

## Riorganizzazione TRENITALIA

Nell'incontro del 6 novembre 2006 l'ing. Soprano, tenendo fede agli impegni presi in precedenza, ha presentato alle O.S. le linee guida della riorganizzazione di Trenitalia preannunciando entro il corrente mese i relativi ordini di servizio; la suddetta presentazione si è svolta con la presenza dell'Amministratore Delegato ing. Mario Moretti.

Pur preannunciando che la nuova fase riorganizzativa avrà sostanziali novità gestionali a tutti i livelli, l'ing. Soprano e l'ing. Moretti hanno subito chiarito che c'è la volontà aziendale di non fare, per ora, stravolgimenti organizzativi geografici. Si partirà gradualmente con un alleggerimento della struttura dirigenziale di Trenitalia sia centrale che periferica, individuando responsabilità chiare per ogni singola attività della filiera produttiva di Trenitalia.

Si ritorna ad una riorganizzazione Divisionale, relativa alla tipologia di trasporto, di Trenitalia: Trasporto Regionale, Passeggeri comprensivo della passeggeri AV (almeno per ora) e trasporto Merci.

Ogni Divisione/Direzione avrà un'organizzazione per filiere produttive: Commerciale, Produzione e Manutenzione/Pulizie; per quanto riguarda la linea produzione, l'obiettivo aziendale sembra sia quello di ritornare agli Impianti di Riferimento per la gestione dell'equipaggio treno con la prospettiva, non lontana, di arrivare alla gestione unica del personale di macchina e di bordo. Con questa organizzazione la nota dolente, che subito ci è saltata all'occhio, è stata la scarsa attenzione che viene data alla linea qualità, prevedendola ancora all'interno della linea produzione; vincolandola, quindi, alle esigenze produttive.

L'organizzazione del piazzale deve fare in modo di garantire la collocazione del materiale nel rispetto degli standard qualitativi previsti, con un'individuazione chiara delle responsabilità.

Nella manutenzione sono divise le competenze fra la manutenzione ciclica e quella corrente, un evidente ritorno al passato che non riguarda tanto la completa gestione del ciclo manutentivo bensì una sorta di autonomia, nella chiara intenzione di individuare chiare responsabilità gestionali.

Possiamo, quindi, riassumere in pochi concetti gli organigrammi che ci sono stati presentati, nella attesa di vederli completati sia nelle missioni che nelle strutture con i nomi dei responsabili:

- Trenitalia, una società forte con le necessarie strutture di coordinamento e di programmazione, per far fronte alle diseconomie che il precedente progetto divisionale ha prodotto;
- Le ex divisioni diventano delle articolazioni funzionali alle varie tipologie di trasporto e non strutture completamente autonome, preludio di successive societizzazioni;
- Le diseconomie vengono tenute sotto controllo tramite apposite direzioni:
  - ⇒ Direzione Pianificazione industriale – dovrebbe permettere di eliminare quelle barriere comunicative che aveva la struttura divisionale ottimizzando la gestione del personale, dei locomotori, ecc...;
  - ⇒ Direzione Tecnica Acquisti Industriali – dovrebbe essere titolata alla gestione degli acquisti e anche dei contratti di esternalizzazione (outsourcing) avendo come obiettivo strategico l'internalizzazione (l'insourcing) per riportare le necessarie professionalità ferroviarie all'interno del Gruppo FS;

### IN QUESTO NUMERO

- *Riorganizzazione TRENITALIA*

- *Intimazione di pagamento da parte degli Uffici per le Entrate... che fare?*

- *Ripartizione Nazionale Servizi Di Condotta - 10 dicembre 2006*

### Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO

⇒ La manutenzione sia ciclica sia corrente sarà pianificata e tenuta sotto controllo direttamente da Trenitalia tramite la Direzione Ingegneria Impianti e Manutenzione.

Sul fronte del contenimento dei costi, questo modello organizzativo, dovrebbe essere visto come un primo inizio, mentre riguardo al fronte dell'incremento delle entrate il processo passa attraverso la richiesta, al Governo, del pieno rispetto dei contratti di servizio sottoscritti, nonché dalla possibilità di rivedere le tariffe del trasporto pubblico locale e la liberalizzazione del costo del viaggio su treni di qualità come gli ES.

Al termine dei pochi ma sostanziali flash dati, ci siamo aggiornati al 30 novembre 2006 dove ci sarà presentato il Piano d'Impresa, nel frattempo arriveranno gli ordini di servizio correlati delle missioni, indispensabili al fine di valutare la concretezza dei progetti annunciati e riuscire a evidenziare eventuali criticità che attualmente sono difficili da scovare.

## Intimazione di pagamento da parte degli Uffici per le Entrate...che fare?

*Con questa organizzazione la nota dolente, che subito ci è saltata all'occhio, è stata la scarsa attenzione che viene data alla linea qualità...*

Sono pervenute notizie da più parti che alcuni Uffici delle entrate hanno richiesto a numerosi Ferrovieri il pagamento di somme, a titolo di IRPEF, per l'anno d'imposta 2003.

Le maggiori somme da versare al fisco, a giudizio degli Uffici di cui trattasi sono dell'ordine di migliaia di Euro, con punte sino a quindicimila.

La nostra O.S. coinvolta sull'argomento ha prontamente contattato la Direzione Generale del Gruppo F.S. e la Direzione dei rapporti con il contribuente dell'Ufficio per le Entrate per capire e venire a capo del problema che, per l'entità delle somme da restituire e per il numero sempre crescente dei Ferrovieri coinvolti sta assumendo enormi dimensioni.

Da una prima analisi dei fatti sarebbe emerso, il condizionale è d'obbligo in attesa che ci diano conferme per iscritto, che si tratta di un banale disguido da ricondurre interamente al datore di lavoro, nella fattispecie le Società del Gruppo F.S., che nella compilazione dei modd 770 relativi all'anno d'imposta 2003 avrebbero mal riportato alcuni dati in particolare quelli relativi "alle anticipazioni sul TFR", mentre nello specifico per gli ex dipendenti di Trenitalia vi sarebbero anche stati errori nella trascrizione della data di assunzione.

Su richiesta della FASTferrovie e della Direzione del Gruppo F.S., anch'essa prontamente attivata in considerazione delle sue evidenti responsabilità, si è convenuto con la surrichiamata Direzione Centrale dell'Agenzia delle Entrate, l'invio di una comunicazione ai propri Uffici periferici, nella quale spiegare i termini veri del problema e per dare quindi le istruzioni per il riesame delle dichiarazioni dei redditi 2003 degli interessati.

Nello stesso tempo è stata data, sempre dal livello centrale dell'Ufficio delle Entrate, istruzione di sospendere l'invio degli ulteriori avvisi di recupero fiscale che interessano un altro numero notevole di Ferrovieri, probabilmente tutti coloro nel corso del 2003 hanno usufruito della prestazione di anticipazione del TFR.

Per quanto invece attiene agli ex dipendenti che hanno ricevuto l'avviso di pagamento, il consiglio è quello di recarsi presso gli Uffici di competenza per verificare se hanno già avuto le informazioni, da parte della loro Direzione Centrale, sui problemi di dichiarazione causati dal Gruppo F.S. e se stanno procedendo conseguentemente al riesame della dichiarazione dei redditi e quindi al ritiro delle richieste di pagamento.

Seguiranno ulteriori informazioni!

**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](http://www.fastferrovie.it)**



## **Ripartizione Nazionale Servizi Di Condotta**

**10 dicembre 2006**

Da un primo esame della ripartizione prospettataci dall' Azienda, possiamo rilevare come il progetto di mettere insieme parte della produzione Passeggeri con quella della DTR, prospettato con la ripartizione precedente, sparisce completamente tornando a turni di servizio specializzati. Comunque, relativamente alla tipologia di trasporto, possiamo fare le seguenti considerazioni per la Passeggeri:

- ⇒ L' offerta commerciale resta sostanzialmente invariata rispetto alla precedente;
- ⇒ Tutti i part-time sono passati a full-time fatta salva qualche piccola eccezione;
- ⇒ E' aumentata l' offerta commerciale sull' AV sia della linea Roma- Napoli, sia della Torino -Milano;
- ⇒ Riguardo al fabbisogno del PdM sostanzialmente si può dire che siamo in linea di massima sui valori della passata ripartizione con qualche carenza su alcuni impianti.

Per quanto riguarda il Trasporto pubblico locale possiamo affermare che:

- ⇒ L' offerta commerciale subisce poche variazioni rispetto alla precedente;
- ⇒ Si registra, soprattutto in alcune regioni (Sicilia, Sardegna, Puglia e Calabria), un forte calo di fabbisogno di personale di macchina;
- ⇒ Si registra una modifica all' assegnazione dei mezzi alle Regioni.

Ovviamente questa è una valutazione del tutto parziale, in quanto la ripartizione stessa ci è stata consegnata solo due giorni fa; siamo in attesa di una verifica dalle nostre strutture territoriali.