



VERBALE DELLE ASSEMBLEE SINDACALI

SETTIMANA DAL 16 AL 20 FEBBRAIO 2015

Durante la settimana che ci ha visto impegnati nelle assemblee nei luoghi di lavoro, cercando il maggior contatto possibile con tutti i colleghi, per illustrare la situazione generale del nostro ambito lavorativo, con particolare attenzione alla situazione del Tronco di Milano, sono emerse le seguenti riflessioni:

ESAZIONE

- Sono stati chiesti chiarimenti rispetto alla possibilità che l'azienda possa effettuare trasferimenti d'ufficio se non gli si permetterà di supplire alle carenze in esazione negli altri tronchi con casse automatiche (assunzioni in esazione assolutamente non previste).

Dal nostro punto di vista è più una minaccia che una possibilità reale per il motivo che nessuno è ancora riuscito a dimostrare con conti reali alla mano gli esuberanti tanto conclamati. Al nostro personale riscontro, la differenza tra turni disponibili in esazione e turni necessari in un anno è in sostanza pari. Bisogna inoltre considerare che manca personale dedicato ai Punto Blu, come Addetto al Supporto Esazione, nei Centro Esercizio, negli Impianti, al Conctat Center, al servizio di portierato presso SPEA e presso la Direzione di Tronco. Per questi e altri motivi riteniamo appunto non accoglibile la dichiarazione dell'azienda in merito ai trasferimenti.

- L'apertura imminente della Tangenziale di Como (Pedemontana), quali saranno i riflessi possibili effetti sulla barriera di Como Grandate?

Desta un po' di timore l'apertura della tangenziale poiché sarà possibile, in alcuni casi, bypassare la nostra stazione senza nemmeno pagare il pedaggio o farlo in misura minore, almeno per i primi mesi stando alle notizie conclamate in questi giorni. Il nostro impegno è di monitorare la situazione, ma al momento senza dati o fatti concreti alla mano, non è semplice fare delle previsioni. Quest'argomento ci porta a considerare con la massima attenzione anche l'apertura di altri tratti autostradali limitrofi al nostro come la TEM, la tangenziale esterna di Milano, che collegherà l'A1 con l'A4, da prima di Mi Sud per chi viene da Bologna fino a dopo Agrate in direzione Venezia e viceversa. Non siamo in grado anche qui di prevedere gli effetti sulle stazioni coinvolte, potrebbe anche essere che il traffico assorbito sarà quello che viaggia su piste automatiche non influenzando quindi le presenze necessarie (in pratica già ridotte al minimo!) in pista manuale.

- Aumento della produttività grandi stazioni

Per noi è una richiesta assolutamente insostenibile perché le attuali condizioni sono già oltre il limite della sopportazione intesa come carichi di lavoro.

- Guasti e relativo intervento tecnico

Dalla stazione di Como segnalano frequentissimi guasti della cassa automatica posta in direzione sud. A questo si aggiunge il problema della tempistica d'intervento del personale tecnico che a causa dell'esiguo numero in cui si trova a presidiare la tratta, soprattutto nel week end quando c'è un solo tecnico in turno, allunga i tempi di chiusura degli impianti. Molte altre problematiche che si stanno verificando a ripetizione costante sugli impianti sono causate dall'usura degli stessi (soprattutto le casse) e dall'assenza dei pezzi di ricambio a disposizione.

- Gestione Trasporti Eccezionali

Sulla gestione del transito dei Trasporti Eccezionali, le problematiche maggiori arrivano dalla barriera di Milano Est. Considerata la complessità e la dimensione della stazione, si creano ormai spesso e volentieri disguidi con i conducenti degli automezzi adibiti al trasporto, i quali sono costretti a lunghe fermate in attesa di trovare personale di stazione in grado di gestire il transito, dopo aver percorso centinaia di metri all'interno dei cunicoli e dei passaggi riservati ai dipendenti. Disguidi che, ormai sempre più frequenti, sfociano in male parole o come accaduto recentemente in vere e proprie vie di fatto che hanno messo a rischio l'incolumità del personale presente. La stessa problematica è comunque presente anche in tutte le altre stazioni del tronco.

- Mancato rispetto accordi sindacali, tra i quali quello dell'accodamento in porta manuale che non deve superare i due minuti e mezzo.

Puntualmente viene disatteso viste le esigue presenze in turno previste nonostante siano ampiamente prevedibili i maggiori flussi di traffico, sia quelli legati al pendolarismo sia quelli in concomitanza con alcuni eventi particolari sportivi o fieristici.

IMPIANTI

- Nuovo sistema rilevazione e registrazione guasti mediante utilizzo di apparecchiatura tablet.

“Venduto” come uno strumento di efficientamento del lavoro, in realtà pare invece che abbia sostanzialmente allungato i tempi d'intervento. Con questo sistema, tutti i “ticket” (questo è il nome dei guasti) passano in gestione, sia in entrata sia in uscita, per il C.E.M. che deve elaborare e gestire l'apertura e la chiusura del ticket. Se consideriamo che il sistema è già lento e complicato di per sé e che il personale del CEM non è a nostro avviso numericamente sufficiente per gestire tutto il lavoro, giacché le incombenze continuano ad aumentare nel tempo senza che siano adeguate le dotazioni organiche, il risultato non è un miglioramento del lavoro ma il contrario, con la

conseguente generazione di lunghi tempi d'attesa per gli interventi, già in situazioni critiche quando il presidio della tratta è ridotto a una sola unità con competenza su più di cento chilometri.

SUPPORTO ALL'ESAZIONE

- Indicazioni operative e completamento organico

Quest'attività, che potrebbe essere un'ottima occasione per la riconversione del personale esattoriale, vive invece nel limbo del mondo autostradale. Istruzioni operative molto vaghe e lasciate troppo spesso alla determinazione dei singoli senza una vera e propria regia centrale. L'organico è ormai ridotto a un colabrodo, considerate le fuoriuscite e le numerose assenze a vario titolo del personale dedicato, le quali obbligano al continuo utilizzo del personale cosiddetto di bacino costretto a lunghissime percorrenze chilometriche per colmare le carenze, con la generazione di enormi costi indotti, legati al rimborso dei costi di trasferta.

OPERATORI DELL'ESERCIZIO

- Operazioni Invernali

La gestione del personale e delle attività durante il periodo delle "Operazioni Invernali" è stato l'argomento principale di domande e discussione. In particolare molte richieste di chiarimenti sono arrivate in merito al rispetto del tempo di pausa che deve intercorrere tra una prestazione lavorativa e la successiva, in considerazione del fatto che alcuni colleghi si sono trovati in concreto a lavorare 16 ore su 24 anche a causa di istruzioni impartite in corso d'opera tramite disposizioni di servizio non completamente esaustive, che non hanno certo aiutato a gestire meglio la situazione, creando ulteriore confusione e disagio. Sull'argomento data la complessità normativa in materia, chiederemo un confronto all'azienda, dopo aver interpellato le istituzioni competenti. Confronto che cercherà di porre, stavolta per tempo, le eventuali basi per la gestione del prossimo inverno, trovando soluzioni rispetto anche alla gestione nell'assegnazione dei periodi di reperibilità e agli aspetti organizzativi e retributivi, dove per questi ultimi regna un po' di confusione dovuta prevalentemente alle libere interpretazioni dei vari preposti alla direzione dei Centro Esercizio. Ulteriore problema è emerso anche riguardo all'assegnazione delle turnazioni mensili al personale FTH, dove oltre ai soliti ritardi nell'esposizione del tabellone dei turni, esiste un problema di troppa frammentazione e variazione degli stessi, nonché di eccessiva attribuzione di turnazioni notturne.

- Dotazioni organiche

Le carenze di personale in alcuni Centro Esercizio condizionano l'organizzazione del lavoro e la vita lavorativa dei colleghi in modo pesante, considerate anche le previsioni di uscita, dovute al raggiungimento dei limiti previsti per il pensionamento, di almeno altre 3 unità entro la fine di quest'anno. Nonostante il piano nazionale di assunzioni varato lo scorso anno, alla data odierna non sono ancora giunte notizie sui tempi e sui modi della sua realizzazione. Nel frattempo

continuano i lunghissimi spostamenti “in trasferta” da un Centro Esercizio all’altro con destinazione frequente per quelli della tratta A1.

- Sicurezza

I rischi e i pericoli derivanti dal lavoro in solitaria, per com’è strutturata oggi l’attività sia degli operai sia degli Ausiliari alla Viabilità, hanno avuto particolare evidenza nel dibattito. Pare che ancora oggi, siano impartiti ordini da parte dei superiori in grado di eseguire attività senza ottemperare completamente alle disposizioni previste dai manuali di servizio e dai protocolli operativi. Come se questo non bastasse, sono stati segnalati continui problemi di funzionamento, a tutt’oggi non ancora risolti, alle dotazioni segnaletiche dei mezzi in utilizzo agli Ausiliari alla Viabilità, dove luci, pannelli segnaletici e anche il touch screen si spengono in continuazione lasciando “scoperto” l’operatore. Problemi inoltre sono stati segnalati a proposito del posizionamento della rastrelliera porta segnaletica situata dietro il guidatore con un probabile rischio di schiacciamento in caso di tamponamento e alla disposizione del materiale operativo disposto su un unico lato dell’automezzo il quale potrebbe creare problemi di stabilità al veicolo in seguito a manovre brusche.

- Banda rumorosa (Rumble Strip)

Molte sono le richieste pervenute in tal senso da parte dei colleghi. Tutti concordano sul fatto che pur non avendo proprietà miracolose, questo tipo di segnaletica, consistente in una banda rumorosa a delimitazione della corsia di emergenza realizzata scavando l’asfalto, potrebbe far diminuire il rischio di incidenti con coinvolgimento di chi si trova a lavorare su strada e degli utenti che vi si fermano. L’idea sarà proposta ancora una volta all’attenzione della dirigenza aziendale sollecitandone l’analisi e lo studio per la sua fattibilità.

Milano 06.03.2015

PER IL DIRETTIVO R.S.A UILTRASPORTI LOMBARDIA

Autostrade per l’Italia II° Tronco Milano

Onofrio Facchi

Cristian Rebussi - Ilaria Fabrizio - Fabio Tizzone

Massimo Bricchi - Diego Gafforelli