

NUMERO

13

DICEMBRE 2007

IN QUESTO NUMERO

- ◆ **Dallo sciopero, all'intesa, allo sciopero**
- ◆ **Il punto della situazione sulla logistica del P.d.M. e del P.d.B.**
- ◆ **14 Dicembre 2007 Un venerdì nero per il Trasporto Ferroviario**



**Buon
Natale
e
Felice
2008**

HDI
ASSICURAZIONI

Dallo sciopero all'intesa allo sciopero

Successivamente all'accordo dello scorso 18 luglio 2007, dove il Governo aveva assunto dei chiari impegni in tema di liberalizzazioni e di regole nel sistema del trasporto ferroviario, come sindacati avevamo ritenuto importante dare un segnale positivo: approvare le linee del piano d'impresa del Gruppo Ferrovie dello Stato riguardo i progetti di sviluppo, rimandando, comunque, il proseguo del confronto a dopo la pausa estiva, per affrontare gli effetti sul lavoro dovuti sia al piano sia alle innovazioni tecnologiche.

Da inguaribili ottimisti ci siamo spinti a dare crediti di fiducia un po' a tutti, tanto che, nonostante il silenzio negoziale e l'incalzare di continue polemiche sulla stampa intorno al Gruppo FS in merito ai processi di liberalizzazione da parte di tutti – da politici fino alle associazioni consumatori –, il 7 dicembre si è stipulato un verbale con l'Amministratore Delegato del Gruppo FS stesso.

A fronte della condivisione a premessa della necessità di proseguire il percorso intrapreso con gli accordi del 15 maggio e del 21 novembre c.a., nei quali le parti convenivano sulla esigenza di un contratto unico del settore ferroviario, è divenuto indispensabile riallineare le scadenze temporali fra i due contratti, Ferrovie ed Autoferro. Ciò in considerazione del fatto che, il

CCNL delle AF, è scaduto da un anno ed i ferrovieri hanno l'esigenza di vedersi riconosciuto il giusto mantenimento del potere d'acquisto delle proprie retribuzioni.

Pertanto, nell'accordo in questione, le OO. SS. e la dirigenza del Gruppo convergono sui seguenti punti:

- ◆ Proseguire il confronto sul Piano d'Impresa in merito all'applicazione delle nuove tecnologie e delle conseguenti ricadute sul lavoro. Una discussione, questa, d'affrontare con le dovute cautele, in quanto è palese l'intenzione della Società di voler avviare un percorso mirato prevalentemente ad "incassare" una nuova organizzazione del lavoro, a fronte di tecnologie non ancora concretamente condivise con le parti sociali, almeno per ciò che riguarda la loro efficacia. Argomenti forse un po' atipici da trattare con le parti sociali ma riteniamo assolutamente necessario che i lavoratori siano convinti, di operare con reali tecnologie che garantiscano la loro sicurezza oltre che quella degli utilizzatori del trasporto ferroviario (i clienti).

- ◆ Valutare, in base alla conferma degli attuali livelli di produzione e dello sviluppo previsto nel piano d'impresa, come riavviare il confronto nel quale, a fronte di reali criticità, determi-

nare sia gli interventi sulla mobilità professionale, sia le necessarie assunzioni che continuano ad essere promesse ma che non vengono ancora messe in atto, nonostante l'evidente stato di emergenza nel quale i ferrovieri stanno lavorando.

- ◆ Ristabilire adeguate relazioni industriali risolvendo le problematiche aperte sulla scissione della manovra e sulla Joint Venture che Trenitalia sta mettendo in atto con SDA Logistica. In quest'ultimo caso è certamente incomprensibile il comportamento aziendale, che, a fronte di una disponibilità del sindacato verso tali progetti strategici, contrappone un atteggiamento tendente a voler relegare il dialogo con il sindacato ad un mero passaggio notarile, forzando, addirittura, le disposizioni legislative in materia, malgrado l'Ing. Moretti ed i vertici di Trenitalia, rilascino poi dichiarazioni totalmente diverse.

- ◆ Riconoscimento del debito pregresso, nei riguardi dei Ferrovieri, da parte del Gruppo FS, del Premio per Risultati Annuale attinente agli anni 2005 e 2006, da definire nelle quantità economiche e da liquidare.

- ◆ L'avvio di un percorso negoziale da concludersi entro il mese di gennaio 2008.

Una volta entrati nel merito



Sciopero nazionale dei lavoratori delle Attività Ferroviarie per i giorni 27 e 28 gennaio 2008

degli argomenti, però, i confronti non hanno preso la piega auspicata da tutti, nonostante le premesse di buon auspicio conseguenti all'accordo del 21 novembre 2007 siglato nella riunione tenutasi presso il Ministero del Lavoro alla presenza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, i Ministeri del Lavoro e dei Trasporti, Confindustria, Confservizi, e di tutte le organizzazioni sindacali nazionali di categoria dei settori interessati.

Il Governo e le parti sociali hanno condiviso l'obiettivo di attivare – nell'ambito di una più ampia strategia atta a garantire regole certe ed efficienza, sicurezza e sostenibilità del servizio – un confronto che persegua l'obiettivo di pervenire ad un nuovo CCNL unico per i settori del Trasporto pubblico locale e delle Attività ferroviarie.

Le parti sociali, nel prendere atto delle indicazioni del Governo e nel dichiararsi disponibili al perseguimento dei suddetti obiettivi, hanno convenuto sulla necessità di attivare in tempi rapidi il confronto.

Purtroppo, però, l'inconcludenza sostanziale degli incontri avuti il Gruppo FS o con Agens in merito alle problematiche riguardanti i ferrovieri, alla quale si assommano, sia agli esiti dell'incontro sul Contratto Unico tenutosi fra parti sociali, sia alle negative decisioni che il Parlamento sta assumendo attraverso gli emendamenti alla legge Finanziaria, sia l'aggravarsi dei problemi aperti dal Gruppo FS, hanno fatto sì che, le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Fast Ferrovie, Ugl Tra-

sporti e Orsa Ferrovie, a conclusione della segreteria unitaria del 17 dicembre, abbiano deciso di proclamare lo **sciopero nazionale dei lavoratori delle Attività Ferroviarie per i giorni 27 e 28 gennaio 2008**.

Uno sciopero che riprende la vertenza sospesa il 18 luglio a seguito degli impegni assunti dal Governo, purtroppo smentiti dallo stesso, quando ha presentato un emendamento alla legge Finanziaria che di fatto annulla i contenuti dell'intesa raggiunta il 18 luglio 2007.

L'atto del Governo è una grave violazione degli impegni sottoscritti, nel quale si configura, contrariamente a quanto previsto nell'intesa di luglio, una separazione netta tra il servizio ferroviario commercialmente redditizio, e il restante servizio, che, tra l'altro, rappresenta la parte prevalente.

Ancora più inquietante, a nostro avviso, è la posizione di FS che, a differenza delle volte precedenti, non ha fatto registrare osservazioni di merito a difesa del Piano di Impresa proposto a luglio, il quale viene messo a grave rischio così come vengono messi a rischio, l'integrità dell'azienda ed il volume dei servizi erogati.

Si tratta di un colpo di mano che realizza una forma di liberalizzazione sbagliata e nociva per gli interessi della collettività, privatizzando gli utili e socializzando le perdite.

Solo i pochi servizi redditizi saranno contesi tra le diverse imprese e remunerati dal mercato, mentre, sul resto del trasporto ferroviario, grava l'incognita dettata da un'insufficiente compensazione. E' ragionevole sup-

porre che, quest'ultima, provocherà un forte ridimensionamento dell'offerta, anche a causa della scarsa disponibilità di risorse, aggravando così ulteriormente lo squilibrio a favore sia del trasporto su gomma, sia di quei nuovi operatori che prediligeranno indubbiamente un trasporto di nicchia ben remunerativo, senza dimostrare attenzione alcuna alla necessità di mobilità del Paese.

Sempre in violazione dell'accordo di luglio, nulla è previsto in materia di clausole sociali, mentre, la regolazione della materia nel disegno di legge, che riguarda il trasporto regionale, è largamente insufficiente.

Come Segreterie Nazionali, insieme alla preparazione dello sciopero, abbiamo previsto un'iniziativa nazionale di sensibilizzazione e protesta che si terrà nella settimana dal 14 al 18 gennaio, in occasione della quale sarà convocata un'assemblea unitaria dei quadri e delegati.

Per questa iniziativa di mobilitazione abbiamo così riassunto le nostre motivazioni:

- ❖ **contro la riduzione del trasporto ferroviario ai soli treni redditizi**
- ❖ **contro l'affossamento del trasporto ferroviario universale**
- ❖ **per la tutela del lavoro, dell'occupazione e del reddito**
- ❖ **per costringere FS a garantire condizioni di lavoro rispettose dei contratti e degli accordi**

La logistica del

P.d.M. e del P.d.B.

Il punto della situazione



Il 15 Dicembre u.s. si è tenuto l'atteso incontro con Trenitalia per fare il punto sull'avanzamento del processo di riorganizzazione di tutta la situazione logistica del personale di macchina e di bordo della Società, in atto ormai da più di un anno.

Com'è risaputo, la spinosa materia s'impenna intorno a tre aspetti peculiari:

- ✧ Le sale di sosta;
- ✧ I ferrotel e gli alberghi convenzionati dove usufruire dei riposi fuori residenza;
- ✧ Mense e locali convenzionati dove poter consumare il pasto, nonché l'individuazione dei tempi e dei modi atti a garantirne la fruibilità.

A preambolo è certamente corretto riportare come, dopo anni di assoluta noncuranza, l'Impresa, finalmente, ha cominciato a fornire attendibili riscontri di un concreto interessamento alla risoluzione di queste criticità che, così gravosamente, pesano sul quotidiano lavoro del P.d.M. e del P.d.B. di tutte le Divisioni.

Sul nostro sito è possibile

prendere visione del progetto illustratoci da Trenitalia all'inizio della riunione, nel quale si evince come la strada da percorrere sia ancora lunga ma, nel contempo, come, progetti, stanziamenti e tempi d'attuazione siano ben definiti e come il tragitto, in ogni caso, abbia cominciato ad essere percorso.

Scendendo nel dettaglio dobbiamo riferire che, per quanto concerne le sale di sosta, la FAST Ferrovie, congiuntamente alle altre OO.SS., ha segnalato come, con l'entrata in vigore del nuovo orario, ci sono diverse località, anche importanti come Firenze Rifredi, dove sono previste soste per il personale di Macchina o di Bordo malgrado, tali stazioni, siano sprovviste di qualsivoglia supporto logistico per i lavoratori costretti a soffermarvisi, anche in orari notturni.

Una disfunzione, questa, che evidenzia, ancora una volta, come, i grossi problemi di comunicazione interna tra e nelle diverse Divisioni della Società, da sempre denunciate dalla FAST Ferrovie come pietre angolari della scarsa efficienza e produttività

dell'Impresa, sono tutt'ora gravosamente presenti.

Comunque l'Impresa ha preso atto di quanto segnalato e, ribadendo l'impossibilità di modificare gli allacciamenti senza un accordo di ripartizione, ha tenuto a precisare che si attiverà immediatamente in una verifica capillare della casistica in questione, facendosi parte diligente nella ricerca di locali idonei dove poter garantire la sosta al personale, indipendentemente dal progetto di ristrutturazione presentatoci.

Per quanto riguarda i Riposi fuori Residenza, la Società ha tenuto a confermare che, in attesa e nel corso dell'effettuazione delle realizzazioni di riqualificazione dei Ferrotel, tutte le criticità diversamente non risolvibili, saranno superate facendo ricorso a convenzioni alberghiere, alla stessa stregua di quanto già fatto in occasione dell'ultimo cambio orario.

Per quanto attiene, infine, alle problematiche inerenti alla fruizione del pasto, sia il Sindacato, sia l'Impresa, hanno condivi-

◆ **Le sale di sosta;**

◆ **I ferrotel e gli alberghi convenzionati dove usufruire dei riposi fuori residenza;**

◆ **Mense e locali convenzionati dove poter consumare il pasto, nonché l'individuazione dei tempi e dei modi atti a garantirne la fruibilità.**



Impossibilità di trovare una soluzione spendibile per quei casi in cui, il ritardo treni, erodendo in maniera significativa i tempi contrattualmente previsti, pregiudica la possibilità della fruizione del pasto

PAGINA 4

so quanto sottoscritto nel verbale della riunione del 7 Giugno u.s., per cui hanno convenuto che, nelle situazioni in cui non risulti possibile la fruizione della refezione in relazione alle attuali norme contrattuali, la Società si debba impegnare a provvedere al rimborso spese del pasto consumato.

A questo punto, però, si è presentata la necessità di dirimere le problematiche connesse alla definizione di un'adeguata procedura per la regolamentazione della casistica connessa al diritto riconosciuto, nonché alla quantificazione massima ammissibile del rimborso.

Su questi due temi si sono evidenziate distanze non certo incolmabili tra le parti, ma il confronto si è purtroppo insabbiato di fronte all'impossibilità conclamata di trovare una soluzione spendibile per quei casi in cui, il ritardo treni, erodendo in maniera significativa i tempi contrattualmente previsti, pregiudica la possibilità della fruizione del pasto.

Purtroppo il mancato accordo sulle tematiche legate alla Logistica, pregiudica, in maniera significativa, la possibilità di accordi sulla ripartizione dei servizi del macchinista e del bordo e quindi sui turni.

14 Dicembre 2007

Un venerdì nero per il Trasporto Ferroviario

Iniziato presso la sede del Gruppo FS il confronto sulle concrete ricadute delle innovazioni tecnologiche, nel suo intervento introduttivo il dott. G. Depaoli afferma che *"sono ormai maturi i tempi per affrontare la discussione su 2 aspetti importanti:*

Agente solo di condotta;

Progetto "Operation."

Ciò che spinge l'Azienda verso tali affermazioni è la convinzione, almeno quella apparente, che gli accorgimenti tecnologici siano in grado di consentire l'avvio di questi progetti i cui elementi innovativi non hanno alcun altro scopo se non quello di un ridimensionamento del personale.

Infatti, a questa tecnologia ciò che viene richiesto è di essere in grado di sostituire il fattore umano, non di essere più efficiente di questo, ma solo di poterlo sostituire.

Dunque a parità di efficienza si sceglie la tecnologia e non l'uomo dimenticando gli aspetti qualitativi che l'innovazione non sarà mai in grado di dare.

Quindi investimenti non per dare qualcosa in più, ma per garantire –forse – un uguale standard di prestazione a fronte

dell'impegno di meno personale.

Questo l'Azienda intende per progresso!?

La FAST Ferrovie rammenta che dall'accordo del 7 dicembre c.a. emerge un chiaro intento anche da parte aziendale all'apertura verso un confronto che oggi, per come il governo si sta muovendo in merito alla manovra finanziaria, non è più possibile.

Il Governo si era impegnato con il Sindacato e con il Paese affinché non fosse possibile la separazione tra netta fra servizio economicamente profittevole e quello necessario definito servizio universale perché non in grado di auto sostenersi.

Riteniamo inaccettabile che nel maxiemendamento sia passato un colpo di mano che rinnega con i fatti tutti gli accordi sottoscritti dal governo con le organizzazioni sindacali.

Situazione inaccettabile perché così si delineerebbe la più classica privatizzazione degli utili a fronte della socializzazione delle perdite.

In una tale situazione che renderebbe residuale l'offerta di treni sulle tratte non profittevoli e scatenerebbe una guerra dei prezzi

zi con un'eccedenza di offerta sulle tratte più pregiate completamente liberalizzate, fa chiudere ogni possibile margine d'intesa con il sindacato.

La situazione è stata fatta precipitare in un profondo stato di crisi con un piano d'impresa improntato allo sviluppo che, con il nuovo scenario venutosi a creare, non trova più sostegno, con un Governo che si mostra inaffidabile rispetto agli impegni presi e con un'Azienda che non muove un dito per cercare le condizioni che consentirebbero la realizzazione del piano d'impresa presentatoci a luglio.

Un solo triste punto d'incontro è stato trovato in questo confronto, quello del riconoscimento della fase critica che l'Azienda si troverà a gestire dal prossimo gennaio, quindi nel brevissimo periodo.

Le cifre parlano di ben 3000 ferrovieri che dal 1° gennaio 2008 andranno in pensione: 2000 sono le uscite in Trenitalia e 1000 in RFI.

L'Azienda intende procedere con modifiche organizzative alle quali seguiranno riallocazioni verso settori che lamentano insostenibili carenze.

I bacini di reclutamento delle risorse sono individuati nell'UMR, nel settore vendita e in quello dell'assistenza.

Solo come ultima e remota, se pur indispensabile, leva viene individuata quella delle assunzioni.

Un breve ed imbarazzante

cenno è stato proposto anche in merito ai premi che sono stati elargiti dall'Azienda ad una ristretta cerchia di soggetti con qualifica di quadri.

È l'Azienda stessa che rinvia ad un altro tavolo dove indicherà i criteri che hanno governato tale erogazione avvenuta, per espressa ammissione aziendale, fuori dai canoni contrattuali ed in maniera completamente discrezionale.

Il tutto suona come una ricostruzione ex post per salvaguardare una "trasparenza formale" che la convenienza richiede.

Il definitivo sgretolamento di tutte le aspirazioni nate da accordi violati ed impegni disattesi si è raggiunto con AGENS nella tarda mattinata di questo nero venerdì di dicembre.

Rispetto alla riunione del 6 dicembre 2007, dove la proposta di AGENS in merito al riallineamento del contratto era solo un "importo secco", una tantum bocciata dalle Organizzazioni Sindacali, oggi la proposta veniva arricchita da un incremento salariale "strutturale", cioè come voce mensile in busta paga dal 1° gennaio 2008 oltre alla riconfermata una tantum per il mese di dicembre 2007 calcolata sulla base del tasso d'inflazione a consuntivo 2007 che è pari a 2,4%, rispetto al 2% che era il tasso d'inflazione programmato per il 2007.

AGENS precisa i termini della proposta sottolineando che "i 2 interventi sono omnicomprensivi e privi di

riflessi sugli istituti contrattuali."

Si tratta di un riallineamento sostanziale del tutto irrisorio tenendo conto che l'identità di un contratto è dato dai minimi contrattuali e che il tasso d'inflazione dichiarato non trova effettivo riscontro col dato reale.

Non si può convenire neppure sui termini di decorrenza proposti a fronte di un contratto scaduto da un anno ed al mancato pagamento dei premi di produttività relativi all'anno 2005, 2006 e 2007.

La palese improponibilità di certe soluzioni merita una riflessione.

L'Azienda ci chiede di discutere su argomenti come l'agente solo, il progetto "operation" dai risvolti tragici in termini di sicurezza e posti di lavoro quando ancora, non solo è inadempiente nei confronti dei lavoratori, ma si permette addirittura di mercanteggiare centellinando ciò che a loro spetta.

Un venerdì nero dunque:

- ✧ Nero per un'altra morte bianca e per quella sicurezza che all'Azienda riconosce solo attraverso numeri;
- ✧ Nero di vergogna verso chi presta ogni giorno la sua opera per un'Azienda che non onora i propri impegni;
- ✧ Nero per chi credeva che si aprisse una strada verso un sereno confronto.



◆ Nero per un'altra morte bianca e per quella sicurezza che all'Azienda riconosce solo attraverso numeri;

◆ Nero di vergogna verso chi presta ogni giorno la sua opera per un'Azienda che non onora i propri impegni;

◆ Nero per chi credeva che si aprisse una strada verso un sereno confronto.

FAST FERROVIE

via Albona n° 1
00177 - ROMA

Tel.: 06 64829000

Tel.: 06 64829001

Tel.: 06 47307666

Fax: 06 47307556

L'AUTONOMIA... UN VALORE PER LA TUTELA DEL LAVORO E DELLA SICUREZZA NEI TRASPORTI

Siamo su internet

www.fastferrovie.it

PER CONTARE DI PIU' 
... PER TUTELARTI
... E CRESCERE INSIEME



**ISCRIVITI ALLA
FAST-FERROVIE**

 **Fondo FUTURO**

HDI conferma nel 2007
il trend positivo
di Fondo Futuro
del 4,86%

4,86%

L'opportunità esclusiva
per i clienti
HDI Assicurazioni
che investono
i propri risparmi

www.inlinea-hdi.it
tutte le informazioni più utili
24 ore su 24, con un semplice click.
N° Verde 800 082082
I nostri consulenti saranno sempre a
disposizione per qualsiasi informazione.

 **InLinea**
La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri 

HDI
ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.



**Buon
Natale
e
Felice
2008**