Segreteria Regionale Toscana

Informativa Cargo

Il giorno 4 febbraio nell'incontro tra le Organizzazioni Sindacali e l'Ad di FSI Dott. Mazzoncini è stato consegnato alle OS, un documento: "Rilanciare il" BUSINESS della Logistica e del Trasporto merci": una reale opportunità di sviluppo per il GRUPPO FS.

La tempistica di presentazione può far solo pensare ad una gran fretta a realizzare il progetto.

Il piano presentato, con delle slides esplicative, traccia un percorso ben definito finalizzato a fare diventare il Gruppo FS il leader nel trasporto merci ferroviario transalpino (all'estero) pur mantenendo l'attuale posizione rilevante in Italia.

Il fatturato di tutte le società del Gruppo che lavorano sullo spostamento delle merci è di 1 miliardo di euro con l'impiego di 5000 persone per l'anno 2015.

Si è registrata una perdita netta di 120 milioni di euro nell'anno 2015, 800 milioni totali negli ultimi 5 anni.

Trenitalia Cargo, secondo i dati aziendali, da sola, ha subito una perdita netta di circa 100 milioni di euro.

Il costo unitario di Cargo per il trasporto delle merci è di 15,7 euro/treno ×km mentre per le altre società è di 12 euro /treno × km (dati aziendali).

Altri indicatori di produzione analizzano i dati seguenti:

-ore di condotta per addetto pari ad 1,25 ore al giorno;

-puntualità treno, 70% entro i 30 minuti di ritardo;

-velocità media dei treni 51 km/h;

-percorrenza media locomotive 70.200 km /anno;

-indisponibilità media locomotive 40%;

-età media rotabili maggiore di 30 anni;

-costi personale indiretto 10% dei costi totali (il doppio di quello ottimale).

Cosa vogliono fare:

Attraverso un processo di ristrutturazione, coordinamento, controllo, specializzazione ed integrazione delle diverse società del Gruppo FS, si intende creare un Polo dedicato.

Il Polo deve consentire al Gruppo FS di avere un ruolo di rilievo nel mercato europeo.

Il Polo si concentrerà su soluzioni integrate di trasporto merci e logistica facendo leva sull'utilizzo del trasporto su rotaia.

La strategia che vogliono mettere in atto comporterà l'acquisizione di traffici sui sette corridoi Transalpini e sui due corridoi Nazionali, collegando la Pianura Padana ai porti di Genova, La Spezia, Livorno, Trieste.

Il Polo dovrà riuscire ad offrire ai clienti:
-una ampia gamma di servizi di logistica e di trasporto merci alle migliori condizioni di mercato.
Sempre secondo il progetto presentato la competitività deve essere raggiunta:
-nella trazione ferroviaria sugli assi cui opererà direttamente;
-nella messa a disposizione di locomotore e carri e depositi.
-nella produzione di servizi terminalistici.
-nell'attuazione di politiche oculate su cosa fare e su cosa far fare ad altri, e attuare partnership e collaborazioni.

Assetto organizzativo: tutte le società in un Polo.
Quali sono le società:
Fs logistica, Cemat, TX Logistica, Trenitalia Cargo, Fs jit Italia, Logistik France Trenitalia, SGT Società gestione terminali, FS terminali Italia e parte di Serfer.
Integrare le competenze commerciali in modo da avere una gestione unica del portafoglio clienti.
Gli obiettivi:
Fase 1 risanamento (in particolare di Trenitalia Cargo) 2016 -2018.
Fase 2 sviluppo 2019–2020.
Risanare la Divisione Cargo è condizione necessaria per creare il Polo!!!.
Per risanare la Divisione Cargo è necessario un piano di interventi che rivedano in profondità l'attuale modo di operare con effetti sui ricavi e sui COSTI OPERATIVI.

AZIONI SUI COSTI OPERATIVI.
Radicale revisione della macchina produttiva con una nuova organizzazione della produzione ed una modifica del reticolo degli impianti e delle strutture indirette.
REGOLE DEL LAVORO ANALOGHE A QUELLE DELLE ALTRE IMPRESE FERROVIARIE PRESENTI IN ITALIA

Segreteria Regionale Toscana

Evoluzione flotta locomotive:

1) Dismettere le locomotive 656 e 633 entro il 2018.
2) Dismettere 12 locomotive 655 entro il 2018 e le restanti entro il 2016.
3) Acquistare 30 locomotive nuove per utilizzarle in Italia.
4) Noleggiare 20 locomotive E189 interoperabili.

Sì passerà da 370 locomotive di oggi a 294 del 2019.

Presidi Equipaggi:
Utilizzo della Base operativa con un suo allargamento anche al di fuori del perimetri comunali.
I presidi soppressi sono 20 con una riduzione percentuale del 48%.
In Toscana viene proposta la soppressione di Pisa e Grosseto, rimangono operativi Livorno Chiusi e FIRENZE? ??? (attualmente Firenze non ha più personale).

Presidi Terra:
I presidi soppressi sono 45 con una riduzione percentuale del 42 %.
In Toscana scompare Pisa, Firenze e Prato.
Rimangono Massa, San Giovanni Valdarno, Lucca Fiorentina di Piombino, Livorno.

Il Piano Industriale prevede un forte incremento dei servizi ad Agente Unico con TPC in modo da arrivare ad utilizzare questo equipaggio su più del 65% dei treni.
Si prevede la riduzione dei costi degli indiretti dall'attuale 10% al 5,1% nel 2020.

Sinergie Commerciali:
Creare un coordinamento commerciale a livello di Polo.
Internalizzazione dei fattori della produzione.
Nel 2015 molti servizi di trazione ferroviaria sono stati fatti da altre imprese ferroviarie extra Polo per un valore di 250 milioni di euro.
La possibilità di Internalizzare tali servizi dipenderà dalla capacità che il Polo avrà ad erogare servizi efficienti ed efficaci.
Per creare il Polo e passare dalla fase progettuale a quella realizzativa serve un Accordo con le Organizzazioni Sindacali.
Il percorso di trattativa deve concludersi entro il giugno 2016.

Segreteria Regionale Toscana

Principali criticità da risolvere:
Risanamento divisione Cargo.
Per fare questo il piano auspica un accordo con le OS per modificare il contratto di lavoro in modo da poter rapidamente attuare le iniziative organizzative (base operativa allargata chiusura impianti ecc ecc).
RICOLLOCARE le eccedenze dovute alle operazioni di riorganizzazione attraverso il Fondo e la mobilita verso altre aziende del gruppo.
Questo in sintesi è quanto presentato a Roma.

Chiaramente dopo questo documento l'incontro Territoriale del 9 febbraio con il Capo Area Dott. Maurizio Rocco Romano era privo di significato. Ci ha permesso solo di registrare le richieste aziendali riguardanti la doppia residenza per il Personale mobile di Pisa su Livorno e per il Personale Mobile di Grosseto su Livorno o in alternativa su Roma,
L' ulteriore richiesta di utilizzo, per tutto il personale mobile della Toscana, di tutte le flessibilità previste dal CCNL.
L'incontro non ha mai superato la fase interlocutoria e tutte le richieste sono state rispedite al mittente da parte di tutte le OS presenti al tavolo.
Senza un preciso quadro Nazionale che preveda un Piano Industriale condiviso è perfettamente inutile cedere a deroghe normative territoriali.
E' stato affrontato anche il problema del Parcheggio per il personale di Pisa ma senza risposte esaurienti.
Per quanto riguarda le sale di sosta di Livorno DL e Livorno Calambrone c'è stata disponibilità aziendale per una sistemazione decorosa e per l'inserimento delle due sale di sosta in un programma di pulizia periodica dal quale per adesso sono escluse.
Non è stato fatto nessun verbale di incontro.
Enrico Casella
Fastferrovie Toscana.