Con il trascorrere del tempo e con tanta fatica i colleghi hanno cercato di illustrare ad una platea sorda e digiuna dei reali processi lavorativi del reparto le ricadute dei loro diktat sull'organizzazione dell'attività. L'azienda, costretta dall'evidenza a riconoscere le incongruenze del sistema, continua comunque imperterrita a sfornare dati e report, a suo dire cristallini, usando toni arroganti e privi di buon senso. Le analisi, frutto di dati parziali e spesso inesatte (vedi ad esempio le incongruenze sulle presenze da GTU), vengono generate da un programma in continua evoluzione, come evidenziano i sistematici upgrade rilasciati sino ad oggi e necessari per ovviare alle numerosissime problematiche evidenziate, non ultime quelle legate alla territorialità, ignorate per affermare non senza presunzione l'infallibilità delle proprie scelte e di un sistema caratterizzato da standard da catena di montaggio confinata tra le quattro mura di una fabbrica, con il risultato che gli errori commessi dall'apice della scala gerarchica vengono scaricati sugli utilizzatori finali del sistema e più in generale ne limitano l'efficienza.

La filosofia del sistema si basa sulla valutazione di peso economico delle varie tipologie di attività, odl, che il personale svolge seguendo standard specifici. Possono essere generate 4 tipologie di attività: correttiva (guasto), laboratorio, preventiva (manutenzione) e attività accessorie.

La correttiva: riguarda specificatamente i guasti in tratta e dovrebbe coinvolgere principalmente il personale B1 turnista o se già impegnato i B1 di giornata e non impegnare il B occupato su lavorazioni o interventi che necessitano di una conoscenza specialistica più approfondita e mezzi idonei. L'attuale principio organizzativo invece privilegia la logistica, il più vicino, senza badare a capacità, mezzi e scorte adeguate.

Il laboratorio: interessa tutta la sfera delle riparazioni e dei ripristini di tutti gli apparati. Dovrebbe rappresentare il fulcro della struttura, in quanto la specializzazione e la professionalità del personale danno valore aggiunto al reparto, valutazione in parte trascurata in favore del budget economico di magazzino. Ha un peso economico maggiore censire con precisione minime quantità di materiale di comune consumo (soggette a variazione nel momento stesso in cui si censiscono) che il lavoro altamente specialistico di una risorsa su apparati dedicati.

La preventiva: "...mai più pompieri che corrono in giro a spegnere incendi...la manutenzione è il futuro e la medicina alla quale dedicheremo risorse e metodo per limitare al massimo le correttive..." ci siamo sentiti raccontare con enfasi in corso di trattativa nazionale. Mai promessa si è tanto discostata dalla realtà. Nata a tavolino, programmata a cadenza e tempi fittizi determinati dalla media delle lavorazioni di tutti i tronchi, presenta in molti aspetti evidenti limiti di applicabilità su questo tronco che pare ci si ostini ad ignorare e sottovalutare. Non è possibile programmare manutenzioni a singole risorse, spesso in turnazione e dove necessiterebbe l'utilizzo di mezzi operativi o peggio, in siti in cui non sono garantite le basilari misure di sicurezza se non intervenendo in segnaletica e in orario notturno.

Le attività accessorie: rientrano in questa categoria tutte le attività a margine della giornata di "scarso peso economico". Nate come attività marginali inglobano in sé tutte le lavorazioni non contemplate nelle precedenti. Lavoro d'ufficio, monitoraggio, costruzione di nuovi impianti, campagna neve, etc... nonostante siano indispensabili e svolte con profili ed impegni diversi, sono considerate di scarsa importanza (a pensar male chissà che sti soloni non siano conviti che celino sacche di "oziosa inattività"... ma a pensar male quasi sempre...!)

Le 4 tipologie d'interventi sono la struttura del sistema e i tagli o le internalizzazioni si basano sul principio della saturazione percentuale delle risorse disponibili e delle ore dalle stesse lavorate.

Chiarita la filosofia del sistema M2I risultano evidenti le anomalie applicative di ordine logico ed informatico.

Il 1° tronco a differenza di altri ha uno sviluppo a raggera intorno a Genova dove sono concentrati il maggior numero d'impianti in termine numerico, di utilizzo e d'importanza (stazioni grandi e medie ed il maggior numero di gallerie con tecnologia), piani viabili di dimensioni ridotte senza corsie d'emergenza o piazzole che impongono interventi in segnaletica ed in orario notturno. La A26 presenta invece uno sviluppo su di un lungo tracciato con risorse distribuite incongruamente lungo la tratta. Tutti questi fattori meriterebbero già in partenza una più accurata valutazione rispetto alle quantità, all'utilizzo ed alla dislocazione di mezzi e risorse, analisi ignorata in favore di una logica organizzativa basata sull'improvvisazione di soluzioni e strategie dagli orizzonti limitati.

La possibilità di utilizzo dei mezzi aziendali non è ottimale, oltrepassata la soglia dei 100/150mila km spesso necessitano di interventi presso le officine dove, anche per banali interventi, sostano giorni se non settimane in attesa di autorizzazione da parte delle società di leasing. Abbiamo personale B costretto a traslocare la propria dotazione da un veicolo all'altro, sempre che ce ne sia uno disponibile, perché ancora in attesa di assegnazione. I nuovi programmi di manutenzione prevedono una vasta gamma di interventi lungo la piattaforma sui quali, per rispettare la tempistica prevista, è necessario utilizzare mezzi speciali da patente C, come le piattaforme, per cui la maggior parte del personale non è abilitato.

Altro problema di non scarsa rilevanza riguarda l'utilizzo del tablet per l'inserimento dati. L'orografia del territorio non facilita certamente il corretto inserimento degli interventi. La copertura 4G necessaria per una corretta e veloce sincronizzazione raramente è presente anche nei PM, ciò significa che dopo aver preso servizio trascorrono un minimo di 10/30 min prima che il sistema sia caricato con la logica conseguenza che:

se la risorsa è "scrupolosa" parte ed inizia il lavoro inserendo tutti i dati in ritardo o in un secondo tempo, se la risorsa "non è scrupolosa" attende la sincronizzazione posticipando l'inizio delle attività.

Per assurdo nel primo caso la risorsa scrupolosa risulterà aver "oziato" e non aver "saturato", mentre la seconda risulterà virtuosa. E questo si ripete per ogni altro intervento eseguito durante la giornata.

I "Signori del Sistema" sono consapevoli che nella tratta Arenzano-Rapallo-Bolzaneto, completamente prive di corsia d'emergenza, gli interventi debbono essere eseguiti in segnaletica quasi esclusivamente notturna che implicano, ricorso al turno di riferimento, autorizzazione Ufficio Traffico, autorizzazione Esercizio per interferenze e disponibilità della ditta di posa della segnaletica dopo una riunione di cooperazione e coordinamento moltiplicata per N volte quante sono le tipologie di quegli impianti?

Presto nascerà una puntuale attività di magazzino nel quale i B1 dovranno caricare e scaricare ogni apparato, scorta, componente e materiale di consumo utilizzato. Tali attività influiranno notevolmente sul carico di lavoro a tutti i livelli e sui livelli di efficienza degli impianti. Abbiamo (dati in continua evoluzione) circa 6700 sedi tecniche equivalenti a circa 379000 equipment, praticamente 2/5 in più dei numeri censiti sul 2° tronco ed un organico inferiore, ma questi numeri per l'azienda non contano, a contare sono solo i report di confronto!!! Dal 2000 ad oggi non ricordiamo che il personale impianti sia stato per più di qualche mese in organico completo, mentre ricordiamo bene tutte le attività dichiarate internalizzate. A complicare il tutto anche la farraginoso burocrazia dei contratti e degli acquisti: il materiale spicciolo di consumo è sottoposto allo stesso iter degli acquisti più importanti ed una rda passa 4 volte alla firma del direttore. I contratti poi, come logica suggerirebbe, dovrebbero essere predisposti prima della scadenza per evitare periodi di vuoto contrattuale ed invece sono mediamente rinnovati sei mesi dopo.

È evidente che tali considerazioni, insieme ad altre specifiche sul CEM e sulla formazione, costituiranno per le scriventi elemento imprescindibile ed avranno un peso specifico importante in fase di verifica semestrale dell'accordo del 10 luglio 2015.

Genova, 20 gennaio 2016

Per le Rsa 1° Tronco

<i>Filt-Cgil</i>	<i>Fit-Cisl</i>	<i>UilTrasporti</i>	<i>Sla Cisl</i>
<i>Cecconi</i>	<i>Sgotti</i>	<i>Carrea</i>	<i>Foddai</i>