

Segnali positivi per una nuova stagione di Relazioni sindacali

Nei comunicati seguiti all'incontro del 4 ottobre, con il Gruppo F.S., ne abbiamo ampiamente descritto i termini e le nostre impressioni.

Diventa però necessario a questo punto fare una ulteriore riflessione su quanto è stato detto e sul clima diverso che si è respirato in ambito F.S. .Possiamo senz'altro dire che il "metodo Moretti" comincia a delinearsi sempre più chiaramente, mettendo in ombra chi ha invece fino ad oggi, gestito le relazioni industriali con poco rispetto delle parti e alimentato magari le incomprensioni mediante continue ambiguità comportamentali e dialettiche.

Ad ogni buon conto, considerato lo stato di grave crisi industriale e finanziaria in cui versa il Gruppo FS e in particolare Trenitalia, crediamo che al Sindacato ed ai lavoratori oggi non serva più ricercare colpe e/o alimentare polemiche che non portano da nessuna parte. Adesso è più importante guardare avanti e agire in fretta.

Proprio la necessità di decidere in fretta e dichiarare i propri obiettivi con chiarezza sembrano oggi gli obiettivi primari del nuovo AD, Ing. Mauro Moretti. Lo stesso infatti ha puntualizzato che è sua intenzione intraprendere un percorso che porti a un sistema di Relazioni Industriali caratterizzate da senso della lealtà e rispettose dei ruoli di ognuno.

Senza mezzi termini e senza i vecchi stressanti tatticismi Moretti ha fatto una cruda analisi dello stato di crisi in cui versa il Gruppo FS, anticipandoci la sua volontà di ridurre tutti gli sprechi, a partire dalla gestione degli immobili per proseguire con la gestione del personale per ottimizzarne l'utilizzo, nel rispetto delle regole contrattualmente previste, rimuovendo anche, dove esistenti, le anomalie dovute ad incapacità gestionale dei dirigenti.

Molto velatamente, ma con sufficiente chiarezza, ha anche parlato di ipotetici processi di mobilità di personale fra le società, in linea con le attuali norme contrattuali per ricercare più elevate sinergie di scala. Su tale aspetto rilevante, il Sindacato ha riaffermato il proprio ruolo ed ha ricordato l'esistenza degli strumenti di politiche attive esistenti nella Società F.S., quale il Fondo bilaterale che dovrà trovare una sua dimensione ed un suo utilizzo pregnante per la tutela dei Ferrovieri.

Come segnale di distensione e di ripresa del confronto con il Sindacato, l'amministratore Delegato del Gruppo FS, ha espresso la volontà del Gruppo per:

- risolvere positivamente le note vicende dei licenziamenti, riconsiderando le singole posizioni nelle sedi competenti.
- eliminare definitivamente il dispositivo VACMA.

Mentre nel caso del licenziamenti la parola ora potrà passare ai legali che dovranno risolvere le problematiche senza trascinalenti di sorta, per quanto attiene invece all'eliminazione del VACMA ci è stato spiegato il percorso che sarà seguito dai tecnici diretti responsabili: l'Ing. E. Maestrini e l'ing. Michele Elia.

Finalmente quindi, in attuazione dell'accordo del 19 aprile 2005, si avvia da subito la dissociazione del sistema VACMA dal sistema SCMT.

Infatti, dopo aver richiamato le varie tappe della complessa vicenda ed i vincoli che fino ad

IN QUESTO NUMERO

- *Segnali positivi per una nuova stagione di Relazioni sindacali*
- *MA COS'E' UN RICATTO?*
- *Nuova Scheda Treno.*
- *Anticipata al 1° Gennaio 2007 la riforma del sistema pensionistico complementare!*

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO

*Finalmente
quindi, in
attuazione
dell'accordo
del 19 aprile
2005, si avvia
da subito la
dissociazione
del sistema
VACMA dal
sistema SCMT.*

oggi l'avevano caratterizzata, la Società F.S. ha dichiarato che l'esperienza maturata sul campo e le verifiche realizzate sulle attuali tecnologie hanno certificato che il livello di protezione previsto con il Vacma, viene garantito già dalla protezione offerta in modo completo e sicuro dalla moderna tecnologia di bordo e di terra (ERTMS-ETCS, SCMT, SSC).

Attualmente la Società FS ha attrezzato circa 7.500 Km di rete sui 10.500 previsti e 1.900 cabine di guida sulle 4.000 finali ed ha confermato inoltre che i lavori previsti saranno terminati entro il 2008.

Considerato comunque che, ancora oggi, tutti i passaggi normativi di certificazione e convalida non sono stati compiuti, anche se gli orientamenti sembrano essere positivi, va riconosciuto al nuovo A.D. la capacità di sapersi assumere responsabilità chiare. Una capacità e volontà di ruolo questa che fino ad oggi, mai nessun altro Amministratore ha dimostrato di possedere.

L'eliminazione del Vacma sarà concretamente realizzata con l'installazione di un apposito interruttore che consentirà su tutte le locomotive la disgiunzione del Vacma dal Scmt. L'installazione sarà conclusa entro luglio 2007, poiché la capacità d'intervento è di 200 cabine di guida al mese.

Le locomotive attualmente prive di Vacma e Scmt saranno equipaggiate con apparecchiature senza Vacma.

Inoltre in via immediata si procederà alla disattivazione del Vacma su tutti i locomotori attrezzati unicamente con tale dispositivo, prevedendo il vincolo alla sua attivazione limitatamente alle locomotive pesanti circolanti nelle ore notturne (0-5), fino alla installazione del Scmt.

Sui mezzi leggeri attrezzati con il solo Vacma ed in attesa dell'equipaggiamento con Scmt, il Vacma sarà immediatamente disattivato.

È evidente quindi che nonostante il vincolo obbligatorio di attivare il Vacma nelle ore notturne (0-5) sui locomotori pesanti, in attesa di completare i processi di attrezzaggio e dismissione, l'accordo consente l'immediata e definitiva soluzione della complessa vertenza Vacma.

Come sindacato non potevamo che salutare positivamente una tale assunzione di responsabilità del nuovo Amministratore Delegato che trova motivazione nella sua volontà di ricostruire il rapporto fra Azienda, Parti Sociali e lavoratori, lacerato ormai da tempo.

L'Azienda si è poi spinta ad evidenziare e ricordare i cospicui investimenti pubblici e l'importante autofinanziamento di Trenitalia finalizzato all'introduzione di nuove tecnologie, richiamando però ancora una volta lo stato di crisi economica in cui versa i Trenitalia e la conseguente esigenza di contenerne i costi.

Rispetto a tali considerazioni, tenuto anche conto del cessato contributo dello Stato per la transizione (K2) e soprattutto verificato che le nuove tecnologie, secondo la società FS, assicurano livelli di sicurezza superiori a quelli garantiti oggi dal doppio agente e dalla RS continua, l'Azienda ha avanzato la richiesta di concordare con le OO.SS. l'adozione di una nuova organizzazione dell'equipaggio di condotta, in specifici ambiti e in determinate condizioni.

In particolare ha chiesto di prevedere, in occasione del prossimo cambio turno, l'introduzione dell'equipaggio ad agente solo dove esistono condizioni con livelli di Sicurezza garantiti dalle nuove caratteristiche del sistema SCMT.

Rispetto a ciò la FAST Ferrovie Nazionale ha precisato di non condividere né la proposta di sperimentazione, né la necessità dell'attivazione del VACMA nelle ore notturne per le Loc. non dotate di SCMT, in quanto siamo convinti che tali argomenti possano essere affrontati solo a valle della presentazione del Piano d'Impresa e dell'avvio della vertenza sul rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie.

Pertanto, per quello che ci riguarda il confronto di merito su nuove ipotesi di equipaggio

treno è rinviato alla definizione e condivisione degli obiettivi del Piano di Impresa ed alla fase di costruzione del confronto per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie.

Per quanto sopra detto quindi, pur in presenza dei rilievi da noi mossi sulle sperimentazioni, per valorizzare l'approccio costruttivo ed innovativo che l'Amministratore Delegato ha dato alla riunione, per i risultati rilevanti ottenuti sul piano dei finanziamenti al Gruppo, sulla vertenza VACMA e sui licenziamenti, come OS FAST Ferrovie e ORSA Ferrovie abbiamo convenuto di ritirare l'azione di sciopero programmata per il 26 ottobre p.v. per poter dare così, anche da parte nostra, un necessario senso di distensione nei rapporti fra Azienda e Sindacato.

MA COS'E' UN RICATTO ?

" NOI RITIRIAMO I LICENZIAMENTI SE FIRMATE L'AGENTE SOLO, ANCHE PERCHE' DOBBLIAMO RIENTRARE DEI SOLDI SPESI E DIFENDERCI DALLA CONCORRENZA STRANIERA."

I SOLDI SPESI PER LE ATTREZZATURE DI SICUREZZA (SCMT, SISTEMI ACS, SCC, TELECONTROLLI, ECC) ERANO INVESTIMENTI DOVEROSI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA E LA CONCORRENZA NON ESISTE PER IL SEMPLICE FATTO CHE TUTTE LE IMPRESE FERROVIARIE CIRCOLERANNO CON LE "REGOLE" CHE STABILIRA' LA STESSA RFI. SIANO UNO O DUE MACCHINISTI, SIA CON SPECIFICHE TECNICHE SEVERE O PERMISSIVE, SIA CHE L'ORARIO DI LAVORO SIA L'ATTUALE O UNO DIVERSO. LE CONDIZIONI DI BASE SARANNO UGUALI PER TUTTI.

NON CONSENTIAMOGLI DI USARE I LICENZIAMENTI COME UNA ODIOSA MONETA DI SCAMBIO, SIA PERCHE' ESSI SONO PALESEMENTE ILLEGITIMI CHE PER NON PEGGIORARE LE CONDIZIONI DI SICUREZZA E DI QUALITA' DEL LAVORO.

FERROVIE: OK A RICONSIDERARE LICENZIAMENTI E VACMA

MA NECESSARIO PASSARE A MACCHINISTA UNICO (ANSA) - ROMA, 4 ott - Ferrovie ha dato la disponibilità a riconsiderare la decisione sui licenziamenti e ad adottare soluzioni idonee a superare definitivamente l'obbligo normativo di utilizzo del pedale (Vacma), che costituisce da tempo motivo di forte contrasto tra le parti, ma ha anche evidenziato la necessità di conseguire contestualmente il passaggio ad un macchinista unico, in linea con le altre aziende europee in concorrenza con Trenitalia. Lo rende noto un comunicato dell'azienda dopo l'incontro del vertice del Gruppo Ferrovie dello Stato con le segreterie nazionali delle organizzazioni sindacali per esporre le azioni che intende realizzare, con specifico riferimento alle questioni da tempo aperte sull'introduzione di tecnologie a bordo treno che consentono di raggiungere livelli di assoluta eccellenza in materia di sicurezza della circolazione.

Il passaggio al macchinista unico 'consentirà' quegli importanti recuperi di produttività che costituiscono il previsto ritorno dei grandi investimenti effettuati (4,4 miliardi di euro) - sottolinea l'azienda - per attrezzare le linee e dei locomotori'. (ANSA).

La e-mail allegata, certamente dovuta ad un infelice lancio di agenzia stampa, ci obbliga a dire la nostra impressione per ristabilire la verità e fare chiarezza.

La FAST Ferrovie non si sente di fronte ad un ricatto di alcun genere, ma il far tornare sui propri passi, rispetto ai licenziamenti, il Gruppo FS, come abbiamo avuto modo di dire nelle nostre informative, non può non essere visto come un atto finalizzato a ristabilire quel rapporto fiduciario che è alla base di corrette relazioni industria

Quindi il ritiro dei licenziamenti va tenuto separato dalla vertenza VACMA e non ha e non potrà mai avere nessuna ricaduta sull'equipaggio di condotta.

Riteniamo invece strettamente legata alla vertenza Sicurezza la discussione in merito a nuovi equipaggi di condotta dei treni. Con estrema chiarezza diciamo di essere convinti che, l'attivazione di nuove tecnologie sulla sicurezza del lavoro può comportare una rivisitazione degli attuali moduli lavorativi, ma questo non significa però per noi l'estensione dell'AGENTE SOLO!

È pensabile che in alcuni casi a regime ci potranno treni con un solo agente di condotta, ma questo dovrà essere frutto di un serio confronto che dovrà valutare e far condividere alle parti, in modo oggettivo, i carichi di lavoro sostenibili, l'ergonomia delle cabine dei locomotori, la logistica degli impianti (parcheggi, ristorazione, hotel, ecc ...) e non ultimo la sicurezza delle linee ferroviarie, non solo sul fronte del distanziamento treni, ma anche per il recupero in caso di guasti o di malori del personale e dei viaggiatori, in considerazione anche dell'assetto morfologicamente complesso del nostro Paese.

Nuova Scheda Treno

Il 3 Ottobre si è svolto un incontro tra la Società Trenitalia e le Seg. Nazionali di FILT, FIT, UILT,UGLAF, ORSA e FAST Ferrovie in merito alla sperimentazione ed alla messa in opera del processo di stampa e consegna delle Schede Treno da parte dell'impresa di trasporto.

In linea con la linea aziendale di RFI spesso motivo di polemica con il sindacato, ancora una volta una competenza necessaria per la circolazione dei treni viene così "scaricata" in capo alle Imprese ferroviarie. Infatti RFI non provvederà più alla stampa ed alla consegna delle schede treno a partire dalla data del 30 Novembre p.v e le sue competenze in merito saranno assolute dalle società di trasporto. Sul tutto mentre la Cargo e la Passeggeri non hanno fatto emergere, per il momento, particolari difficoltà, nella divisione trasporto Regionale questa nuova assunzione di oneri è contestuale ad un processo d'innovazione tecnologica, ancora in fase di studio, che, per forza di cose, dovrà essere sperimentato proprio nel periodo ancora disponibile prima del cambio di modalità di gestione.

La sperimentazione prenderà quindi il via nelle Direzioni di Lombardia, Marche e Sicilia a seguito di specifici incontri con le Segreterie Regionali/RSU per successivamente essere estesa a quasi tutte le altre Direzioni Regionali, preceduta comunque, ogni volta, da un incontro ad hoc con i rappresentanti dei lavoratori.

Fermo restando che la sperimentazione dovrà interessare solo stazioni che non sono né sedi, né presidi UMR, negli incontri locali che la precederanno di volta in volta, riteniamo che sarà opportuno fare la massima chiarezza su tutti quegli aspetti tecnici che potrebbero rappresentare elementi di criticità nel passaggio tra i due sistemi, nonché dirimere i dubbi relativi al futuro delle varie sedi e presidi UMR per definire i possibili scenari che si potrebbero concretizzare, a seguito di eventuali modifiche dell'attuale modello di organizzazione del lavoro.

Inoltre, sarebbe conveniente:

- ⇒ definire un adeguato aumento dei tempi accessori del Personale Viaggiante interessato alla sperimentazione, senza prevedere se possibile una modifica della turnazione già concordata;
- ⇒ risolvere quelle problematiche che si potrebbero venire a creare con il personale proveniente da Regioni diverse.
- ⇒ porre attenzione, alla risoluzione dei problemi che si potrebbero venire a creare, nel caso in cui fossero interessati alla sperimentazione treni costituiti da materiale vuoto, per l'invio senza scorta movimento e a tutto quello che potrebbe costituire ricaduta sull'organizzazione del lavoro nelle sale SOR.

E' opportuno precisare che la stampa delle schede treno da parte del Personale Viaggiante non avverrà nei modi previsti dalle precedenti disposizioni e sperimentazioni locali.

Infatti mentre prima l'operatore era tenuto ad inserire nell'elaboratore tutti gli elementi peculiari all'elaborazione ed alla compilazione della Scheda, oggi dovrà solo immettere il numero del treno, mentre la raccolta e l'elaborazione dati verrà effettuata, tramite l'utilizzo di nuovi software che si integreranno e a volte sostituiranno gli attuali, attraverso un'azione condotta da operatori della sala SOR.

Di seguito alleghiamo il verbale della riunione (**Allegato 1**)

Anticipata al 1° Gennaio 2007 la riforma del sistema pensionistico complementare!

Partono dal 1° gennaio 2007 i sei mesi previsti dalla normativa sul silenzio-assenso... i riflessi sul TFR...la problematica delle quote retroattive di "Eurofer".

Manca ovviamente l'approvazione del Parlamento, ma di fatto con la legge di bilancio 2007, il Consiglio dei Ministri ha deciso di anticipare al 1° gennaio 2007 la riforma del sistema pensionistico complementare, che per effetto del Testo Unico della Previdenza Complementare, d'attuazione della delega conferita al Governo dalla Legge 243 del 23 agosto 2004, doveva andare in vigore a partire dal 1° gennaio 2008.

Come si ricorderà l'approvazione della legge denominata anche "di riforma del TFR" ha avuto un "parto travagliato" perché, su di essa si era aperto uno scontro molto acceso, all'interno del Consiglio dei Ministri e tra le parti sociali ed il sistema creditizio/assicurativo, sulla parificazione dei Fondi pensione chiusi, recepiti negozialmente nei CCNL, che prevedono il contributo, generalmente 1% delle voci stipendiali fisse, del datore di lavoro sulle posizioni assicurative dei singoli lavoratori aderenti ed i Fondi pensione aperti che sono invece prodotti finanziari offerti dal sistema delle banche/assicurazioni per i quali non è previsto, non essendo pattizi, il contributo del datore di lavoro sulle posizioni creditizie individuali accese dai singoli lavoratori.

Alla fine l'offensiva del sistema creditizio privato, che aveva trovato stranamente importanti terminali nel Governo, fu respinta per l'aspetto legato al versamento nei fondi aperti del contributo del datore di lavoro, ma in Consiglio di Ministri, ricordiamo che si trattava di una legge delega, fu deciso appunto di rinviare l'entrata in vigore "della riforma del TFR" al 1 gennaio 2008.

Con le decisioni assunte dal nuovo Governo si anticiperà conseguentemente al 1° gennaio 2007, il computo dei sei mesi nei quali i lavoratori dovranno decidere se:

- ⇒ far convogliare le quote di TFR, che matureranno dal momento della scelta, nei fondi pensione complementari, Eurofer nel caso delle società del gruppo F.S., come hanno già fatto circa 30.000 ferrovieri, ed usufruire delle fiscalità agevolate dei Fondi stessi e dei rendimenti conseguiti sui loro investimenti;
- ⇒ comunicare di non voler aderire al sistema pensionistico complementare ed in questo caso il loro TFR maturando continuerà ad essere accantonato presso le Società di appartenenza al 50%, mentre il restante sarà destinato ad un Fondo specifico nell'INPS, quest'ultima è la vera novità della legge Finanziaria 2007. Ovviamente ad ambedue le percentuali di TFR continueranno ad essere garantite le rivalutazioni di legge;
- ⇒ non esprimere scelta alcuna e conseguentemente, dopo i sei mesi dell'entrata in vigore della legge Finanziaria, scatterà l'assegnazione delle quote di TFR ai fondi pensione complementari, con il meccanismo del silenzio-assenso.

Quali le implicazione per i Fondi chiusi già esistenti!

E' bene ricordare intanto che in tema di Pensione Complementare i ferrovieri, i dipendenti metalmeccanici, i chimici ed altre categorie di lavoratori possono già vantare la costituzione di appositi Fondi chiusi. Il nostro fondo negoziale come è noto è denominato "Eurofer" che allo stato attuale sta registrando, così come sta avvenendo per tutti gli altri Fondi negoziali, per i quali è già partita "la gestione finanziaria", ottimi risultati sul piano dei rendimenti degli investimenti.

Con la legge che anticipa la decorrenza della riforma del TFR, fermo restando ovviamente le necessarie verifiche che si dovranno fare sul testo definitivo della legge finanziaria, riteniamo

VERBALE DI INCONTRO

In data 3 ottobre 2006 si sono incontrate la Società Trenitalia S.p.A. e le Segreterie Nazionali di FI.L.T. - U.I.L.T.RASVIORETTI - U.G.I. Attività Ferroviarie - FAST Ferroviarie - ORSA Ferroviarie, in merito alle questioni relative alla sperimentazione del processo stampa e consegna Scheda Trento.

Preliminarmente la Società ribadisce che, come comunicato con informatica del 22 settembre 2006, a partire dal 30 novembre 2006 RFI non procederà più alla stampa del documento contenente l'orario di servizio del treno (Scheda Trento), in applicazione della disposizione 18/2005 del Gestore dell'Infrastruttura, e che pertanto, a decorrere da tale data questa attività dovrà essere svolta da Trenitalia in maniera indipendente.

In considerazione di quanto precede, Trenitalia ribadisce la necessità di avviare a partire dal 5 ottobre 2006 - e comunque a seguito di appositi incontri con le Segreterie Regionali/RSU interessate - nelle regioni Lombardia, Marche e Sicilia, la sperimentazione di una nuova procedura (con l'utilizzazione di nuovi software SIRWEL e TIME HOJIS) in parallelo con le procedure attualmente in uso.

In una prima fase, in alcune stazioni delle tre Direzioni Regionali suddette, non sedi né presidi di UMRR, la stampa della Scheda Trento verrà prodotta anche dalle stampanti remote UNMET SIRP960 installate in stazione, anche da parte del POB.

A seguito della prima fase, al fine di disporre di dati riferiti ad un campione maggiormente significativo, la sperimentazione sarà estesa, con le stesse modalità, ad altre stazioni di origine dei treni comunque non sedi né presidi di UMRR e, previo incontro con le COSS./RSU territorialmente interessate, anche ad altre regioni.

Le parti si danno atto che eventuali modifiche all'attuale modello di organizzazione del lavoro saranno oggetto di uno specifico confronto a livello nazionale, eventualmente con quanto previsto dal vigente CCNI, consentendo che si procederà ad una verifica congiunta degli esiti della sperimentazione in tempo utile per l'attivazione generalizzata della nuova procedura in tutte le Direzioni Regionali, prevista per il 30 novembre 2006.

Per la Società


Per le CO.SS.
 FI.L.T.-CGIL
 FI.L.T.-CISL
 U.I.L.T.RASVIORETTI-LUI
 U.G.I. A.F.
 FAST Ferroviarie
 ORSA Ferroviarie




SECRETARIA NAZIONALE
 Roma, li 05 Ottobre 2006
 Prot. 792/8

www.fastferrovie.it

Ing. Mauro Moroni
 Amministratore Delegato
 FS S.p.A.
 Dott. Francesco Fontana
 Direttore Generale di Gruppo
 Risorse Umane FS S.p.A.
 Ing. Vincenzo Segreano
 Amministratore Delegato Trenitalia
 Ing. Michele Elia
 Amministratore delegato RFI

Dott. Giovanni D'Ambrosio
 Presidente Eurofer
 p.c. Consiglio D'amministrazione Eurofer

Oggetto: accantonamenti delle quote retroattive di "Eurofer"

Ci è pervenuta notizia, dalle nostre strutture territoriali Eurofer, che allo stato non sono stati compilati, per gli aderenti al Fondo pensionistico complessivo denominato "Eurofer", gli adempimenti per l'accantonamento delle "ceddente quote retroattive", così come definito nell'accordo istitutivo del 3 marzo 1999 ripreso poi nel verbale di sintesi, redatto tra le parti stesse, del 20 dicembre 2002.

In detti accordi, come è noto, si era stabilito, al fine di permettere ai Ferrovieri interessati di usufruire al massimo dei limiti della deducibilità fiscale prevista dalla legge in materia, di prevedere la ripartizione delle somme arretrate in tre annualità.

I ritardi segnalati, che devono essere rimossi con sollecitudine, richiedono di verificare i vantaggi fiscali che sono invece alla base della filosofia del sistema pensionistico complessivo, come, ad esempio, per gli aderenti ad "Eurofer" pensionandi o magari, per tutti gli iscritti Eurofer, in presenza di regolarizzazione tout court della quota arretrata.

Si chiede quindi un incontro nei termini sopraesposti, significando che in assenza i Ferrovieri verranno inviati, tramite la nostra organizzazione territoriale, a produrre documenti di natura per la salvaguardia dei cocontribuenti, negli esecuti sulle "ceddente quote retroattive".

Si coglia l'occasione per invitare i salmi più distinti.

Il Segretario Nazionale FAST-Ferroviarie
 Pietro Saffiotti





REPUBBLICANE AUTONOMA DISTRIBUCIATI DEI TRASPORTI - FERROVIE
 Via M. S. ANTONIO, 10 - 00187 ROMA
 Tel. 06/4642000 - 4682901 - 4720046 FAX 06/4707075
 TEL. FS: 9701066 FAX FS: 9701058 E-MAIL: seg@fastferrovie.it



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



che non cambi niente sul piano sostanziale dalla gestione dei Fondi già esistenti. La legge Finanziaria in via di approvazione infatti, così come il Testo unico approvato dal precedente Governo, non ha modificato l'impianto della fiscalità di vantaggio prevista oggi per i Fondi pensionistici Complementari, che pur se apprezzabile non è, a giudizio del nostro sindacato, sufficiente a far decollare veramente il secondo pilastro pensionistico. Dovrebbero però logicamente venir meno, anche se come già detto è da verificare, con la nuova normativa le disposizioni di legge e gli accordi che permettevano ai Ferrovieri assunti prima del 28 aprile 1994, che aderivano ad "Eurofer", di destinare solo il 18% del TFR maturando su detto Fondo. Sicuramente invece non cambia assolutamente niente per i Ferrovieri assunti dopo l'entrata in vigore del D.lgs. 124/93, quindi a partire dal 28 aprile 1994, che già versavano il 100% del TFR che maturando all'atto della loro adesione al Fondo Eurofer.

Il problema delle quote retroattive di Eurofer

Su questa problematica, che ricordiamo è riferita agli accantonamenti delle quote arretrate maturate tra la data dell'accordo istitutivo di "Eurofer" e la sua costituzione temporale reale, si era raggiunto l'intesa tra FASTferrovie (ex SMA) e le altre O.S. con il Gruppo F.S. per far sì che le stesse fossero versate, sulle posizioni individuali degli aderenti ad "Eurofer", tra gennaio 2004 e dicembre 2006, per complessive 36 rate mensili e 3 annualità fiscali, per garantire che la globalità delle somme stesse restasse nei limiti delle norme di deducibilità, per assicurare così il massimo dei vantaggi fiscali agli aderenti al Fondo. Allo stato dei fatti abbiamo invece riscontrato che, gli adempimenti previsti non sono andati in porto e che quindi si potrebbe abbattere il vantaggio fiscale ipotizzato per i soci di "Eurofer". Su questa questione fiscale abbiamo pertanto assunto come Fastferrovie una posizione immediata per il ripristino delle condizioni che assicurino i vantaggi fiscali previsti.

In allegato (**Allegato 2**) riportiamo la nota Fastferrovie finalizzata a garantire condizioni di fiscalità favorevole per il versamento delle quote retroattive di "Eurofer".