

FILT CGIL FIT CISL UILANAS
Segreterie Nazionali

Roma, 22 giugno 2004

Al Presidente dell'ANAS S.p.a.
Ing. Vincenzo Pozzi
Via Monzambano, 10 - ROMA

Al Consiglio di Amministrazione
ANAS S.p.a.
Prof. Alberto Brandani

Al Direttore Generale
Ing. Francesco Sabato

Al Condirettore Generale
Dott. M. Basile

All'Ufficio Relazioni Industriali
Dott. Francesco Rapisarda

Come già comunicato nel corso dell'incontro del 16 giugno scorso ed in previsione di quello fissato per il 30 di questo mese, si trasmette una sintesi delle controproposte in materia di organizzazione periferica della Società.

Si rammenta che, nel corso di tale incontro, è necessario che i Rappresentanti dell'azienda completino, nel merito, la proposta relativa al piano di riorganizzazione del Centro sperimentale di Cesano, anche in ragione delle osservazioni formulate dalle scriventi organizzazioni sindacali.

Inviano distinti saluti.

FILT CGIL
Martelli

FIT CISL
Salvino

UILANAS
Maselli

FILT CGIL FIT CISL UILANAS
Segreterie Nazionali

Osservazioni sul Modello Organizzativo dei Compartimenti per la viabilità presentato dall'ANAS S.p.A.

Premessa:

Sul piano metodologico è indispensabile recuperare una discussione complessiva e di merito sull'intero assetto organizzativo societario: ipotesi di costituzione di nuove società; Direzione Generale, Compartimenti e Sezioni staccate, Uffici Speciali.

Sul piano generale è fondamentale che si tenga conto :

- dei contenuti del documento unitario già inviato da Filt Fit e UilAnas
- della fermezza delle posizioni delle organizzazioni sindacali nel considerare imprescindibili gli obiettivi legati alla messa in sicurezza delle strade ed al pronto intervento, attraverso l'attività di piccola manutenzione continua del patrimonio viario, insieme alla effettiva esecuzione della progettazione ed alla qualità del controllo della manutenzione programmata, straordinaria e delle nuove costruzioni di arterie .
- della necessità di individuare un modello che non incrementi le scelte centralistiche già operate nell'assetto organizzativo della Direzione Generale, considerando l'opportunità che le stesse mutino quantomeno in prospettiva
- della costruzione di un modello che eviti esternalizzazioni e che individui servizi omogenei da offrire all'utenza da parte della Società per l'intero territorio nazionale, ai fini della sicurezza stradale

Rispetto al testo aziendale presentato il 26 maggio scorso: questioni generali
Fermo restando che, malgrado un giudizio che permane complessivamente negativo sulla proposta avanzata, Filt Fit e UilAnas non si sottraggono a proposte di merito sul modello presentato, si evidenzia che:

- Non è assolutamente chiaro il rapporto tra piano industriale e gli obiettivi prefissati nello stesso con il modello organizzativo presentato anche in rapporto alle nuove strategie.
- E' assente la proposta relativa alle Sezioni staccate ed agli Uffici speciali (sia per le autostrade in gestione diretta che in concessione)
- E' assente la diversa articolazione dei modelli necessaria in ragione della sostanziale differenza della distribuzione della rete gestita scaturita con il decentramento amministrativo, ed in rapporto alla diversa tipologia di strade
- Mancano gli elaborati applicativi contenenti la composizione tipo della struttura in Settori -Uffici -Reparti- Servizi ed il numero delle professionalità necessarie
- E' assente il servizio che assuma i compiti relativi alle certificazioni di "qualità".

- Occorre comunque considerare la fase di armonizzazione e transizione tra l'esistente ed il risultato da conseguire a regime

In sintesi e nel merito delle singole articolazioni della proposta aziendale:

1) Direzione compartimentale:

1. U.R.P. l'ufficio deve essere chiaramente distinto dall'attività di segreteria, la sua collocazione si configura meglio presso la direzione amministrativa.
2. Espropri: collocazione presso la direzione tecnica, prevedendo le due unità, tecnica ed amministrativa
3. Catasto: va collocato nell'ambito del Settore Tecnico
4. Legale: troppo basso il limite di 50.000 euro per l'emissione dei pareri legali
5. Servizio di Prevenzione e Sicurezza ex 626/94: chiara individuazione e definizione del Servizio; è corretta la posizione in staff al Capo comparto, ma deve essere chiaramente definito e coordinato da un ufficio di tipo dirigenziale presso la Direzione Generale, anche questo in staff al Presidente o al Direttore Generale.
6. Sicurezza nei cantieri: evitare di citare impropriamente pezzi di normativa in materia di sicurezza e legalità nei cantieri, prevedendo di organizzare un Ufficio di staff al settore tecnico di monitoraggio e controllo sulla applicazione delle leggi vigenti, dopo aver concordato le procedure con le parti sociali. Indispensabile un presidio organizzativo, in coordinamento con il Servizio di prevenzione aziendale e per sostenere l'attività formativa in questo ambito.

2) Area Amministrativa:

1. Service: occorre prevedere un modello organizzativo efficace per la gestione delle *nuove* attività a reddito prevedendo chiaramente quali esse siano e differenziandole in reparti specifici. In questo ambito non si rileva la presenza della nuova attività legata al soccorso stradale.
2. Patrimonio, Licenze e concessioni e Trasporti eccezionali: vanno mantenute unità organizzative differenziate considerando che sono attività a reddito.
3. Formazione: occorre prevedere una specifica unità che programmi e coordini l'attività formativa locale
4. Risorse Umane: tra le attività previste, di rilievo l'assenza della gestione delle modalità di assunzione previste per le sedi decentrate
5. E' assente l'unità amministrativa per la gestione dei lavori (espropri, contabilità finali, etc.)

3) Area Tecnica Nuove Costruzioni

1. Nuove Costruzioni: bisogna prevedere, anche organizzativamente, l'introduzione e la gestione di procedure di qualità sui controlli in sede di affidamento/esecuzione lavori e le funzioni specialistiche devono essere coordinate da Sezioni o Uffici strutturati (v. Servizi di geologia e architettura)
2. Progettazione: gli uffici di progettazione, per essere in condizione di eseguire tutte le fasi previste, vanno organizzati per macroaree territoriali, lasciando una dotazione minima in

ciascun compartimento e definendone, in entrambi i casi, le attribuzioni legando queste ultime agli importi ed alla tipologia dei lavori da compiere.

3. Nuove competenze. E' assente il riferimento organizzativo per le attività svolte in regime concessorio (general contractor, attività di service...)
4. Servizio geologico: va previsto esplicitamente e potenziato
5. Servizio Architettura Ambiente e Patrimonio: deve essere chiaramente previsto, mantenendo la competenza sul patrimonio immobiliare e prevedendo esplicitamente l'analisi e lo studio della valutazione ambientale delle opere.
6. Sezione Tecnica: va confermata, anche con una diversa articolazione
7. Officina Macchinari: da eliminare nel testo la previsione di assegnare i mezzi ad altri soggetti
8. Catasto: va prevista una specifica unità

4) Area Tecnica esercizio (1)

1. Centro: l'estensione chilometrica del centro non può che essere definita in relazione alla tipologia stradale ed all'organizzazione delle attività. L'estesa di 500 Km è comunque eccessiva
2. Nuclei: per l'attività di manutenzione delle tratte autostradali va previsto anche un modello organizzativo di tipo specialistico secondo i vari tipi di intervento, secondo quanto già previsto per le nuove costruzioni. L'estesa prevista per il nucleo è comunque eccessiva e va articolata in ragione del modello.
3. Piccola manutenzione (o manutenzione minuta): deve essere esplicitamente prevista, individuando standard nazionali organizzativi e confermando la struttura in squadre anche a sostegno della sorveglianza e del pronto intervento. Va previsto anche un'organizzazione su più turni di servizio (h.12./24); definendo chiaramente il ruolo di pronto intervento (o di emergenza) delle stesse squadre. Sulle tratte autostradali va previsto definitivamente il pronto intervento su h.24.
4. Sorveglianza: da confermarsi secondo quanto previsto contrattualmente per il capo cantoniere e per l'assistente di nucleo
5. Attività specializzata: per sgombrare neve, sfalcio erba e opere in verde da mantenere se esistente e comunque da organizzare; per sostituzione brevi tratti barriere e segnaletica verticale danneggiata, da sperimentare presso alcuni compartimenti.
6. Sala Infomobilità: il servizio va strutturato in h.12 in via ordinaria ed in h.24 per i compartimenti con tratte autostradali; tra le attività previste, mancano il coordinamento delle squadre di sorveglianza/pronto intervento e la raccolta dati.

(1) Per quanto riguarda l'organizzazione delle squadre si rinvia integralmente al testo unitario consegnato