



O.R.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA

Int. Stazione F.S. Milano C.le Piazza Duca D'Aosta 20125 Milano
Tel. 0266988627 - 0263712675 - 0263712959 Fax. 0263712229- Tel. F.S. 2959 - 2543 - 2020 - 2675 Fax F.S. 2229
Sito Internet: www.sindacatoorsa.it E-Mail: sr.milano.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Informativa TLN 3/2011

TLN : INCONTRI 10- 11 MARZO 2011

PRIME VERIFICHE SU TABELLE CLASSIFICATORIE, PARAMETRI E PROGRESSIONI DI CARRIERA AUTOMATICHE

Nei giorni 10 e 11 marzo si sono svolti i previsti incontri relativi alla prossima costituzione di TLN , in tale ambito l'Amministratore Delegato, Dott. G. Biesuz, ha comunicato che entrambi i Consigli di Amministrazione (Trenitalia e LeNord) hanno autorizzato il definitivo conferimento a TLN che assumerà la nuova denominazione di TRENORD.

Attualmente le condizioni non ancora perfezionate riguardano rilascio del Certificato di Sicurezza (ma dovrebbe essere concesso a breve) e l'autorizzazione dell'Autorità Garante per la Concorrenza; in quest'ultimo caso i tempi sono di 45 giorni che si estendono a 60 nel caso in cui venga aperta la fase di istruttoria.

E' stato comunicato che anche la Regione Lombardia sta sostenendo la scelta delle due aziende, infatti nei giorni scorsi è stato sottoscritto dal Presidente e dall'Assessore alle Infrastrutture un documento che promuove la costituzione della Società Regionale.

L'A.D. inoltre ha chiarito che confluirà nella costituenda Società TRENORD tutta la società LeNORD, con i relativi servizi aeroportuale e passeggeri internazionale BU del Brennero, il conferimento, come comunicato nella precedente nostra informativa, dovrebbe avvenire nel primo semestre di quest'anno.

Entro il mese di marzo TLN intende avviare una capillare operazione informativa rivolta tutti i dipendenti di TLN in cui saranno comunicati gli obiettivi, le strategie, e gli investimenti della Società

A seguito delle nostre ripetute sollecitazioni l'A.D. si è finalmente espresso sugli assetti contrattuali proponendo il seguente percorso:

- a. Applicazione del Contratto della Mobilità (4 punti definiti nell'accordo del 30 settembre),
- b. Accordo di armonizzazione di validità transitoria su 3 punti:
1) Scala Classificatoria 2) Retribuzione 3) Orario di Lavoro,
- c. Per i restanti istituti, cioè tutto ciò che non è sancito nell'Accordo di Armonizzazione, applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie a tutti i dipendenti.

Questa scelta mette pericolosamente la trattativa di 2° livello in antitesi a quella del CCNL, quindi abbiamo evidenziato che il percorso proposto dall'azienda pur non rispecchiando la nostra richiesta che prevedeva l'applicazione completa del CCNL delle A.F. **merita interesse anche solo per verificarne i contenuti.**

Ricordiamo che questa proposta segue soluzioni per noi inaccettabili quali la definizione di un contratto aziendale legato da qualsiasi riferimento collettivo nazionale, contratto aziendale e mantenimento dei due diversi contratti nazionali, definizione di un contratto innovativo della sezione TPL area ferro.

La nostra attenzione è anche motivata dalla necessità di armonizzare due condizioni contrattuali molto diverse contrattando gli effetti derivanti dal conferimento cercando di tutelare nel migliore dei modi gli interessi dei lavoratori.

Per quanto attiene la scala classificatoria di armonizzazione la proposta aziendale prevede come valori minimo e massimo quello risultante dalla comparazione delle attuali retribuzioni fisse di Trenitalia e Le NORD, dal valore parametrico di ingresso si raggiunge quello apicale attraverso cinque avanzamenti di pari importo economico.

La proposta aziendale prevede che gli incrementi economici si maturano in automatico ogni 8 anni, questo periodo di tempo viene dimezzato in presenza del raggiungimento di obiettivi di performance.

Sulla proposta aziendale abbiamo avanzato la prima perplessità di carattere politico e di opportunità in quanto nell'ambito del CCNL della Mobilità è in corso la discussione per definire una nuova scala classificatoria , **la seconda che 44 anni per raggiungere il valore apicale è un periodo assolutamente inaccettabile ed irricevibile**, la terza che l'introduzione di percorsi abbreviati legati a performance dei dipendenti ci trova mal disposti, specialmente se non legati a criteri oggettivi e facilmente verificabili.

La materia appare certamente complessa e la trattativa complicata in quanto stiamo parlando di un'armonizzazione di due diverse scale classificatorie la riunione è stata aggiornata al prossimo 25 marzo ed a seguire sono in programma altri 2 incontri al 30 marzo ed il 1 aprile.

Milano, 11 Marzo 2011

Considerazioni Scala Classificatoria TLN

In relazione alla proposta avanzata da TLN occorre cambiare l'impostazione aziendale che prevede la confluenza del personale di Trenitalia e di LeNord alla nuova scala utilizzando il criterio dell'anzianità maturata nelle rispettive aziende.

Più specificatamente TLN ha predisposto una nuova scala individuando come base la retribuzione più bassa derivante dalla comparazione del CCNL A.F. e Autoferro + una quota dell'ICV (occorre chiarire meglio quali sono le voci considerate) parimenti è stato fatto per definire la retribuzione più alta.

Questa proposta prevede inquadramenti iniziali più bassi, ma permette ai dipendenti di LeNord sia attuali sia nuovi assunti ipoteticamente assunti con il contratto di LeNord una retribuzione più alta quindi possiamo affermare che a fronte di una minor retribuzione di ingresso si raggiunge, negli anni, una retribuzione superiore quindi le situazioni si possono compensare.

Dalla retribuzione minima si raggiunge quella massima attraverso degli scatti (5) che vengono maturati nella proposta aziendale ogni 8 anni.

E' stata già modificata la prima impostazione aziendale che prevedeva la crescita orizzontale vale a dire il parametro rimaneva lo stesso con un'impostazione verticale attraverso un aumento del valore parametrico.

Formata questa scala che si distingue prevalentemente per mestiere il personale viene collocato nella nuova scala rispetto all'anzianità acquisita garantendo eventuali differenze retributive con differenze ad personam.

Questa condizione non può essere condivisa perché determinerebbe un elevato numero ad persona è penalizzerebbe il personale che sarebbe costretto ad attendere maggior tempo per acquisire l'importo economico atteso.

In particolare questa situazione riguarderebbe il personale di Trenitalia che sarebbe costretto ad attendere un maggiore numero di anni per ottenere un aumento economico, si potrebbe ipotizzare anche un Assegno ad Personam non riassorbibile ma questo determinerebbe diversità economiche non giustificate.

Sul trasferimento e quindi sulla confluenza riteniamo corretto che il criterio utilizzato sia quello della retribuzione, ovvero il personale sarà inquadrato nella nuova scala classificatoria rispetto al montante della retribuzione fissa percepita con esclusione degli APA.

In caso di maggiore retribuzione percepita questa sarebbe garantita da una quota Ad Personam che sarebbe assorbita dal passaggio di parametro in questo senso è necessario mantenere l'anzianità maturata in Trenitalia e LeNord.

Quest'ultima condizione determinerebbe un'invarianza di costi per l'azienda ed il mantenimento dei diritti dei lavoratori, poniamo ad esempio che il personale di Trenitalia inquadrato al D2 transiti al penultimo parametro della nuova scala passando al parametro più alto dopo 6 anni, allo stesso modo il maggior costo dei dipendenti di LeNord sarebbe compensato dal personale neo assunto.

Per rendere meglio le idee di seguito riporto in modo schematico una possibile confluenza riferita al Personale di Bordo prendendo come importo parametrico indicativo quello proposto nel CCNL della mobilità da valore di € 11.296.

L'importo dei dipendenti di TLN tiene in considerazione quanto comunicato dall'azienda in merito all'importo degli ICV del Personale di Scorta.

Nuova Scala TLN

Lavoratori	LENord			Confluenza	TLN			Confluenza	Trenitalia		Lavoratori	
	Parametro	Importo		Passaggio	Parametri Scala di Armonizzazione	Lavoratori	Importi Scala di Armonizzazione	Passaggio	Parametro	Importo		
					Profilo CT/CST							
					158	258	€ 1.784,77	←	D1	€ 1.784,32	258	
					6 anni ↑			↑6 anni	Mantenimento anzianità Trenitalia			
					151	528	€ 1.705,70	←	D2	1712,95	528	
					3 anni ↑			Garantita differenza ad personam assorbibile				
24	165	€ 1.679,57	→	148	24	€ 1.671,81						
Garantita differenza ad personam assorbibile			↑ 8 anni	3 anni ↑								
113	158	€ 1.637,20	→	144	113	€ 1.626,62						
Garantita differenza ad personam assorbibile Mantenimento anzianità LeNord			↑ 8 anni	2 anni ↑ Apprendistato								
155	135	€ 1.525,27	→	135	155	€ 1.524,96						
292											786	
Piede parametrico come da CCNL					11,296							

RIEPILOGO COSTI											
Attuali costi LeNord				Costi TLN				Attuali costi Trenitalia			
Costo	Parametro	Lavoratori	Importo	Costo	Parametro	Lavoratori	Importo	Costo	Parametro	Lavoratori	Importo
Costo	165	24	€ 40.309,68	Costo	158	258	€ 460.470,14	Costo	D1	258	€ 460.354,56
Costo	158	113	€ 185.003,60	Costo	151	528	€ 900.607,49	Costo	D2	528	€ 904.437,60
				Ad Personam	151	€ 7,25	€ 3.830,11				
Costo	140	155	€ 236.416,85	Costo	148	24	€ 40.123,39				
				Ad Personam	148	€ 7,76	€ 186,29				
				Costo	144	113	€ 183.808,51				
				Ad personam	144	€ 10,58	€ 1.195,09				
				Costo	135	155	€ 236.368,80				
				Ad personam	135	€ 0,31	€ 48,05				
Totale		292	€ 461.730,13	Totale		1.078	€ 1.826.637,87	Totale Trenitalia		786	€ 1.364.792,16

RAFFRONTO COMPLESSIVO		
Aziende	Lavoratori	Costo
TLN	1.078	€ 1.826.637,87
Trenitalia + LeNord	1.078	€ 1.826.522,29
Differenza	Maggior Costo	€ 115,58