

Proseguono i confronti dopo l'accordo del 25 gennaio 2006

IN QUESTO NUMERO

- *Proseguono i confronti dopo l'accordo del 25 gennaio 2006*
- *Diario dei lavori della Commissione sul VAC-MA*
- *Trenitalia - manutenzione*
- *R.F.I. : Nuova Organizzazione DOTE "Firmato l'accordo"*
- *Vertenze aperte: Fondo Speciale FS presso l'INPS e Amianto*

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
20/02	11:00	Commissione VACMA/SCMT
20/02	13:00	Ministero del Lavoro CIGS-
20/02	16:30	DOT (Trenitalia)
21/02	10:00	CICLT - organizzazione del lavoro

In coerenza a quanto sottoscritto con l'impresa nell'accordo del 25 Gennaio u.s., dal giorno 1 febbraio è stato possibile avviare il confronto sui diversi temi che devono trovare soluzione entro il 4 marzo p.v..

Gli argomenti sui quali si sono create maggiori aspettative tra le parti, per quanto attiene Trenitalia, sono certamente:

- Ripartizione dei servizi del P.d.M. e del P.d.B.;
- Vertenza VACMA;
- Piani di sviluppo della Manutenzione.

Per quanto concerne invece RFI non si poteva ovviamente che iniziare dall'organizzazione del DOTE, problematica che ormai si trascina da troppo tempo.

Ripartizione servizi P.d.M. e P.d.B. Direzioni Passeggeri N/I e Regionale

A seguito della decisione aziendale, assunta di fronte al sindacato, di risolvere la grave carenza occupazionale in settori strategici come quelli del Personale di Macchina e del Personale di Bordo, sono cadute le pregiudiziali che nel mese di dicembre hanno impedito di tenere un confronto costruttivo sulla ripartizione dei servizi di detto personale. Sono state infatti, come ampiamente è stato reso noto, concordate a tale scopo assunzioni per 350 macchinisti e 450 capi treno.

Il giorno 1 febbraio 2006 sono quindi riprese le trattative sulla ripartizione dei servizi che, sono poi proseguite anche

durante il corso di questa settimana.

La FASTferrovie al tavolo di trattative è rappresentata da Nello Carpenito e Vincenzo Notarnicola.

Le riunioni pur svolgendosi in fasi diverse hanno avuto la seguente impostazione:

⇒ nella fase iniziale si è condiviso un percorso che vede, una volta concordato i criteri di ripartizione, il rimando al territorio per l'individuazione, attraverso l'accordo sui turni, delle carenze di personale; dopo di che, determinata una mappa dettagliata e condivisa, la problematica verrà riportata al tavolo nazionale per definire e quantificare i trasferimenti e le assunzioni.

Si è condiviso inoltre, di attivare tutta una serie d'incontri finalizzati alla risoluzione delle problematiche legate alle criticità specifiche dei due settori iniziando dalla logistica.

⇒ in seconda istanza sono state presentate, da parte del sindacato, una serie di proposte di modifica alla ripartizione stessa, sulle quali la controparte ha chiesto tempo per una indispensabile valutazione, riservandosi di dare una risposta nelle successive riunioni.

Nel merito delle succitate proposte di modifica sono emerse delle criticità che hanno investito la nostra sigla sindacale, più nel metodo che nel merito dei problemi. Comunque le proposte in questione sono

state elaborate da una commissione tecnica sindacale paritetica che ha lavorato avvalendosi dell'indispensabile sinergia con le strutture periferiche di tutte le sigle sindacali.

Come già abbiamo avuto modo di dire in precedenti informative, mentre per quanto riguarda il bordo, esiste una sostanziale corrispondenza tra quanto elaborato dalla commissione e quanto presentato all'impresa; riguardo al macchinista invece, ancora non è stata chiarita la dinamica del "colpo di mano" per il quale le proposte consegnate alla controparte sono risultate fondamentalmente diverse da quelle concordate in commissione.

Pertanto, la FAST-Ferrovie ha formalizzato la propria disassunzione da tali richieste. Allo stato delle cose peraltro non è ancora stato chiarito chi siano gli artefici delle modifiche presentate dalla Società.

Per conseguenza benché erano ormai mature le condizioni per il confronto, il comportamento di chiusura negoziale messo in atto dalla Società, per argomenti squisitamente tecnici, non ci ha permesso di trovare l'accordo.

In particolare nella riunione del 10 febbraio u.s., oltre alla chiara indisponibilità ad accettare le proposte sindacali e quindi a rifiutarsi totalmente di ridurre i servizi ad Agente Unico nel caso di treni effettuati con loc. E 464, la società si è dichiarata indisponibile a trattare le flessibilità a livello nazionale anche se presentate unitariamente.

*...l'azienda ci
ha presentato
un turno di
servizio per due
settimane di
sperimentazione
e, nel quale si
utilizzeranno
15
macchinisti...*

Altra grande criticità da evidenziare rimane l'indisponibilità aziendale ad affrontare gli annosi problemi che interessano la Direzione Logistica, la formazione, i criteri di assegnazione del personale ai turni AV per finire quindi con la problematica della mancanza di personale, la cui soluzione è ormai improcrastinabile, che va ad intrecciarsi con la gestione dei trasferimenti che fanno seguito alle interpellanze.

Indipendentemente dallo stato di agitazione del personale di macchina e bordo dichiarato, è necessario che le strutture regionali si attivino per segnalare tutte quelle impercorribilità che riscontrassero nelle nuove proposte, verificando nel contempo, se sull'eventuale dissenso esiste la confluenza d'intenti con altre sigle sindacali territoriali; condizione che

giocoforza dovrebbe indurre l'azienda a tornare a confrontarsi con il sindacato senza pregiudizi e senza i soliti tabù che sempre con maggiore evidenza portano allo stallo della circolazione ferroviaria.

Commissione VACMA/ SCMT

Il 13 febbraio u.s. si è insediata la commissione prevista nell'accordo del 25 gennaio 2006 che dovrà valutare la sperimentazione, sulla tratta Roma - Fiumicino, dei tre prototipi di locomotori attrezzati con vari punti di reiterazione.

La commissione è composta da rappresentanti delle O.S., da rappresentanti del Gruppo FS indicati dalla Holding, da Trenitalia e da RFI.

Sono presenti inoltre i cosiddetti "Assessor" che sono stati

così individuati:

⇒ un esperto della Società Carcerano di Torino, società di consulenza qualificata nel campo dell'ergonomia,

⇒ un esperto nominato dall'INAIL;

⇒ un esperto nominato dall'ISPELS;

⇒ il prof. Bergamaschi dell'Università di Tor Vergata di Roma;

⇒ il prof. Costa dell'Università di Verona e Milano;

Riguardo all'andamento dei lavori della sperimentazione vi rimandiamo alle dettagliate informative che di riunione in riunione i due rappresentanti FASTferrovie, Roberto Santi e Angelo D'Ambrosio, certamente faranno.

Diario dei lavori della Commissione sul VACMA

Riunione del 13 febbraio

Il giorno 13 febbraio, così come previsto dall'accordo del 25 gennaio u.s., si è insediata la Commissione mista Azienda/OO.SS. sul VACMA/SCMT; al tavolo erano presenti i rappresentanti individuati dalle Organizzazioni Sindacali, quelli di Holding, Trenitalia e di R.F.I.

Degli Assessor (consulenti tecnici) nominati era presente la Carcerano di Torino, nel percorso individuato ovviamente troveremo anche il Professor Bergamaschi dell'Università Tor Vergata di Roma, i rappresentanti dell'INAIL e dell'ISPELS, mentre per la consulenza del Professor Costa (Università di Verona e Milano) che noi avevamo proposto, si è ancora in attesa di conferma.

Saranno utilizzate 3 locomotive E464 (265-267-299) con diverse soluzioni ergonomiche,

ma trattandosi di prototipi di fatto attrezzati di SCMT difforme dalla Disposizione 36/2002 e quindi in "preesercizio", vi dovrà pure essere la scorta di R.F.I.

La tratta come prevede l'accordo è la Roma-Fiumicino, l'azienda ci ha presentato un turno di servizio per due settimane di sperimentazione, nel quale si utilizzeranno 15 macchinisti (13 di turno più 2 riserve) dell'ITR di Roma.

Detto questo, la riunione è entrata nel tecnico. L'azienda ha spiegato in premessa che al monitor SCMT è stata ridotta la luminosità e addirittura l'inclinazione sul cruscotto per evitare ogni problema di "abbagliamento" (speriamo non servano altri 2 anni per ovviare a tale problema già presente anche per i GSM"R" fissi sugli ETR 500 serie'600). Ci ha poi anche spiegato il meccanismo

delle reiterazioni. Insomma, il macchinista deve condurre il treno senza tener conto che ha il VACMA, perché alla fine si dovrà verificare se le reiterazioni al sistema, tra Termini e Fiumicino, sono state 2, 10, oppure 50. Di fronte a tali affermazioni aziendali non potevamo che essere d'accordo.

Quale sistema o logica di guida sarebbe migliore per verificare se sussistano anche attraverso i diversi punti di reiterazione "monotonia e ripetitività"? Vedi D.Lgs 626/94.

Qualche problema è nato sulla scelta aziendale dei 15 macchinisti, in ciò ci è venuta in soccorso la Carcerano che ha affermato in sintonia con la delegazione Fastferrovie che i Macchinisti devono essere sia di età diversa, che anche di altezza diversa, perché l'ergonomia, nonostante le poltroncine modificate con l'altezza, cambia

enormemente. L'azienda ha dovuto prendere atto di ciò ed ha confermato che rivedrà la scelta degli agenti tenendo conto anche di questo particolare, certamente non secondario. Questa è stata la prima richiesta formulata da FAST Ferrovie/A.P.M. SMA che ha messo un po' in difficoltà l'azienda, ma che ha trovato pieno consenso nella Carcerano ed negli altri rappresentanti sindacali.

Un'altra problematica che abbiamo evidenziato al tavolo, ma che potrà essere o meno suffragata durante la sperimentazione è stata, guarda caso, sulle touches all'infrarosso che sono l'evoluzione dell'altro tipo di touches presenti sul Pendolino 28 ed alcune E 464, che denotarono una serie di problemi nelle prove statiche/dinamiche già effettuate con la consulenza della Carcerano nel 2005 tra Roma Smistamento ed Orte, ma che i macchinisti abbandonavano dopo 10-15 minuti, passando letteralmente al pedale.

Per farla breve, questa nuova touche (che girava sul tavolo) non va premuta, basta sfiorare il lembo metallico con un dito per attivare una reiterazione da 55 secondi.

Su questa questione le nostre prime domande sono state: chi le può contare?, potrebbero essere date reiterazioni inconsapevoli al dispositivo? Sono domande queste che porremo quanto prima anche agli Assessori.

La Commissione si è quindi aggiornata alle ore 11 del 16 febbraio 2005.

Riunione del 16 febbraio

E' il 16 febbraio e siamo di nuovo attorno al tavolo, i partecipanti sono meno dell'altra volta, ma il confronto c'è, eccome, tanto che i toni della discussione si sono alzati quando si è parlato di touches.

Di fianco a noi c'è chi non le vuole prima ancora di vederle

funzionare, così come non vuole il pedale (su tre macchine in una è escluso, nell'altra escludibile), ma chiede però l'interruttore francese sul cappello della leva di marcia.

Ci siamo sorpresi quando poi gli stessi hanno proposto altre touches: quelle piatte, tedesche.

Una linea sindacale di questo tipo non la condividiamo proprio, ovviamente lasciamo alla valutazione di tutti le osservazioni, siano esse di carattere tecnico (D.Lgs 626/94), che di politica sindacale.

Da una altra parte sono venute invece osservazioni condivisibili ed importanti, come quelle sul D.I.S., che comporta problemi di natura giuridica e normativa che non possono rientrare nella sperimentazione, anche perché al di fuori dell'accordo del 25 gennaio.

La Fast Ferrovie è stata forse la componente che più ha ascoltato e preso appunti, per adesso riteniamo che non avrebbe proprio alcun senso irrigidire le posizioni e fare barricate, in considerazione che poi solo lunedì 20 saliremo sulle locomotive e quindi verificheremo il funzionamento di tali prototipi.

I problemi comunque ci sono, ma si potranno registrare e quindi documentare solo a posteriori, anche attraverso i filmati, solo le reiterazioni a tempo lungo (dopo i 55 secondi), cioè quando interviene la cicalina.

Non potranno essere così registrate le reiterazioni anticipate (prima dei 55 secondi), che sono fuori di ogni dubbio le maggiori nella realtà.

Non si potranno filmare e difficilmente si potranno anche solo vedere le reiterazioni alle touches agli infrarossi.

Anche se sarà possibile capire a posteriori quante reiterazioni lunghe deriveranno dalle opera-

zioni di condotta (leve marcia, freno, tromba ecc.), non si potrà però capire cosa preferiranno, o su cosa si "standardizzeranno" i macchinisti per dare il consenso al VACMA.

Pure qui ci sono dei limiti tecnici, dovuti al fatto che il Sistema Controllo Marcia Treno ha un solo ingresso riguardo i consensi di reiterazione, mentre logica vorrebbe che fossero tanti quanti sono i punti di reiterazione.

La questione determinante resta comunque quella delle reiterazioni anticipate, che devono essere individuate ed anche differenziate da quelle lunghe, più quelle proprie della guida. Il motivo è tanto importante quanto semplice in quanto nella guida e per la sicurezza della marcia di un treno vengono utilizzati prevalentemente due dei sensi: la vista e l'udito.

Il macchinista accompagna e associa sempre ad un qualsiasi segnale acustico o cicalina un degrado della preesistente situazione visiva che era sotto controllo.

Questo è il motivo che istintivamente porta, in genere, a non far suonare la cicalina del VACMA e sappiamo anche quanti macchinisti diano reiterazioni ogni 10/20 secondi.

Un po' come fanno i colleghi francesi che arrivano a Modane, che ci dicono che se hanno fatto suonare più di 4 o 5 volte la cicalina VACMA nella tratta, devono pagare da bere (...anche se noi preferiamo un caffè).

Ancora una volta abbiamo apprezzato l'azienda, perché ha capito bene che rilevanza hanno tali osservazioni.

Le reiterazioni vanno differenziate. E' stata la risposta che volevamo come Fast Ferrovie.

Lunedì si comincia tra Roma e Fiumicino.

*I problemi
comunque ci
sono, ma si
potranno
registrare e
quindi
documentare
solo a posteriori,
anche attraverso
i filmati...*

Trenitalia - manutenzione

Martedì 14 febbraio 2006, si è avviato anche il confronto di merito per affrontare i problemi della riorganizzazione della manutenzione di Trenitalia.

Al Tavolo la Fastferrovie è stata rappresentata da Nello Carpenito e Gennaro Sirico.

L'ing. Erbacci ha aperto la riunione illustrando il piano industriale 2006 e le differenze del fabbisogno manutentivo rispetto al 2005, elencando i seguenti dati:

⇒ nell'anno 2005 sono state lavorate 11540 ore, così suddivise: 6400 per lavorazioni cicliche; 2922 per manutenzione corrente programmata; 2210 per manutenzione corrente non programmata. In termini percentuali il 67% delle ore lavorate è stato utilizzato per le lavorazioni cicliche, 8% per lavorazioni mezzi leggeri il restante per i rimanenti tipi di lavorazioni;

⇒ nell'anno 2006 il fabbisogno manutentivo sarà di 11815 ore con un incremento di 275 ore così suddivise: 6561 per lavorazioni cicliche; 2992 per manutenzione corrente programmata; 2262 per manutenzione corrente non programmata. In Termini percentuali il 59% delle ore lavorate verrà utilizzato per le cicliche, il 16% per i mezzi leggeri il restante per i rimanenti tipi di lavorazioni.

Tutta questa esposizione è servita per evidenziarci che i costi delle lavorazioni fatte internamente sono più alti di quelli che vengono fatti in outsourcing.

Altresì c'è da dire che nelle riparazioni correnti siamo alquanto alla pari, mentre invece

per gli altri interventi andiamo fuori della media di oltre il 10%.

Negli obiettivi aziendali dobbiamo ridurre nel 2006 il costo totale riguardante le riparazioni cicliche + corrente + rewamping + altro, rispetto al 2005 di almeno un 2%.

Per quanto concerne i criteri di esternalizzazione (MAKE OR BUY), questi serviranno per superare i picchi di lavoro, integrare conoscenze mancanti, ottimizzare così i costi riguardo il focus sul core business "lavoro a basso contenuto tecnico".

MIX lavorazioni, nel 2005 è così ripartito il 74% lavorazioni interne ed il 26% lavorazioni esterne, nel 2006 si dovranno raggiungere i 78% di lavorazioni interne e quindi il 22% di esterne, queste sono le percentuali di ore lavorate, tirando le somme fra costi ed ore, il saldo sarà positivo per il 15% così che diminuiranno le lavorazioni esterne dell'11%.

Successivamente ha preso la parola l'ing. Rubeo che ha illustrato la situazione sulle scorte dei materiali precisando che solo una piccola parte viene utilizzata per l'80%, mentre molti dei materiali in scorta non vengono utilizzati per molti mesi, e sono quelli che incidono sull'elevato costo di ammortamento.

Per ultimo ha poi preso la parola l'ing. Aglietti che ha illustrato gli interventi organizzativi completati, quelli in corso, quelli finanziati ed infine quelli programmati. Ha concluso poi elencando la ripartizione degli investimenti per il periodo 2006/2009 :

- per il potenziamento degli impianti sono stati stanziati € 177911, di cui già avviati per € 64511, da avviare per € 113400;
- sicurezza luoghi di lavoro per € 10340,
- mantenimento efficienza impianti per € 76000.

Quindi per il nord si stanzeranno € 26690, per il centro € 22830 e per il sud € 26480 per un totale di € 264251.

Successivamente all'esposizione squisitamente tecnica si è passati all'esame della situazione delle risorse umane rappresentata dal Dott. Cannatà. Anche in questo caso l'esposizione è stata particolareggiata e si è anche soffermata sui numeri che sono andati dalle consistenze, all'assenteismo ed ovviamente agli infortuni sul lavoro.

Inoltre, la società, non ha perso l'occasione per evidenziare che una migliore ottimizzazione dei siti lavorativi si potrà avere solo dopo la completa applicazione dell'accordo del 23 giugno 2005. Al fine di evitare polemiche inutili in questa fase, abbiamo evitato di ricordare alla società che la mancata applicazione non dipende certamente dal Sindacato.

Nel piano di ampliamento previsto si è discusso degli impianti di Osmannoro, Foggia e Paola che rispettivamente vedranno le seguenti riorganizzazioni:

- Osmannoro vedrà la creazione di punti di pronto intervento e squadre per presidi notturni;
- Foggia dovrà essere ottimiz-

...la società, non ha perso l'occasione per evidenziare che una migliore ottimizzazione dei siti lavorativi si potrà avere solo dopo la completa applicazione dell'accordo del 23 giugno 2005.

zata per i mezzi leggeri (TAF e MINUETTO), riqualificare personale da utilizzare nella manutenzione (anche da altri profili???), sostituzioni dei motori con quelli di tipo automobilistico sui mezzi in dotazione e quindi creare un polo industriale;

- Paola vedrà lo sviluppo dell'attività di manutenzione a treno completo, ci sarà il carro soccorso che interverrà sulle linee di competenza, quindi ci sarà il graduale assorbimento delle attività espletate a Cosenza.

Tali progetti non potranno non tenere conto di un piano di assunzioni per il 2006, che sono state per ora così quantificate ed individuate:

- 400 OP. MANUTENZIO-

NE (vanno epurati dei 29 apprendisti già assunti a seguito degli accordi sottoscritti),

- 50 INGEGNERI.

In una riunione del genere non si poteva non scendere nell'analisi della Formazione che nel periodo LUGIO-DICEMBRE è stata fatta a circa 4000 dipendenti per un numero di giornate pari a 16000 circa. Nei programmi 2006 si prevedono corsi specifici per la manutenzione del:

⇒ SCMT,

⇒ VIVALTO,

⇒ MINUETTO,

⇒ CONTROLLI NON DISTRUUTTIVI E SICUREZZA,

tutti per 49000 giornate di formazione.

Terminata l'illustrazione da parte della società come OOSS abbiamo chiesto di entrare nei dettagli per conoscere le ricadute sul personale, sulle attività produttive e quindi i modelli organizzativi degli impianti e se esiste un eventuale volontà di ridisegnare il reticolo industriale.

La società ha chiesto l'aggiornamento dell'incontro a lunedì 20 febbraio 2006 alle ore 16.30 chiedendo di entrare nei dettagli sull'organizzazione degli impianti in due momenti diversi: un primo di approfondimento sul tavolo nazionale ed un secondo sul territorio da fare entro agosto.

R.F.I. : Nuova Organizzazione DOTE “Firmato l'accordo”

Dopo lunghi anni di attesa, di battaglie sindacali e una trattativa durata circa 3 anni finalmente il 14 febbraio 2006 (giorno di San Valentino) è stato firmato l'accordo tra RFI S.p.A. e le O.S. Filt-Fit-Uilt-Ugl-Orsa e FASTferrovie rappresentata da Carlo Nevi, sulla nuova organizzazione dei posti di telecomando T.E. (DOTE).

Si tratta di un primo piccolo grande passo, piccolo perché restano ancora aperte e da defi-

nire con RFI tutte quelle problematiche che sono alla base della vertenza in atto (sciopero del 26 gennaio rinviato al 4 marzo), ovvero DCM – Poli Amministrativi, Manutenzione etc., ma è anche nello stesso tempo un importante passo in avanti perché finalmente, dopo molti anni si spera di essere riusciti a dare soluzione e risposta a tutti i lavoratori del DOTE, un settore dove il personale, a dispetto dell'inquadramento professionale di appartenen-

za (Operatori Specializzati e Tecnici) ha l'onere di decidere sulla sicurezza d'Esercizio oltre che ad avere la responsabilità dell'incolumità altrui.

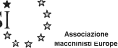
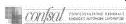
Con l'accordo raggiunto è stata finalmente riconosciuta a questi lavoratori quella capacità decisionale e l'alto livello di professionalità indispensabili per operare salvaguardando nel contempo al massimo gli attuali livelli di organico.

(Continua a pagina 9)

Si tratta di un primo piccolo grande passo, piccolo perché restano ancora aperte e da definire con RFI tutte quelle problematiche che sono alla base della vertenza in atto...

Vertenze aperte: Fondo Speciale FS presso l'INPS e Amianto

Rispetto alle due vertenze aperte in completa autonomia e solitudine, almeno per la problematica del Fondo pensione F.S., dalla FASTferrovie, alleghiamo a questo notiziario due volantini che descrivono dettagliatamente il loro stato di avanzamento. Pubblichiamo altresì su questi due importanti temi i termini dello scambio epistolare intercorso tra Fastferrovie e il Gruppo FS.



SEGRETERIA NAZIONALE
Roma li 01 febbraio 2006
prot. N° 757/8/SN

www.fastferrovie.it

INPS
Direzione Generale delle Entrate contributive
Via Ciri il Grande 21 - 00144 -
Roma
Comitato Gestione Pensioni dei Ferrovieri
c/o INPS
Via Ciri il Grande 21 - 00144-
Roma
Ministero del lavoro e delle politiche sociali
Direzione generale per le politiche previdenziali
Divisione VIII
via Flavia - 00187 -
Roma
Ministero dell'Economia e delle Finanze
via XX settembre - 00187 -
Roma
Holding F.S. spa
Amministratore Delegato
Piazza della Croce Rossa 1 - 00161-
Roma
Trenitalia s.p.a.
Amministratore Delegato
Piazza della Croce Rossa 1 - 00161-
Roma
Italferr s.p.a.
Amministratore Delegato
Via Marsala n°53/57 - 00185-
Roma
Ferservizi s.p.a.
via di Campo Boario n°19 - 00153-
Roma

oggetto: **diritti previdenziali dei ferrovieri dipendenti da
Trenitalia, Italferr, Ferservizi, assunti a far
data dal 1 aprile 2000**

Rispetto alla problematica riportata in oggetto, la Segreteria Nazionale FASTferrovie e la Segreteria Nazionale FASTpensionati hanno avuto già modo di porre in evidenza le incongruenze esistenti nell'iscrizione, al giusto ente previdenziale di competenza, dei ferrovieri, dipendenti dalle varie Società del Gruppo F.S., assunti successivamente al 1 aprile 2000.

FAST FERROVIE
Via Albana n° 1-00177 - ROMA
TEL: 06 64829001 - 64829000 - 47307666 FAX: 06 47307556
TEL.FS: 970 67666 FAX FS: 970 67556 e-mail sn@fastferrovie.it

Da tale data, dalla quale si è resa operativa, ai sensi dell'art 43 della legge 488 del 1999, la soppressione del Fondo pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato, istituito con la legge 9 luglio 1908, n°418, si è conseguentemente istituito, presso l'INPS, il Fondo speciale F.S. al quale è stato iscritto tutto il personale, così dice la legge, "dipendente dalle Ferrovie dello Stato spa, ovviamente secondo le regole previste dalla pervigente normativa.

Come è facile rilevare e capire da una lettura appena attenta del disposto legislativo, il legislatore nel parlare di "tutto il personale delle Ferrovie dello Stato" intendeva disporre ovviamente del destino previdenziale dei Ferrovieri tutti, nella qualità di dipendenti del Gruppo F.S. e non delle singole società quali Trenitalia, Italferr ecc., che il legislatore agendo con accortezza non nomina.

D'altronde la legge non poteva, a rigor di logica, prevedere difformità nel trattamento previdenziale tra dipendenti delle stesse società, tra l'altro impegnati nelle stesse lavorazioni.

Allo stato abbiamo dovuto invece constatare, con profondo sconcerto, che una situazione di disuguaglianza e/o sperequazione enorme è stata invece creata e si sta tuttora perpetrando, atteso che i dipendenti di Trenitalia, Italferr e Ferservizi, assunti dopo il 1 aprile 2000, vengono iscritti nell'AGO e non al costituito Fondo speciale F.S.

E' chiaro che questo modo di fare crea, a nostro giudizio, diversi ordini di problemi:

- rispetto ai diritti previdenziali dei dipendenti, assunti a partire dall'1/4/2000, di Trenitalia aventi un profilo professionale del Personale di Macchina, del Viaggiante e del personale Navigante **che si vedono abolire tout court sia gli aumenti di valutazione ai fini previdenziali, che il diritto alla pensione di vecchiaia a 58 anni, limiti e diritti che invece continuano a mantenere i Ferrovieri, aventi i medesimi profili, assunti entro il 31 marzo 2000 dalla società stessa;**
- rispetto al già delicato equilibrio economico del Fondo speciale al quale vengono sottratti indebitamente i contributi dei nuovi assunti, fatto che ovviamente, nel giro di pochi anni, **renderà perlomeno problematico, se non a rischio l'erogazione dei trattamenti pensionistici ai ferrovieri già in quiescenza, da parte del citato Fondo Speciale FS**

L'aspetto che più ci lascia perplessi su questa vicenda è però aver constatato che, fino ad agosto 2004 interpretando a nostro giudizio correttamente la volontà del legislatore, l'iscrizione e quindi il versamento dei contributi, anche per i dipendenti di Trenitalia Italferr e Ferservizi, assunti dopo il 1 aprile 2000, è avvenuta sul Fondo speciale. Solo successivamente, a seguito di un decreto interministeriale del Ministero del lavoro e del Ministero dell'economia e delle finanze, l'INPS ha quindi provveduto al recupero nei confronti del Fondo speciale dei contributi versati per tali dipendenti ed ha disposto il versamento degli stessi e la collocazione delle loro posizioni assicurative nell'AGO, **in difformità ai contenuti della L. 488/99.**

Le Scriventi Segreterie Nazionali, ritenendo non sostenibile sul piano della legittimità tale modo di operare, non supportato dalla lettera e dalla ratio della legge, ma fallacemente interpretato dal Decreto Interministeriale sopra richiamato e dalla stessa INPS, chiedono il ripristino delle posizioni assicurative dei dipendenti di tutte le Società del Gruppo F.S., all'interno del Fondo Speciale F.S., significando che in assenza di riscontro verranno messe in atto tutte le azioni anche legali che dovessero rendersi necessarie per la soluzione del problema sollevato.

Il Segretario Nazionale Fastferrovie
(Pietro Serbassi)

Il Segretario Nazionale Fastpensionati
(Agostino Apadula)

FAST FERROVIE
Via Albana n° 1-00177 - ROMA
TEL: 06 64829001 - 64829000 - 47307666 FAX: 06 47307556
TEL.FS: 970 67666 FAX FS: 970 67556 e-mail sn@fastferrovie.it

10/02/2006 18:59 FAX -39 06 44104658 FS Dir.Relaz.Industriali - FAST FERROVIE 002



Roma, 10/02/2006
Prot.
DGG RU DRN2008U/000039

Direzione Generale di Gruppo per le Risorse Umane
Direzione Relazioni Industriali
c/ Direzione

Segreterie Nazionali
FAST Ferrovie
FAST Pensionati
Via Albana, 1
00177 ROMA

Oggetto: **Regime previdenziale del personale: assunto a far data dal
1° aprile 2000 da Società del Gruppo F.S.**

In relazione alla Vs. richiesta del 1° febbraio 2006-prot. n. 757/8/SN, riguardante la problematica in oggetto, si fa presente che con la circolare n. 124 del 6 agosto 2004 l'INPS ha fornito indicazioni sull'individuazione dei soggetti iscrivibili al Fondo speciale per il personale dipendente dalle Ferrovie dello Stato S.p.A., sulla base dei pareri espressi dai Ministeri vigilanti del Lavoro e dell'Economia.

In relazione alla circolare suddetta, il Gruppo F.S. ha espresso le proprie perplessità attraverso una nota formale inviata anche ai citati dicasteri in ordine all'interpretazione fornita dall'Istituto.

Ad oggi non è pervenuto alcun formale riscontro alla nota suddetta e peraltro, nei documenti ufficiali, l'Istituto conferma la vigenza della citata circolare n. 124.

Alla luce di quanto sopra, le Società del Gruppo non possono fare altro che adempiere alle indicazioni fornite dall'Istituto, in attesa che pervenga un definitivo chiarimento da parte dello stesso, come peraltro già verificatosi in relazione ad altre fattispecie in cui l'INPS ha assunto determinazioni non sempre condivise in linea di principio da parte del Gruppo FS (ad esempio, applicazione di disposizioni contenute nella legge delega previdenziale n. 243/2004).

Riguardo alle considerazioni da Voi esposte: in argomento, è opportuno comunque precisare che per il personale nuovo assunto a far data dal 1° 4 2000 dalle Società del Gruppo (privo di anzianità contributiva alla data del 31.12.1995) non è rilevante, ai fini del conseguimento del diritto alla pensione di vecchiaia, l'iscrizione all'una o all'altra gestione previdenziale (Fondo FS o AGO), trovando

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Tel. 06 44829001 - 44829000 - 47307666 FAX: 06 47307556
www.fastferrovie.it

Per informazioni e richieste di chiarimenti, si prega di scrivere a:
FAST Ferrovie - Via Albana, 1 - 00177 Roma
Tel. 06 44829001 - 44829000 - 47307666 FAX: 06 47307556
e-mail sn@fastferrovie.it



applicazione in entrambi i casi le medesime norme che disciplinano l'attribuzione delle prestazioni pensionistiche nel regime contributivo.

Distinti saluti.

Agostino Apadula

Non riteniamo giusto che la politica di prepensionamenti notevoli attuata dallo Stato per favorire il risanamento delle Ferrovie dello Stato, che ha obiettivamente creato squilibri di gestione nel Fondo pensione categoriale, debba comportare il venir meno del sistema previdenziale pubblicistico per i Ferroviari.

Detto ciò, riscontriamo anche le sue ultime considerazioni per significarle che la nostra azione in difesa dell'integrità del Fondo ed in particolare per l'iscrizione al Fondo pensione F.S. delle posizioni assicurative degli assunti a Trentitalia, a far tempo dall'1° aprile 2000, ha lo scopo per alcune categorie di lavoratori ben individuati tra essi: Personale di Macchina, Personale Viaggiante, Personale Navigante di salvaguardare il loro diritto al decimo pensionabile ed all'accesso alla pensione di vecchiaia a 58 anni. Il nostro impegno è altresì volto a continuare a garantire per gli stessi lavoratori ed per i restanti dipendenti di Trentitalia, di Italferr e Ferservizi: personale operaio, tecnico ed impiegatizio, il diritto alla pensione nei casi d'invalidità a tutte le mansioni ferroviarie, il diritto alla Pensione privilegiata e tutto quanto altro previsto, per i pubblici dipendenti, ai quali per gli aspetti previdenziali continuano ad essere equiparati i soli Ferroviari iscritti al Fondo pensioni speciale F.S., nei casi di infortunio sul lavoro. Prerogative queste che, come Le è certamente noto non sono previste per gli iscritti all'Ago in possesso del sistema previdenziale privatistico.

Nel ringraziarLa ancora per averci partecipato la posizione del Gruppo F.S. sulla problematica previdenziale sollevata dalla Fastferrovie, colgo l'occasione per inviarLe i saluti più distinti.

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)



Confederazione Europea
Sindacati indipendenti

www.fastferrovie.it

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma li 16 febbraio 2006

prot. n° 759/9/SN

Gruppo FS S.p.A.

Dott. Giuseppe Depaoli

Direttore Relazioni industriali

sede

oggetto: **problematica del Fondo speciale F.S.
per i dipendenti di Trentitalia assunti dal 1 aprile 2000**

Egregio Direttore,

riscontro la sua cortese nota del 13 u.s. per prendere atto del ruolo attivo svolto dalla Direzione del Gruppo F.S. rispetto alla problematica in oggetto.

Abbiamo appreso con piacere che lo stesso Gruppo, tramite una nota formale ha espresso a suo tempo le sue perplessità rispetto alle interpretazioni restrittive dei Ministeri del lavoro e dell'Economia, circa lo spirito ed i dettami della legge 488/99, in particolare dell'articolo 43 che ha disposto l'istituzione del Fondo pensioni speciale F.S., con il mantenimento delle prerogative previdenziali vigenti nel vecchio Fondo F.S.

Comprendiamo anche che, davanti al silenzio o perlomeno al mancato riscontro da parte del Ministero del lavoro alla vostra nota, non sia rimasta altra scelta al Gruppo F.S. che uniformarsi alle precisazioni, circa il versamento dei contributi previdenziali degli assunti a far data dal 1° Aprile 2000, contenute nella Circolare INPS n.124 del 6 agosto 2004.

Converrà con noi però che, per la Fastferrovie non è così semplice restare in silenzio davanti a queste interpretazioni, ci lasci dire, perlomeno capziose dei Ministeri del lavoro e dell'Economia, sulle questioni di cui trattasi.

L'istituzione del Fondo F.S. con la salvaguardia delle regole del sistema previdenziale pubblico per i dipendenti del Gruppo F.S., Trentitalia, Italferr, Ferservizi in primis, è stato il punto di caduta, nel confronto con il Governo di allora, di una vertenza lunga condotta dal sindacato ferroviario, SMA, oggi Fastferrovieri, in testa, che ha visto l'entusiastica partecipazione dei Ferroviari. Non ci è consentito pertanto, deluderemo i Ferroviari tutti, restare inerti rispetto al tentativo ormai palese di dismettere del tutto il Fondo Pensioni Speciale F.S..

Siamo convinti infatti che l'operazione sui nuovi assunti a far data dal 1° aprile 2000 e le altre difficoltà contabili venutesi a creare nella gestione del Fondo Pensioni F.S., riconducibili a scelte dei due Ministeri, hanno il solo scopo di dare corpo ulteriore agli squilibri del Fondo per rendere, in un futuro più o meno prossimo, più facile la dismissione del Fondo stesso.

Queste sono scelte politiche che ovviamente non trovano il nostro consenso e che pertanto, per quanto nelle nostre possibilità ed in ragione del consenso che troveremo in categoria, cercheremo di contrastare.

FAST FERROVIE

Via Albana n° 1- 00177 - ROMA

TEL: 06.64829001 - 64829000 - 47307666 FAX: 06.47307556

TELEFAX: 970.67666 FAX FS: 970.67556 e-mail sn@fastferrovie.it

FAST FERROVIE

Via Albana n° 1- 00177 - ROMA

TEL: 06.64829001 - 64829000 - 47307666 FAX: 06.47307556

TELEFAX: 970.67666 FAX FS: 970.67556 e-mail sn@fastferrovie.it



SEGRETERIA NAZIONALE
Roma li 03 febbraio 2006
prot. n° 758/8/SN

www.fastferrovie.it

Gruppo FS s.p.a.
Direttore Generale Risorse Umane
Dott. Francesco Forlenza
sede

p.n. Direzione Generale INAIL
sede

**oggetto: rilascio dei curricula sull'esposizione all'amianto
per i dipendenti delle Società del gruppo F.S.**

Più volte la scrivente Segreteria Nazionale Fastferrovie ha avuto modo di evidenziare i ritardi delle Società controllate dal Gruppo FS S.p.A., sul rilascio dei curricula previsti dal Decreto Ministeriale 27 ottobre 2004, di attuazione dell'art. 47 del decreto legge 30 settembre 2003 n.269 convertito nella legge 24 novembre 2003, n. 326.

Come a Lei certamente noto, dopo la consegna dei primi curricula si sono sollevate vibranti proteste (a seguito di specifiche segnalazioni dei lavoratori interessati) da parte della scrivente Segreteria Nazionale Fastferrovie e da altre O.S., partecipate alla Direzione Generale dell'INAIL, la quale ci legge per norma, sui contenuti delle attestazioni rilasciate ad alcuni dei dipendenti di Trenitalia, in particolare lavoratori delle officine e del settore macchina, nelle quali veniva riportata per gli stessi una assenza totale dell'esposizione all'amianto, anche per periodi temporali antecedenti alla stessa legge 257/92, quando l'utilizzo di questo materiale era un fatto rituale perché ne erano in parte sconosciuti i suoi effetti nefandi.

Ad oggi, a distanza ormai di alcuni mesi dal rilascio dei primi curricula, ci vediamo costretti a verificare, in verità con profondo sconcerto, che le Società del Gruppo F.S. hanno addirittura sospeso la consegna delle attestazioni di cui trattasi, procurando così un danno notevole ai Ferrovieri che, per le addizioni ad attività lavorative comportanti l'esposizione all'amianto, subite durante il corso della loro carriera lavorativa, si trovano nelle condizioni di rivendicare gli aumenti di valutazione sui propri trattamenti di quiescenza.

La Segreteria Nazionale Fastferrovie ritiene che tali omissioni da parte dei Dirigenti del Gruppo F.S. debbano quanto prima venir meno, sia perché violano precise disposizioni di legge sia per oggettivi problemi di etica comportamentale, atteso che tra coloro che attendono riconoscimenti previdenziali vi sono anche Ferrovieri che stanno subendo o magari hanno subito in modo drammatico gli effetti dell'esposizione all'amianto.

In attesa di ricevere cortese cenno di riscontro porgiamo distinti saluti

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)

FAST FERROVIE
Via Albana n° 1-00177 - ROMA
TEL: 06 64829001 - 64829000 - 47307666 FAX: 06 47307556
TEL.FS: 970 67666 FAX FS: 970 67556 e-mail sn@fastferrovie.it

13/02/2006 16:11 FAX -39 06 44104658

FS Dir.Relaz.Industriali - FAST FERROVIE @002

13/02/2006 16:12 FAX -39 06 44104658

FS Dir.Relaz.Industriali - FAST FERROVIE @003



Direzione Generale di Gruppo per le Risorse Umane
Direzione Relazioni Industriali
L. Direzione

Sig. Pietro Serbassi
Segretario Nazionale FAST Ferrovie
Via Albana, 1
00177 - Roma

p.c. INAIL
Direzione Centrale Prestazioni
P.le Giulio Pastore, 6
00144 - Roma



Roma 13/02/2006
Prot.
DGG RU-DR12006NU0000043



Il comportamento delle Società del Gruppo FS nella predisposizione della citata documentazione appare oltremodo trasparente, ove si consideri che a fronte di disposizioni normative che escludono l'obbligo al rilascio della certificazione in esame, le Società abbiano scelto di predisporre curriculum professionali completi, evidenziando tuttavia le fattispecie cui non sono rinvenibili i presupposti di cui al citato art. 2, comma 2; parimenti è stata fornita piena collaborazione all'INAIL nelle fasi istruttorie che porteranno lo stesso al rilascio di note tecniche per l'esame delle singole fattispecie, anche sulla base della documentazione che le stesse Organizzazioni Sindacali, tra cui quella in indirizzo, hanno ritenuto di dover produrre.

Certamente, le difficoltà che le strutture societarie del Gruppo stanno riscontrando nell'evadere tutte le pratiche in giacenza, derivano soprattutto dalla notevole mole delle richieste pervenute (per la maggior parte a ridosso del termine di scadenza fissato lo scorso mese di giugno), alimentata da atteggiamenti che hanno spinto soggetti ad inoltrare richieste spesso prive di fondamento, a scapito di coloro che effettivamente potrebbero fruire delle agevolazioni previste.

Distinti saluti.

Giuseppe Depaoli

**Oggetto: Benefici previdenziali per i lavoratori esposti all'amianto:
rilascio dei curriculum professionali.**

In riferimento a Vostra del 3 febbraio 2006, prot. n. 758/8/SN, si precisa che per quanto di nostra conoscenza le Società cui sono state inoltrate, dai rispettivi dipendenti, le richieste ai fini del rilascio di curriculum professionale, ai sensi del decreto ministeriale 27/10/2004, stanno provvedendo nei tempi tecnici a ciò necessari al rilascio della prevista documentazione.

Va infatti sottolineato che per il rilascio del curriculum in esame occorre verificare il fascicolo professionale di ogni singolo dipendente, ed incrociare i dati rilevati con quanto previsto dalla norma in merito, con riferimento in particolare all'art. 2, comma 2, del D.M. citato.

Si evidenzia inoltre - nonostante riteniamo si tratti di un fatto a Voi noto, in quanto ribadito in comunicazioni e circolari dell'Istituto Nazionale di Previdenza Sociale e dell'Istituto Nazionale contro gli Infortuni sul Lavoro - che i termini di rilascio del curriculum professionale non ledono in alcun modo il diritto, ove esistente, del singolo lavoratore a fruire dei previsti benefici previdenziali, sempre che lo stesso abbia provveduto ad inoltrare apposita istanza all'INAIL, entro i termini prescritti dalla disciplina in esame.

FAST - CONFSAL

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613

Tel.: 06 4454697

Tel.: 06 47307666

**L'AUTONOMIA... UN
VALORE PER LA TUTELA**

Siamo su internet

www.fastferrovie.it



(Continua da pagina 5)

L'accordo, infatti, prevede, tra l'altro, l'individuazione della figura di "Responsabile Esercizio DOTE" (livello D) che avrà il compito di assicurare, per il territorio di sua giurisdizione, il controllo del processo di alimentazione/disalimentazione delle linee A.T., M.T., 3KV cc e 25 KV ca, coordinando dove previsti, le attività degli Operatori in sussidio (livello E).

Per la copertura di detti posti, al fine di salvaguardare al massimo i lavoratori del settore, si è convenuto che la selezione avverrà tra i dipendenti utilizzati nello specifico settore di attività, l'utilizzazione come turnista nelle mansioni di "Operatore DOTE" (livello E), per periodi di

almeno 6 mesi continuativi svolti nei 5 anni precedenti la data dell'accordo (14 febbraio 2006) costituirà elemento preferenziale.

La nuova organizzazione dei Posti Centrali, basata sulla lunghezza delle linee elettrificate gestite e sull'attuale livello tecnologico e che sarà attivata dal terzo mese successivo al completamento degli accordi a livello territoriale, è la seguente:

⇒ fino a 700 Km (Alessandria, Scalea, Reggio Calabria, Udine) – un turno avvicendato nelle 24 ore (in terza) di Responsabile Esercizio DOTE ed un turno avvicendato nelle 24 ore (in terza) di Operatore di sussidio;

⇒ da 701 a 1100 Km (Con-

tesse, Genova, Venezia, Pisa, Milano C.le, Ancona, Verona, Milano Rog., Bari) – due turni avvicendati nelle 24 ore (in terza) di Responsabile Esercizio DOTE.

Per i posti centrali di Milano Rog. e Genova si aggiunge un turno avvicendato su due periodi giornalieri (in seconda) di Operatore in Sussidio.

Per il posto centrale di Bari si aggiunge una prestazione unica giornaliera di Operatore in sussidio.

⇒ da 1101 a 1300 Km (Firenze, Torino, Napoli) – tre turni avvicendati nelle 24 ore (in terza) di Responsabile Esercizio DOTE (per i posti centrali di Firenze e Torino si aggiunge una prestazione unica giornaliera di Operatore in sussidio;

⇒ Oltre 1300 Km (Bologna, Roma) – tre turni avvicendati nelle 24 ore (in terza) di Responsabile Esercizio DOTE ed un turno avvicendato su due periodi giornalieri (in seconda) di Operatore in sussidio.

Per quanto concerne invece i nuovi posti di telecomando linee A.V. Le parti verificheranno entro il mese di marzo 2006, soluzioni organizzative armoniche alla nuova organizzazione DOTE.