



NOTIZIARIO INTERNO

FAST FERROVIE

NUMERO 13

11 LUGLIO 2005

IN QUESTO NUMERO

- *Partita la serie di incontri previsti negli accordi del 23 giugno 2005*
- *Direzione Generale Organizzativa Passeggeri*
- *Società R.F.I. S.p.A.*
- *Direzione Generale Organizzativa Logistica*
- *Eurofer*
- *Riforma del TFR*
- *Vertenza Sicurezza (VACMA)*

Partita la serie di incontri previsti negli accordi del 23 giugno 2005

Nel nostro ottimismo e buona fede, abbiamo avuto modo di dire che con gli accordi del 23 giugno u.s. venivano poste le basi per ristabilire un rapporto fiduciario nel sistema delle relazioni industriali nel Gruppo FS.

Sinceramente, dopo la prima settimana di incontri dovremmo fare un "atto di fede" per confermare tale auspicio.

Andando per gradi, si è iniziato con l'incontro della

Direzione Generale Organizzativa Passeggeri, passando poi per le varie strutture della Società R.F.I. e concludere la settimana con la Direzione Generale Organizzativa Logistica.

Tutte le riunioni sembrano seguire una un copione di un film già visto, dove il regista con poca fantasia ripete battute ormai fuori moda e non si è troppo impegnato nel creare la suspanse nascondendo fino alla fine "l'assassino".

Quanto premesso per dire che saremmo fortemente preoccupati se dovessimo nel proseguo degli incontri verificare che nell'atteggiamento del Gruppo FS non si ricerca il sindacato come interlocutore responsabile con cui affrontare e risolvere le problematiche che di volta in volta si presentano, bensì si cerca un "notaio" che certifichi le continue violazioni contrattuali che giornalmente ai vari livelli dirigenziali vengono perpetrate.

Direzione Generale Organizzativa Passeggeri

A premessa della riunione, la direzione ha evidenziato le **criticità estive sulla gestione della produzione**; criticità ormai diventate una tradizione visto che sono nate e permangono fin dagli inizi del progetto divisionale.

Per far fronte alle esigenze estive nella specifica riunione è stato informato il Sindacato delle azioni che la stessa sta mettendo in campo per quanto riguarda il Personale di Bordo, il personale delle Biglietterie e il Personale di Macchina.

Personale di Bordo

Verranno assunti circa 120-130 CST a tempo determinato ed il loro contratto dovrebbe scadere il 30 Settembre c.a. Detto personale do-

po 12 giorni di scuola verrà utilizzato in servizio sui treni, in quanto questo personale è già stato precedentemente professionalizzato in analoghe occasioni precedenti. Il personale sarà così redistribuito:

- 40 unità saranno assegnate al trasporto regionale
- 56 al trasporto nazionale passeggeri.

Nonostante ciò, esiste la necessità di reperire ulteriore personale per almeno altre 30 unità, di cui 26 persone sono state reperite grazie alla disponibilità data dalla Società RFI e sono state suddivise nel seguente modo:

- 10 agenti assegnati al trasporto regionale
- 16 agenti al trasporto nazionale passeggeri.

Inoltre è in programma di far transitare al trasporto regionale 28 agenti attualmente

assegnati al trasporto nazionale passeggeri.

Il personale assunto con contratti part-time a tempo indeterminato verticale ad oggi in forza alle B.U. sono 230 così distribuiti:

- 173 agenti con contratto part-time al 45%
- 107 agenti con contratto part-time al 67%.

Personale di Biglietteria

Ci saranno circa 65 apporti a tempo determinato o, molto più probabilmente, con somministrazione di manodopera.

Personale di Macchina

(Continua a pagina 2)

Agenda della settimana

| DATA | ORA | EVENTO |
|-------|-------|---------------------------------------|
| 14/07 | 10:00 | TRENITALIA PAX / TMR RIORGANIZZAZIONE |
| 14/07 | 15:00 | RFI MANIFESTAZIONE DI INTERESSE |
| 15/07 | 10:00 | RFI DCI E TECNICO |

(Continua da pagina 1)

Per affrontare le esigenze estive verranno fatti transitare circa 50 agenti dalla direzione Logistica alla direzione Passeggeri e verranno così ridistribuiti:

- 21 al trasporto regionale;
- 27 al trasporto passeggeri.

Altri 19 agenti verranno trasferiti alla direzione passeggeri

ri a seguito dell'interpellanza fatta all'inizio del corrente anno.

Infine, un ulteriore supporto di 38 unità verrà fornito grazie all'assunzione di personale di macchina proveniente dal Genio Ferroviere di cui 10 agenti dovrebbero essere assunti nei luoghi da dove viene trasferito il personale che ha risposto all'interpellanza di

cui sopra.

Nonostante l'apparente dettaglio delle informazioni, come Fast Ferrovie non ci riteniamo soddisfatti; primo motivo fra tutti è la non conoscenza degli impianti dove la necessità di personale è stata modificata e quali sono le motivazioni. Inoltre in questa

fase non abbiamo avuto modo di approfondire le tipologie di contratto di assunzioni utilizzate, le quali sinceramente spesso ci sembrano libere interpretazioni contrattuali del CCNL delle A.F..

La riunione è stata aggiornata al giorno 14 luglio per avere maggiori dettagli sul piano stesso, ed inoltre si è chiesta una chiara illustrazione del piano di riorganizzazione.

Società R.F.I. S.p.A.

Si è ripreso il confronto anche in seno alla Società RFI dove si doveva approfondire le precedenti informative in merito alla DCI e "Tecnico", alla Direzione Movimento e affrontare il confronto sull'evoluzione organizzativa degli RTM, dei RGC e delle attività amministrative.

Come ampiamente descritto nella precedente informativa in merito, i confronti a nostro avviso sono stati lacunosi quindi in sindacalese li abbiamo definiti "interlocutori".

La nostra impressione è

*...non è chiaro
affatto chi è e da
chi è costituito il
Team di progetto...*

stata un po' quella che la società abbia cercato di adempiere ai propri obblighi contrattuali completando la fase sulla illustrazione e la consegna alle O.S. di ulteriore documentazione di approfondimento e analisi che potete scaricare direttamente dal nostro sito.

Direzione Movimento

La documentazione fornita dalla società, in merito alla riorganizzazione delle attività amministrative degli RTM, nonché il dimensionamento dei poli non fa che confermare il chiaro intendimento della società (già emerso nelle trattative ante accordo) di ridurre gli RTM e accentrare i poli amministrativi nelle sedi compartimentali delle Strutture Operative Esercizio.

Direzione Manutenzione

Ferme restando le problematiche ancora aperte e da definire (completamento della verifica dell'accordo 21 mag-

gio 2004, etc), nel corso della riunione, la società ha illustrato la riorganizzazione del processo di investimenti teso "a suo dire" a migliorare il modello organizzativo, operativo e gestionale.

La società si è notevolmente spesa nello spiegare al sindacato che il piano di interventi che prevede una segmentazione gestionale per progetti, in base alle caratteristiche degli stessi con la costituzione di Team di progetto differenziati per segmento, è necessaria per rendere visibile e chiaro chi è il committente. Ma a noi sembrava già chiaro che è sempre (o quasi) la DCI!

Le tipologie di segmento individuate sono quattro:

1. Greenfield – grandi progetti tipicamente rappresentati dalle tratte AV, dalle nuove tratte di Rete Convenzionale e dai nodi AV funzionali alle tratte AV;
2. Brownfield – progetti grandi/critici tipicamente rappresentati dallo svilup-

po di nodi complessi e da interventi di aumento delle prestazioni delle tratte in esercizio;

3. Tecnologie Innovative – progetti di tecnologie innovative in fase di sviluppo e realizzazione sul territorio;

Sviluppo locale / manutenzione – piccoli/medi progetti tipicamente rappresentati da interventi di miglioramento infrastrutturale e tecnologico, da ripristini e da interventi di manutenzione straordinaria.

L'illustrazione ha creato non poche perplessità (tanto per citarne una non è chiaro affatto chi è e da chi è costituito il Team di progetto) e merita comunque di uno studio attento e particolareggiato prima di procedere ad ulteriori incontri.

Analoga situazione per l'SO Tecnico e in particolare per la struttura organizzativa delle DCI, che prevede tra l'altro l'eliminazione di due DCI (leggi Trieste e Cagliari), un accentramento di attività da parte delle Unità Operative a scapito del territorio etc.

Direzione Generale Organizzativa Logistica

Come annunciato in premessa la settimana si è conclusa con l'incontro della D.G.O.L. ove di fatto ha presentato delle proposte che da una prima sommaria lettura potremmo definire "il libro dei sogni dei turnisti".

La preoccupazione, però, nasce dopo aver assistito alla Convention della Logistica di Trenitalia tenutasi a Milano venerdì 8 luglio. Oltre al fatto che già hanno presentato determinati prodotti di trasporto logistico (dove prevedibilmente le "flessibilità" chieste già vengono date per incassate), i passaggi più preoccupanti sono, a nostro avviso:

- la pubblicità che nelle operazioni di terminalizzazione del cosiddetto "ultimo Miglio" è stata data alla società controllata SERFER;
- la risposta molto tranquilla che il Direttore Smeriglio ha dato ad un cliente che ha fatto prima i complimenti al piano presentato ma che vedeva una criticità nella realizzazione a causa dell'alto costo dei macchinisti. Il Direttore ha spiegato che c'è un tavolo aperto con le richieste della società e dove i sindacati non possono che concordare soluzioni adeguate per la realizzazione di questi progetti che sono l'unica strada per salvare il trasporto merci nel Gruppo FS.

Della presentazione ai clienti avremmo modo di

parlarne in altre occasioni; ora è importante valutare nel merito le proposte che sono state avanzate al tavolo negoziale e che il 21 luglio dovremmo approfondire nel dettaglio.

Seguendo per certi versi la traccia dell'accordo specifico sulla logistica del 23 giugno, la D.G.O.L. ha evidenziato cosa intendeva per "polifunzionalità del personale operativo" dividendolo in:

1. polifunzionalità del personale di condotta – equipaggio treno composto da due macchinisti che oltre alla guida del treno si adoperano anche per l'aggancio del locomotore al materiale, le prove freno e la regolarizzazione della segnalazione di coda al treno stesso;
2. equipaggio di condotta misto – dove si prevede un macchinista di patente F e un agente con patente D e modulo B (n.d.r. in gergo ferroviario: un macchinista e un agente abilitato ex tv 208). Questo tipo di equipaggio utilizzato per la terminalizzazione del cosiddetto "ultimo Miglio" dove il personale di condotta oltre che alle operazioni descritte al punto precedente fa anche le manovre;
3. polifunzionalità dei servizi di terra – accorpate al personale di terra più funzioni quali:
 - Manovratore;
 - Formatore treno;
 - Verificatore.

gli accorpamenti di funzioni proposte sono diverse da impianto ad impianto secondo le esigenze di produzione.

Oltre a tutto ciò la richiesta è stata dettagliata anche nel rivedere le percorrenze di condotta dei treni a lunga gittata, quelle che potremmo definire "tratte funzionali".

In merito a tale argomento non riteniamo utile dilungarci ora su quali sono ma su come sono state proposte, cioè quali vincoli contrattuali la Direzione chiede di "eludere".

Da una nostra analisi della tabella propostaci si evince:

1. sfondamento dei limiti di condotta;
2. sfondamento del limite orario notturno;
3. sfondamento delle 24 h in programmazione dei servizi;
4. riposo diurno fuori residenza a seguito di servizio notturno.

Detto questo, riteniamo giustificati tutti coloro i quali sono saltati sulla sedia, visto che da sempre abbiamo dichiarato che eventuali aggiustamenti dovevano essere fatti a "costanza di regole contrattuali" e sinceramente nella proposta manca solo la richiesta di attuare i Turni in Bianco mettendo di fatto da parte l'orario di lavoro concordato nel contratto delle attività ferroviarie.

Come per gli altri argomenti discussi anche per questo è possibile trovare sul

nostro sito le documentazioni che ci sono state consegnate e, visto che l'incontro è stato aggiornato al 21 luglio p.v., sarà oggetto di un'ulteriore analisi interna il 20 luglio (seguirà convocazione formale) per avanzare la nostra posizione al tavolo negoziale.

Fin d'ora come Segreteria Nazionale, pur condividendo la necessità di affrontare le criticità evidenziate dalla Direzione, non è nostra intenzione permettere che da queste criticità nascano delle eccessive condizioni di vantaggio per la Società a spese di una invivibilità di chi poi i treni li deve guidare fra mille disagi.

*...eventuali
aggiustamenti
dovevano essere
fatti a "costanza di
regole
contrattuali"...*

Eurofer

...Il termine per la presentazione delle liste è fissato per il giorno 12 settembre c.a., entro e non oltre le ore 12.00...

Il giorno 6 luglio c.a., finalmente come fonti istitutive del Fondo Pensione Complementare EUROFER abbiamo trovato l'accordo che ha permesso la modifica del regolamento elettorale per i componenti dell'assemblea dei delegati.

La novità più importante che permetterà a tutti gli associati di esercitare il proprio diritto al voto è l'introduzione del voto per posta.

Pertanto, il giorno 7 luglio il Consiglio di Amministrazione riunitosi ha potuto indire le votazioni e ha deliberato la data dal 12 al 21 novembre c.a..

L'intervallo di tempo così deliberato è necessario pro-

prio per favorire lo svolgimento delle elezioni tramite voto postale per tutti i 30.200 dipendenti iscritti ad EUROFER, i quali per tramite del proprio impianto di appartenenza riceveranno una busta contenente la scheda elettorale con le varie liste ed un'ulteriore busta già affrancata con l'indirizzo della sede nazionale unica della commissione elettorale.

Il comitato unico per le elezioni si riunirà dal 01 Dicembre c.a. per dar modo che tutte le buste spedite possano pervenire al comitato.

Al fine della validità della scheda fa fede il timbro postale dell'ultimo giorno utile per la votazione, ossia 21 novem-

bre 2005.

Il termine per la presentazione delle liste è fissato per il giorno 12 settembre c.a., entro e non oltre le ore 12.00; il giorno successivo si riunisce la commissione elettorale per verificare che le stesse siano regolari.

Il presidente del comitato unico per le elezioni è il Sig. Osvaldo Marinig.

Un informativa dettagliata verrà fatta direttamente da Eurofer e verrà recapitata agli associati al fondo nel mese di agosto per tramite delle aziende di appartenenza, mentre è compito delle organizzazioni sindacali dare la massima diffusione dell'evento stesso.

Riforma del TFR

...sono stati costituiti diversi fondi pensione chiusi; tra questi il nostro Eurofer...

In settimana - vista la discussione aperta sulla riforma del TFR e la serie di incontri fra Governo e parti sociali dove in qualità di lavoratori direttamente interessati a scelte che certamente modificheranno le nostre aspettative di rendita della quota previdenziale che mensilmente accantoniamo nelle varie forme, siano esse di previdenza pubblica che privata - ci siamo sentiti in dovere di dare delle indicazioni di merito alla nostra confederazione.

Pertanto, in previsione degli incontri ai quali, a partire dal 12 luglio p.v., la CONFSAL verrà chiamata per la definizione dei contenuti del testo del Dlgs sulla riforma del TFR e del sistema pensionistico complementare, abbiamo rappresentato alcune riserve

maturate dalla nostra organizzazione e più complessivamente, circa lo schema provvisorio del Dlgs approvato dal consiglio dei ministri il 1° luglio u.s. finalizzato, almeno allo stato, a regolamentare la previdenza integrativa dei soli lavoratori del privato impiego.

Com'è certamente noto sia nel comparto trasporto, così come in altri settori, sono stati costituiti diversi fondi pensione chiusi; tra questi il nostro Eurofer il quale attualmente conta circa 30.200 adesioni, pur non potendo usufruire di notevoli agevolazioni fiscali previste dalla legge istitutiva (il Dlgs. 21 aprile 1993, n. 124 ed il Dlgs 18 febbraio 2004, n° 47) sia sui rendimenti che sulle prestazioni dei fondi pensioni com-

plementari sia negoziali che aperti.

Ciò a nostro parere costituisce una testimonianza palese che la previsione di un sistema pensionistico complementare trova, per le ragioni ovvie che tutti conosciamo, la massima attenzione e sensibilità da parte dei lavoratori sia del privato che del pubblico impiego.

Da un primo esame della bozza del Dlgs di cui trattasi non ci sembra che in esso ci siano le premesse per permettere quel decollo della previdenza complementare che è nelle aspettative di tutti i lavoratori, atteso la sostanziale compromissione del sistema previdenziale pubblico causata dalle riforme pensionistiche intervenute negli ultimi dodici

(Continua a pagina 5)

(Continua da pagina 4)

ci anni.

In particolare ci sembra inadeguato alle esigenze di costituzione di un fondo pensione complementare la previsione di deducibilità, sui contributi versati al fondo dai datori di lavoro e dagli associati, del 12% del reddito del lavoratore, nella misura massima di Euro 5.164 che sono i limiti di reddito previsti dal Dlgs 124/93.

Si poteva a nostro giudizio, anche se ciò non è sufficiente, almeno prevedere l'aumento dettato dall'inflazione accumulata in questi

anni.

Così come era indispensabile fare uno sforzo ulteriore, rispetto a quanto previsto dai Dlgs succitati, sulle percentuali di tassazione dei rendimenti degli investimenti del fondo e sulle sue prestazioni finali.

Problemi pratici ed anche politici nascono, a nostro giudizio, anche sulla previsione che le aziende possano aderire (a loro discrezione? ma, non sono i lavoratori che aderiscono e le imprese e sindacati che definiscono?) a più forme pensionistiche complementari, condizione

questa che certamente comprometterebbe le economie di scala sulle spese di gestione che i grossi fondi negoziali possono garantire ai lavoratori.

Eguale deprecabile è l'incentivazione, che traspare dal testo del Dlgs, della previdenza complementare individuale che potrebbe invece essere rimossa, dando la possibilità ai lavoratori delle aziende di piccole dimensioni di aderire a fondi negoziali già costituiti, così come avvenuto con i lavoratori dell'ANAS che si sono associati ad Eurofer.

Si ritiene che l'estendersi della previdenza complementare individuale, oltre che creare detrimento sul sistema dei fondi pensione chiusi, lasci il lavoratore in condizione di minorità rispetto ai gestori dei fondi complementare aperti.

Giudicando i contenuti della bozza del Dlgs non esaustivi delle esigenze dei lavoratori in tema di previdenza complementare faremo in modo che la nostra voce sia ascoltata al fine di definire termini di costituzione della previdenza complementare più rispondenti alle necessità del mondo del lavoro.

Vertenza Sicurezza (VACMA)

Sinceramente nella settimana appena trascorsa, nulla è stato fatto riguardo agli impegni presi in merito alla vertenza Sicurezza.

Pur comprendendo le priorità del Gruppo FS elencate in base ad esigenze di produzione, riteniamo che siamo già in ritardo, ma con sufficienti margini di recupero, in merito alla vertenza che in particolar modo riguarda l'utilizzo del sistema VACMA.

Nel corso della prossima settimana, anche se ancora non ci sono convocazioni di merito, auspichiamo l'avvio del percorso condiviso il 23 giugno; altrimenti non sarà certamente possibile abbassare il livello di scontro che ormai era diventato insostenibile da entrambe le parti.

Anche se dopo l'accordo,

a seguito di un primo momento di sbandamento, il contrasto sembra attenuarsi, non sarebbe accettabile per nessuno che la scelta fatta per ricercare soluzioni condivise, venga dal Gruppo FS considerata una soluzione al problema.

È stata solo una ragionevole posizione sindacale che cogliendo la reale volontà aziendale di trovare adeguate soluzioni aveva una necessità oggettiva di tempo nella loro realizzazione.

Oggi fra il personale c'è chi non fidandosi della reale volontà aziendale e anche dell'autorità vigilante a ricercare diverse e più adeguate soluzioni, cerca di tenere alto il confronto per non dare a nessuno la sensazione che sia cambiato qualcosa fin quando non si cominceranno a vede-

re locomotori senza pedali e con touche adeguate.

Poi, come in ogni occasione c'è chi strumentalizza tutto e tutti e riempie di falsità i propri volantini e dichiara che il 23 giugno si è dato il via all'agente solo, si è persa la battaglia sulla sicurezza ecc... ecc...

Ma questi sono i soliti che fondano le loro ragioni solo sui mancati accordi e vivono di contestazioni fine a se stesse senza mai condividere nessuna soluzione, perché un accordo, qualsiasi accordo è un'assunzione di responsabilità.

E' necessario che la trattativa possa continuare ad essere tenuta aperta; noi riteniamo vitale che il problema sicurezza - sul quale abbiamo costretto l'azienda ad affron-

(Continua a pagina 6)

Il subito e il tutto sono due termini che non vanno d'accordo...

FAST FERROVIE

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613

Tel.: 06 4454697

Tel.: 06 47307666

NELLA FORZA DELLE IDEE...
...LE RAGIONI DEL CAMBIAMENTO

Siamo su internet

www.fastferrovie.it



Tesseramento 2005

Per la tutela del lavoro!

Per la salvaguardia del salario!

Per la centralità del vettore ferroviario!

Per un trasporto ferroviario sicuro e competitivo

ADERISCI

E DAI FORZA

ALLA

FAST FERROVIE

(Continua da pagina 5)

tarne il merito e farsene finalmente carico – possa essere esaminato nei tempi e modi previsti dall'accordo del 23 giugno e possa così trovare una soluzione condivisa.

La strada per risolvere questo problema è tutta in salita e non possiamo dare per scontato nulla; ma abbiamo comunque riconquistato – rispetto al facile no su ogni soluzione strillato da qualcuno e alle iniziative più o me-

no estemporanee suggerite da altri – il diritto di entrare nel merito della questione.

Ci vorrà certamente del tempo per modificare sia la mentalità e soprattutto le scelte tecniche operate dal management del gruppo FS che hanno attinenza con i cosiddetti sistemi di controllo e sicurezza installati sui treni.

L'obiettivo che ci siamo proposti di raggiungere (e che è diventato un termine fermo dell'accordo del 23

giugno) è quello di arrivare, per tappe e con le necessarie verifiche tecniche, a "realizzare soluzioni che assicurino la funzione di controllo della vigilanza e del rilevamento della presenza dell'operatore senza ricorrere alle interazioni del personale di macchina".

Il subito e il tutto sono due termini che non vanno d'accordo con la cautela che ci impone la questione della sicurezza del trasporto ferroviario.

Sarebbe incomprensibile che questo tentativo potesse essere fermato per mano dei lavoratori; anche perché il fallimento della trattativa sarebbe il più bel regalo alla società che si vedrebbe autorizzata a ritornare sulle sue posizioni dalle quali il sindacato l'aveva fatta retrocedere proprio con l'accordo del 23 giugno.