NEWSLETTER SINDACALE

ORSA*Notizie*

Regione Umbria

Numero 4

APRILE 2014

In questo numero

1 Cambio al vertice delle FS
2 RFI - Piano d'Impresa 2014-2017
3 Trenitalia – Piano d'Impresa 2014-2017
4 Trenitalia – DPR tempi accessori Cambio Banco
4 Controlli ALcolemici e Tossicologici – Test ON-SITE
5 D.P.I. – Lavaggio
5 SPV – Stop alle aggressioni
6 Vertenza PensionI
6 Ticket Restaurant
7 Incontro Cargo
8 OR.S.A. Sett. Macchina Elezioni RdB
8 Parcheggio stazione di Terni

CAF CNA Centro Assistenza Fiscale

È possibile dal 2 di aprile effettuare la dichiarazione dei Redditi, presso la nostra sede sita in via Piave 2 – FOLIGNO

Per appuntamento telefonare al 0742-342342

CAMBIO AL VERTICE DELLE FS

L'Ing. Mauro Moretti nominato A.D. di Finmeccanica

Termina con la nomina ad A.D. di Finmeccanica la lunga stagione - 8 anni – dell'ing. Mauro Moretti alla guida del Gruppo FS.

Stagione contraddistinta da un forte accentramento decisionale e trasformazione aziendale con esiti non sempre positivi.

Lascia, infatti, un'azienda certamente risanata nei bilanci e con servizi di eccellenza nel segmento Alta Velocità, ma anche fortemente ridimensionata e frammentata in decine di società, con lavorazioni esternalizzate, con problemi in alcuni importanti asset del core business quali il trasporto Regionale e il Trasporto Cargo e con dipendenti delusi e sfiduciati.

Resta ora da conoscere chi sarà il suo sostituto e comprendere cosà ne sarà del Piano d'Impresa 2014-2017 presentato con tanta enfasi il 25 marzo a Milano alla comunità finanziaria e alla stampa nazionale ed internazionale a riprova di che cosa si intenda per programmazione nel nostro Paese.

Le prime indiscrezioni giornalistiche indicavano nella successione all'ing. Moretti a capo del Gruppo FS il dott. Domenico Arcuri attualmente A.D. della società INVITALIA (agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti esteri in Italia e per sostenere l'innovazione del settore produttivo) ma in queste ultime ore sembra prendere quota l'idea di una successione interna nella persona dell'Ing. ELIA attuale A.D. di RFI.

Quest'ultima ipotesi garantirebbe una continuità gestionale molto forte, sia pure nella differenza di statura dei due personaggi, mentre la soluzione esterna aprirebbe ai più svariati scenari di politica aziendale non ultima la scelta dell'unità aziendale (smantellamento del'Holding) e quotazione in borsa di alcuni asset di trasporto (Alta Velocità).

La nomina del Governo dovrebbe avvenire entro i prossimi giorni.

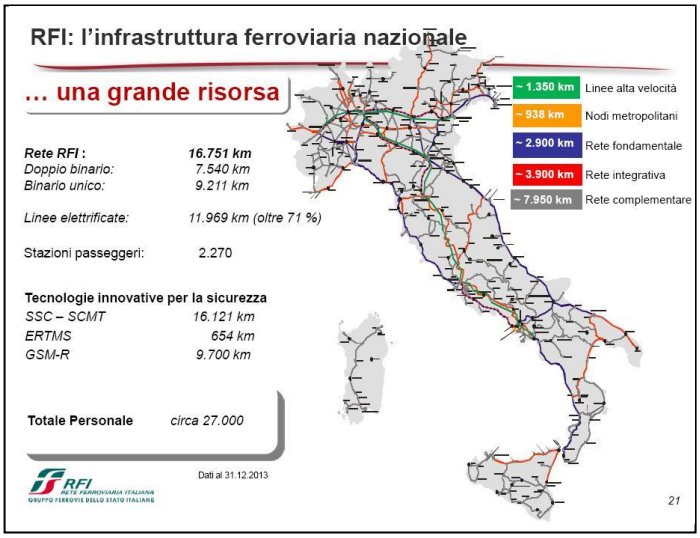
PIANO D'IMPRESA 2014-2017

RFI

Nella presentazione del Piano d'Impresa di Gruppo FS, RFI ha evidenziato la solidità patrimoniale dell'impresa, annunciando anch'essa interventi tesi alla predisposizione di un'infrastruttura che sappia raccogliere le esigenze di un servizio viaggiatori promiscuo treno/gomma e in quest'ottica il programmato l'ammodernamento di 500 stazioni ferroviarie.

Altri punti di rilievo:

- Il contratto di programma per la manutenzione ordinaria è scaduto e non ancora rinnovato, RFI auspica un contratto a saldi invariati, al netto degli interventi governativi già intervenuti (es. taglio di 300 milioni per finanziare la prima rata IMU).
- Tendenza consolidata anche da parte del gestore di curare particolarmente le aree ad alto rendimento economico (tecnologia).
- Potenziamento dei servizi da offrire alle imprese merci nelle aree (corridoi) già individuate nel piano di gruppo e ancora prima dal piano disposto dall'Unione Europea che traccia le linee considerate strategiche (rete ten-t). In merito, c'è l'interesse di potenziare i servizi di collegamento con i Porti già serviti da R.F.I. con la volontà di ricomprendere anche Gioia Tauro.
- RFI intende scindere i servizi garantiti dal contratto di servizio da quelli complementari. In pratica tutto ciò che non è ricompreso nel contratto di servizio diverrà un servizio a pagamento se richiesto ad esempio dall'impresa ferroviaria.
- Immissione di nuove tecnologie e accentramento del controllo di circolazione
- Presentazione dei nuovi efficientamenti tecnologici/velocizzazione delle linee, previsti per il prossimo quadriennio.



PIANO D'IMPRESA 2014-2017

Trenitalia

La riunione che si doveva tenere in data 16 aprile è stata rinviata prima al 23 aprile e poi a data da destinarsi.

Dalla lettura della documentazione in nostro possesso possiamo comunque fare alcune riflessioni.

In particolar modo vorremmo soffermarci sul trasporto merci, non perché il resto non sia importante, ma piuttosto perché la prospettiva prevista nel Piano d'Impresa per questo segmento ci preoccupa.

In primo luogo ci preoccupa l'intenzione di modificare l'assetto societario del Gruppo. La creazione di nuove società (Business Unit) per la gestione integrale del trasporto merci pone soprattutto il problema dello scorporo dell'attuale divisione Cargo dalla società Trenitalia.

Su questo aspetto, il primo in ordine di importanza esprimiamo la nostra netta contrarietà.

La fusione della divisione Cargo con Serfer, Tx logistic e Fs Logistic non deve essere propedeutica alla creazione di una società controllata del Gruppo FS, con un contratto aziendale peggiorato e diverso da quello degli altri lavoratori di Trenitalia.

I ferrovieri della Cargo, e non solo, hanno già dato abbastanza con questo contratto e non sono disponibili a dare ancora di più.

Siamo consapevoli della necessità di riorganizzare il settore merci, ma questo deve essere realizzato con una diversa organizzazione aziendale che utilizzi le economie di scala che solo un grande Gruppo può sfruttare, recuperando sinergie tra le divisioni di Trenitalia e recuperando quel senso di appartenenza dei lavoratori per accrescere la competitività piuttosto che destabilizzarne continuamente attraverso deleterie operazioni di scorpero o scissione.

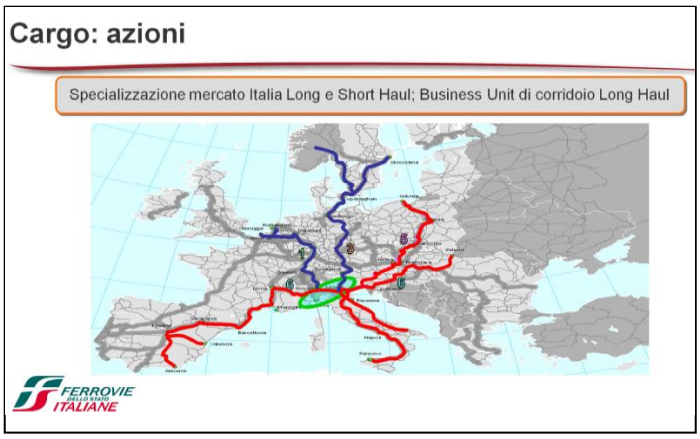
Vorremmo anche ricordare al nostro Management che i principali problemi della divisione Cargo di Trenitalia derivano dal fatto che è l'unica area produttiva aziendale nella quale negli ultimi 20 anni non si è fatto alcun investimento.

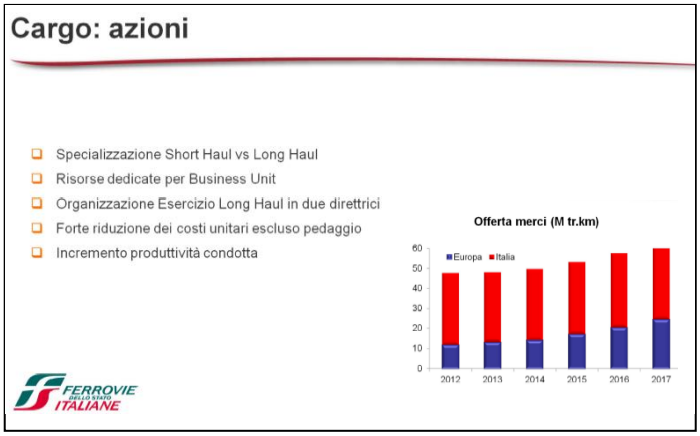
Nel mentre il mercato di riferimento, completamente liberalizzato, vedeva i competitors investire moltissimo, la cargo di Trenitalia veniva abbandonata.

Davvero paradossale che ad oggi i treni Merci di cargo vengono trainati da locomotori vecchissimi, dismessi dalle altre divisioni commerciali di Trenitalia.

Gli ultimi locomotori che sono stati acquistati (circa 15 anni fa) sono 40 E.405, destinati alla Polonia e poi "fortuitamente" dirottati alla Divisione Cargo, peraltro frequentemente utilizzati in service alle altre divisioni.

Nel ritenere quindi assolutamente necessario investire nel trasporto merci non accetteremo che operazioni spregiudicate giustificate dal presunto risparmio ed efficientamento (come avvenne negli anni 2000 per la Divisionalizzazione) facciano scomparire definitivamente ed irrimediabilmente prima Trenitalia e poi il Gruppo FS.





TRENITALIA

DPR – Tempi accessori per il Cambio Banco

Il giorno 15 aprile si è svolta la riunione relativa ai tempi accessori da accreditare al PdM per le operazioni da eseguire in occasione dei cambi banco nei servizi di regresso del materiale.

In tale riunione l'azienda ha consegnato ufficialmente alle OO.SS. la circolare TRNIT-DPRVPR\P\2012\0056852 cosiddetta Natali del 19/11/2012 nella quale stabiliva unilateralmente i tempi accessori per tali operazioni ed oggetto di contestazione da parte del sindacato.

Come ORSA abbiamo ribadito la pretestuosità di tale circolare finalizzata al solo scopo di ricavare artificiosamente delle pause atte al taglio della condotta continuativa con conseguente recupero economico e normativo da ascrivere all'introduzione del sistema di turnificazione IVU.

Sistema di turnificazione peraltro palesemente fallimentare in termini di produttività da non poter nascondere le proprie carenze con operazioni di maquillage come la circolare in discussione.

Si è comunque convenuto di verificare realmente la congruità dei tempi rispetto alle operazioni da eseguire su tutte le tipologie di materiali il 15 maggio p.v. presso il deposito di Firenze.

I risultati di tale verifica saranno oggetto di un ulteriore incontro.

CONTROLLI ALCOLEMICI E TOSSICOLOGICI

Test ON-SITE

Il giorno 15 aprile si è tenuta un'ulteriore riunione avente come oggetto i test sui luoghi di lavoro (ON-SITE) previsti dalla legislazione vigente.

Nelle precedenti riunioni si erano manifestate delle perplessità circa le modalità operative redatte dall'azienda.

Perplessità esplicitate con un documento sindacale unitario consegnato all'azienda.

L'azienda nel recepire parzialmente le modifiche proposte al testo originario ha ribadito che la materia ha natura informativa e non di contrattazione e che è sua intenzione emanare nel più breve tempo possibile apposite disposizioni.

Il sindacato ha giudicato non esaustivo il documento aziendale presentato e ha ribadito le proprie posizioni:

- Nella misurazione del tasso alcolemico deve essere prevista un'adeguata tolleranza determinata dia sistemi di misurazione;
- va risolto il problema della privacy;
- il medico che esegue il test deve possedere particolari competenze così come previsto dalla legge e dalla Conferenza Stato Regione a cui si rifà il protocollo aziendale.

È stato inoltre sollevato il problema delle false positività determinate in genere dall'assunzione di farmaci regolarmente prescritti dal medico, che costringe il lavoratore ad unna temporanea inidoneità con perdite economiche.

La riunione è stata aggiornata ad altra data.

D.P.I.
Lavaggio

A seguito della sentenza di primo grado di Vallo della Lucania si è tenuto un incontro avente come oggetto il lavaggio dei Dispositivi di Protezione Individuali a carico dell'Azienda.

L'azienda ha annunciato la predisposizione di un servizio, gestito da Ferservizi, di lavaggio dei D.P.I.. Per il regresso ha manifestato la volontà di avviare un percorso di conciliazione con il singolo lavoratore riconoscendogli un indennizzo economico.

Le OO.SS. hanno chiesto che vada previsto oltre al lavaggio dei D.P.I. anche delle tute da lavoro pur se in alcuni casi non classificate come DPI, mentre per quanto riguarda il regresso si è reso disponibile ad avvallare tale percorso, fermo restando che sarà il singolo lavoratore a scegliere se proseguire per vie legali o conciliare con il datore di lavoro.

Riteniamo che l'azienda proporrà al lavoratore cifre sensibilmente inferiori rispetto a quello stabilito nelle nota sentenza di primo grado di Vallo della Lucania.

SPV
STOP alle aggressioni

Dopo l'ennesima aggressione in servizio di un Capotreno avvenuta il 15 aprile u.s. nella regione Lazio l'ORSA ha interessato del fenomeno le Istituzione (Presidente dello Stato e Governo) perché si porga un argine a tale fenomeno.

Fenomeno ancor più grave ed odioso in quanto vede coinvolte per la maggior parte donne vittime di aggressioni fisiche, intimidazioni e minacce verbali.

Tutte le iniziative messe in atto da Trenitalia (protocolli di prevenzione e gestione delle aggressioni, corsi antiaggressione) sono risultate inconsistenti e la situazione è ormai degenerata configurandosi come una vera e propria emergenza, che coinvolge la sicurezza non solo dei lavoratori ma anche dei viaggiatori.

In mancanza di riscontro di qualsiasi collaborazione/cooperazione da parte delle massime Istituzioni dello Stato saremo costretti – a dispetto delle norme poste a tutela del servizio pubblico essenziale – a proclamare scioperi improvvisi e ad intraprendere le più opportune iniziative a tutela delle ragioni del personale Viaggiante.

PENSIONI

Vertenza - sciopero

Il successo è evidente; non va raccontato. Tutti, addetti ai lavori e cittadini hanno vissuto dalle 21 del giorno 12 alle 21 del giorno 13 aprile, uno sciopero sulla pensione straordinario per partecipazione e che è stato inevitabilmente disagiante per gli utenti di tutte le imprese ferroviarie interessate.

La nostra azione di sciopero non aveva altra missione se non quella di richiamare l'attenzione della politica e dell'opinione pubblica su una riforma pensionistica scellerata e senza alcuna corrispondenza con le vite professionali dei ferrovieri. Innalzare fino a 67 anni i requisiti di accesso alla pensione è una follia a cui la nostra azione di sciopero vuole tornare a restituire logica e criterio.

Lo raccontiamo da mesi. L'aspettativa media di vita di questi lavoratori è di circa 64 anni, la legge scrive in quiescenza 67 anni, noi leggiamo: MORIRETE PRIMA DI ARRIVARE IN PENSIONE.

A ribadire il concetto è giunto lo sciopero del trasporto ferroviario delle merci. 24 ore di fermo per i ferrovieri che vivono sulla propria pelle il maggior numero di notti rispetto agli stessi colleghi del settore viaggiatori. Una partecipazione che ha accomunato tutti i ferrovieri di tutte le imprese cargo in Italia. Una lotta comune per un problema comune.

Dobbiamo purtroppo prendere atto che tutto ciò non ha prodotto carattere d'urgenza da parte di chi deve rimediare ad un errore legislativo del tutto evidente. La Camera dei Deputati ha rinviato i lavori della Commissione Lavoro al calendario di maggio, in una data successiva al 19 di maggio.

SCIOPERO

RFI - TRENITALIA – NTV – TRENORD – I.F. MERCI

dalle ore 21.01 del 28 maggio 2014 alle ore 20.59 del 29 maggio 2014

TICKET RESTAURANT

Regolarizzazione

Dopo tanti annunci puntualmente disattesi sembra che la società stia predisponendo la regolarizzazione dei Ticket del periodo Agosto 2013/Marzo 2014.

Difatti in alcuni impianti (Lazio) si stanno consegnando i rendiconti dei ticket dovuti preannunciando la consegna degli stessi entro il corrente mese di Aprile in altri sono già stati consegnati dei congrui anticipi dei ticket dovuti con assicurazione di avere il saldo entro il corrente mese.

CARGO
Incontro del 17 aprile 2014

Il 17 aprile si è tenuto l'incontro con la Divisione Cargo avente come oggetto le procedure di raffreddamento.

Manovra di Terni: La divisione ci ha comunicato che entro il mese di Maggio/Giugno l'AST avrà l'autorizzazione di manovrare sul 1° binario della stazione di Terni.

Tale manovra sarà limitata esclusivamente all'estrazione dal 1° binario verso lo stabilimento in quanto la manovra di AST non può spingere i materiali ma soltanto trainare per motivi di circolazione (passaggio a livello) e non è autorizzata a percorrere altri binari della stazione.

Da parte nostra abbiamo fatto presente che questa novità non sarà in grado di annullare del tutto le arbitrarie manovre a materiali diversi da quello comandato dal proprio turno.

Pertanto abbiamo ribadito la nostra disponibilità ad effettuare soltanto le attività complementari al proprio treno con relativo compenso previsto dal CCNL.

Per quanto riguarda invece il turno di riserva (06.00/14.00) riteniamo che tale servizio debba essere graficato in turno e che debba prevedere una specifica competenza nel caso si effettui servizi di manovra.

Si è poi anche discusso di altre criticità esistenti sull'organizzazione della logistica e dei turni.

Albergo di Pescara: La divisione ha già interessato Ferservizi per individuare altra soluzione logistica.

Albergo di Modena: la divisione si è impegnata a dare soluzione alle criticità emerse nei tempi tecnici strettamente necessari.

RFR di Firenze: A fronte delle problematiche della carenza di stanze messe a disposizione dalla struttura con relativo spostamento del RFR a Prato o l'invio in vettura a Bologna la divisione si è riservata di rimodulare il servizio prevedendo il RFR in altra località nel rispetto dell'orario di lavoro (Chiusi o Bologna rimodulando la traccia oraria).

Refezione a Falconara: la divisione ha ribadito che il CCNL prevede soste di 30 minuti per la refezione e la concessione di u Ticket qualora non vi sia la mensa o servizio sostitutivo pertanto non è facoltà della struttura territoriale aumentare i tempi occorrenti per la consumazione dei pasti ma si rende conto della problematica.

Pulizia locomotori e sabbia: A Terni è stata data in appalto la pulizia dei locomotori alla ditta presente in loco resta soltanto da concordare l'attività del rifornimento sabbia in quanto non previsto dal capitolato contrattuale dell'azienda di pulizie.

A Foligno è stato possibile appaltare soltanto il servizio di rifornimento sabbia mentre resta il problema della pulizia dei locomotori, causa delibera del Consiglio Comunale che impone il lavaggio soltanto presso la struttura dedicata alle pulizie non elettrificata, mentre sembra possibile trovare soluzione la pulizia dei soli vetri.

Turni IVU: si è nuovamente denunciato l'applicazione dei turni IVU alla divisione Cargo senza rispettare quanto previsto dagli accordi.

Infatti, in tali turni vi è un'eccessiva presenza di giornate di disponibilità, non vi è sempre la visibilità dei riposi, non vengono consegnate i riepiloghi dell'equanimità e vengono consegnati senza adeguato anticipo.

La divisione si è giustificata dicendo che alla divisione Cargo si usa IVU per la stesura dei turni ma non trova applicazione la normativa IVU in quanto si è in attesa di un confronto nazionale.

OR.S.A.
Settore Macchina – Elezioni Rappresentanti di Base

Si sono svolte nei giorni 8-9-10 aprile 2014 le elezioni dei rappresentanti di Base dell'ORSA Settore Macchina.

Elezioni alle quali come consuetudine potevano votare sia gli iscritti e i non iscritti all'ORSA.

Le elezioni hanno registrato una discreta partecipazione dei lavoratori 58,5% (DPR Foligno 55,8%, DPR Terni 76,9% e CARGO Umbria 55,2%) e il 100% degli iscritti.

Risultano eletti i seguenti Macchinisti:

DPR FOLIGNO

TARADDEI	Luca

DPR TERNI

MUFFARI	Placido
AGOSTINI	Marco
SCOCCHETTI	Piergiorgio

CARGO UMBRIA

MOROZZI	Gialluigi
SABATINI	Giovanni
SUSTA	Franco

PARCHEGGIO
Stazione di Terni

RFI ci ha comunicato che è stata individuata e già posta in essere una soluzione che consente in area appositamente confinata il parcheggio per 4 autovetture ad uso esclusivo dei D.M. del personale di biglietteria.

Inoltre entro il mese di maggio p.v. si provvederà a regolare tramite sbarra apribile con apposito telecomando sia gli accessi del parcheggio interno al Fabbricato Viaggiatori (di esclusiva pertinenza delle vetture del locale posto Polfer e delle vetture di servizio delle società del Gruppo FS) sia della via di accesso laterale al Fabbricato viaggiatori ad uso del personale degli impianti di manutenzione.

La divisione Cargo ci ha comunicato che nei prossimi giorni sarà messa a disposizione l'area sita dietro l'officina ad uso esclusivo del personale Cargo.

La DPR se pur interessata da noi del problema, reso ancor più pressante a causa della tipologia di servizio che interessa la fascia oraria coincidente con il flusso dei pendolari, non ha ancora dato risposte.

.