



NOTIZIARIO INTERNO

FAST FERROVIE

NUMERO 14

19 LUGLIO 2005

IN QUESTO NUMERO

- *Riorganizzazione di Trenitalia...*
- *Trattative con RFI*
- *Vertenza VACMA*
- *Riforma TFR e previdenza complementare*

Riorganizzazione di Trenitalia ...

... La Paura di Osare!

Ancora nuovi Ordini di Servizio per la riorganizzazione di Trenitalia!

Dopo la presentazione del nuovo progetto della Direzione Generale Organizzativa Passeggeri, fatta prima alle istituzioni poi ai sindacati, vi è stata l'immediata emanazione di degli Ordini di Servizio di tutta la Società.

Il giudizio politico di questa ristrutturazione non è cer-

tamente positivo, soprattutto perché ci sembra che non siano state rispettate le linee guida che lo scorso anno l'Amministratore Delegato aveva dato al suo progetto di riorganizzazione.

In quella riunione, forse la prima che l'A.D. di Trenitalia, Ing. Roberto Testore ha tenuto con il Sindacato, abbiamo avuto modo di condividere l'analisi da lui fatta e la

strada che sembrava voler percorrere per il "nuovo corso".

Purtroppo, questa settimana abbiamo dovuto prender atto che la nuova organizzazione non è altro che la classica "mediazione all'italiana".

Un'analisi completa avremo modo di farla prossimamente sul nostro giornale,

(Continua a pagina 2)

Trattative con RFI

Nel quadro degli impegni assunti con l'accordo del 23 giugno u.s., ed a seguito delle riunioni del 5 e 6 luglio u.s. (entrambi gli incontri sono stati molto interlocutori, e basati principalmente sulla illustrazione e consegna alle O.S. di ulteriore documentazione di approfondimento e analisi), sta lentamente proseguendo il confronto con la Società RFI S.p.A - Direzione Manutenzione e Direzione Movimento su tutte le tematiche ancora aperte.

Nei due incontri successivi avuti nei giorni 14 e 15 luglio c.a. la situazione è rimasta sostanzialmente immutata, fissando un nuovo incontro, per la manutenzione, per il giorno 28 p.v.

Qualcosa di positivo comunque è stato fatto, infatti nella riunione del 14 luglio abbiamo costretto la società a

rivedere (più che rivedere si tratta di corretta interpretazione dell'Art. 13 del Contratto Aziendale di Gruppo) le modalità applicative per i passaggi alle figure professionali d'esercizio (fino al livello D) riguardanti le Direzioni Compartimentali Movimento ed Infrastruttura, delle manifestazioni di interesse emanate e prossime alla scadenza, nonché per quelle future.

Al fine di adeguare i processi di selezione ai chiarimenti intervenuti, abbiamo richiesto ed ottenuto:

- per i processi di selezione aperti e non ancora conclusi: la proroga dei termini di presentazione delle domande.
- l'eliminazione dai requisiti essenziali, per la presentazione della candidatura, dei due anni di inquadramento nel livello inferiore.

re.

- di non considerare requisito essenziale, ma bensì preferenziale il possesso delle abilitazioni di 3^a Ctg, per i passaggi a Tecnico della Manutenzione e di Capo Tecnico (fermo restando che l'immissione sarà subordinata al conseguimento di tali abilitazioni).
- la riduzione da 3 a max 1,5 punti del punteggio discrezionale che può riconoscere il Capo Reparto per specifiche competenze /attitudini.

Inoltre, per i passaggi al livello F (Op. Spec. Manut.) ed E (Tecn. Manut.) gli avvisi saranno rivolti ai lavoratori della struttura Dirigenziale (Unità Territoriale, Mantenimento in efficienza) ove siano presenti le posizioni da coprire.

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
20/07	11:00	DIREZIONE OPERATIVA
21/07	15:00	TRENITALIA D.G.O.L.

(Continua da pagina 1)

mentre in queste poche righe proviamo a descrivere, dopo una prima analisi, quali vantaggi o svantaggi abbiamo individuato.

Andando per ordine, partendo dai vantaggi, possiamo dire che sono state, anche se non completamente, recepite le osservazioni che da sempre abbiamo posto circa le ridondanti competenze dirigenziali che appesantivano il sistema sia a livello decisionale che gestionale, infatti oggi ci sembra di capire che tali ridondanze sono state, se non proprio eliminate, molto limitate.

Se prendiamo infatti le modifiche apportate alle strutture centrali delle varie ex Divisioni, ci sembra di poter dire che sono state realmente assegnate delle responsabilità e quindi delle vere leve di comando, già alla struttura del Personale e Organizzazione, passando per le varie strutture operative dove ognuno ha chiare responsabilità nella filiera del prodotto finale.

Nella manutenzione ad esempio, sono definite e chiare le responsabilità di chi deve mantenere in efficienza il materiale e di chi deve curare la logistica, quindi l'approvvigionamento del materiale di ricambio. Forse anche prima c'erano dei responsabili, ma oggi appare più chiaro chi deve curare le scorte di materiale per la manutenzione degli ERT, chi delle carrozze e via dicendo.

Per quanto riguarda gli effetti e le ricadute sul mondo del lavoro, sul fare quotidiano dei ferrovieri, reali cambiamenti si noteranno nelle offi-

cine di manutenzione corrente, di grandi riparazioni e anche in alcuni settori della vendita (ndr. le biglietterie) dove il processo di razionalizzazione sta procedendo abbastanza speditamente e purtroppo abbiamo la sensazione senza il necessario coinvolgimento del sindacato.

Analogo processo di ricerca di sinergia non lo abbiamo notato e qui entriamo nei svantaggi, nei settori caldi della circolazione. Ci riferiamo al personale di bordo, di macchina e del personale di gestione della produzione e formazione (i cosiddetti indiretti).

Se questo è solo un altro step nel processo di cambiamento, potremmo vedere il bicchiere mezzo pieno; ma in questo caso, pur facendo appello a tutto il nostro ottimismo, non riusciamo a trovare risposte positive. Abbiamo l'amara sensazione che sono stati accorpati i settori di produzione contrattualmente più deboli e fortemente esposti ad operazioni di outsourcing.

Forse siamo troppo maliziosi, ma se i nostri timori diventassero vere prese di coscienza di fronte ad azioni concrete dovremmo seriamente preoccuparci sulla tenuta degli accordi che si fanno con questo Gruppo Dirigente. Infatti l'accordo del 23 giugno c.a. su questi temi specifici dava indirizzi diametralmente opposti, cioè si doveva intraprendere un percorso finalizzato a riportare alcune lavorazioni all'interno del Gruppo FS. Nel caso specifico Trenitalia si era impegnata a far rientrare gli oltre 250 contratti di esternalizzazione di attività già attuati.

Chiaramente in questa fase

non ci aspettavamo una riorganizzazione completa anche nella gestione del personale di macchina o del personale di bordo, però ci sembrava che almeno all'interno delle DGOP si potesse intravedere qualcosa in più, visto che comunque non sono settori dove le risorse eccedono, quindi più facile ricercare sinergie per economie di scala e migliorare i processi formativi e di mantenimento delle competenze di condotta e scorta di categorie particolarmente stressate da queste continue riorganizzazioni e processi evolutivi sia regolamentari che gestionali.

Forse ci è sfuggito qualcosa, o forse tutto, ma non riusciamo a capire dove si ricercano le sinergie nella gestione del personale di macchina; a meno che non si ritenga che vadano ricercate soluzioni nella fase gestionale! Se così fosse, da chi? Dagli addetti alla distribuzione? Non riteniamo che quel personale sia nello stato d'animo migliore per assolvere gratis anche a questa eventuale nuova incombenza almeno ad organizzazione costante e comunque non riteniamo che le necessarie sinergie vadano ricercate in corso d'opera. Continuiamo a pensare che vanno ricercate in maniera strutturale con progetti che raccolgano la condivisione anche del sindacato.

Nella settimana che andiamo ad affrontare avremmo modo di approfondire questi argomenti nella Direzione Operativa, in modo che già nella riunione che si terrà giovedì 21 luglio p.v. con la DGOL avremo una nostra idea chiara da rappresentare alla società.

...il processo di razionalizzazione sta procedendo abbastanza speditamente... senza il necessario coinvolgimento del sindacato.

...di fronte ad azioni concrete dovremmo seriamente preoccuparci sulla tenuta degli accordi che si fanno con questo Gruppo Dirigente.

Vertenza VACMA

È passata un'altra settimana, ma ancora niente di nuovo sul fronte della vertenza VACMA.

Resta nostra ferma intenzione mantenere alta l'attenzione intorno a questa problematica, pertanto vogliamo ricordare a che punto sta ad oggi lo stato della vertenza:

- Al di là dei tatticismi aziendali e ad azioni più o meno incisive sul personale al fine di dare dignità di tecnologia di sicurezza ad una strumentazione che di sicurezza, a nostro avviso, non ha davvero niente, ma è molto pratica e utile per giustificare che:

⇒ Il Governo tolga il famoso sconto sulle tracce ferroviarie per assenza di tecnologia, quindi si elimini una specie di "finanziamento da stato" alle Imprese Ferroviarie.

⇒ Il Gruppo FS, ma anche le altre imprese ferroviarie, che per rientrare in un costo del lavoro ritenuto da loro stesse sostenibile avallano il sistema per favorire l'utilizzo sui treni di un equipaggio di condotta con un solo agente.

Nel mese di aprile u.s. il 19 è stato condiviso un accordo nel quale per la prima volta il Gruppo FS, nei suoi massimi dirigenti ha dichiarato che:

- L'Azienda procederà ad escludere il VACMA dai

sistemi di controllo della vigilanza. La realizzazione di tale intendimento avverrà a valle di un confronto che dovrà riguardare:

⇒ i tempi e le modalità di sostituzione del VACMA,

⇒ la separazione VACMA / SCMT.

Assunte tali dichiarazioni come principi, il 23 giugno u.s. si è dato seguito alla fase di realizzazione, definendo i modi e anche una tempistica. Sui locomotori che verranno reingegnerizzati da ottobre 2005 in poi non saranno più montati i pedali. Nel frattempo doveva avviarsi un tavolo di confronto dove veniva interessato anche "Ente Regolatore" e istituzioni che avrebbe definito nella sua interezza la soluzione del problema, anche nella fase temporanea, dove l'intento di rendere separabile l'apparecchiatura VACMA dall'SCMT sarebbe realizzabile - oltre che tecnicamente - anche nell'aspetto delle certificazioni di sicurezza necessarie.

Ora molti si cimentano nell'analisi grammaticale dei testi, al fine di giustificare un'eccessiva litigiosità sull'argomento per poter così continuare:

- chi, le loro "battaglie" contro il Sistema che non andrà mai bene,
- chi, la persecuzione dei propri progetti industriali

mascherandosi dicendo che parlare con il sindacato non serve perché tanto è capace solo ad opporsi ai progetti che rilanciano l'impresa.

Noi riteniamo, come al solito, che la verità stia in mezzo, cioè che la tecnologia va bene anche se potrebbe favorire una momentanea crisi occupazionale, purché sia vera tecnologia che porti davvero benefici sia al "cliente" sia a chi la utilizza come operatore.

Il fatto lapalissiano è che oggi, a distanza di due settimane dall'ultimo accordo che ha permesso il ritiro di uno sciopero, nulla è stato fatto da parte aziendale o ministeriale per discutere in un clima di ritrovata serenità del problema. Pertanto ci sentiamo ancora di più autorizzati a pensare che questo VACMA è solo un comodo surrogato di sicurezza che - se analizzato attentamente - porterebbe anche le aziende e il ministero a dividerne la sua inadeguatezza.

Riteniamo importante ora continuare la nostra azione sindacale per dare il via al confronto sapendo che il tempo non può trascorre invano e che il 1 agosto, qualora perduri questo stato di inattività su una vertenza così calda, saremo costretti a chiederne conto sia all'azienda che al ministero.

Resta nostra ferma intenzione mantenere alta l'attenzione intorno a questa problematica...

...ci sentiamo ancora di più autorizzati a pensare che questo VACMA è solo un comodo surrogato di sicurezza...

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

Riforma TFR e previdenza complementare

È iniziato giorno 12 u.s. il confronto tra governo e parti sociali sul progetto di Dlgs di riforma del 2° pilastro pensionistico, più comunemente conosciuto come "previdenza complementare".

Su tale progetto di modifica del Dlgs.124/93 istitutivo della previdenza integrativa presentato già informalmente il 1° luglio u.s., la FASTferrovie aveva già sollevato forti perplessità sulla congruità dei suoi contenuti.

In particolare come O.S.

abbiamo evidenziato come la bozza di Dlgs approvato dal Consiglio dei Ministri privilegiasse oltre misura la previdenza complementare individuale rispetto a quella regolata dai fondi negoziali, tipo Eurofer.

In merito abbiamo puntualizzato come tale ipotesi rafforza il ruolo delle banche e delle società di assicurazione, a detrimento del singolo lavoratore, il quale è maggiormente tutelato in un fondo complementare chiuso in possesso, per ovvi motivi, di

un maggior potere contrattuale rispetto agli istituti di credito.

Come O.S. abbiamo anche sollevato il problema della mancata previsione di maggiori agevolazioni fiscali, sia sulla tassazione dei rendimenti, che sulle prestazioni finali dei fondi complementari.

Rispetto a tutti i problemi sollevati dalle parti sindacali e datoriali (e questo è un aspetto positivo della vertenza sulla previdenza complemen-

tare) il Ministro del lavoro si è dato disponibile a rivedere, fermo restando le compatibilità economiche, l'intero impianto del Dlgs e quindi a recepire le indicazioni delle parti sociali, il cui consenso, a suo dire, è indispensabile per l'approvazione del Dlgs.

L'esame del Dlgs continua in sede di commissione, fermo restando che tutto l'iter dovrà concludersi entro il 6 ottobre, giorno in cui scadrà la delega sulla riforma della previdenza rilasciata dal parlamento al governo.