

IN QUESTO NUMERO

- *Piano d'impresa*
- *Appalti di pulizia gestiti dalle società del Gruppo di Stasio*
- *RFI: Esito incontri*
- *Problematica accompagnamento notte*

Piano d'impresa... i mancati finanziamenti avranno pesanti ricadute sull'occupazione.

Negli spazi che l'attività di mediazione per il contratto della Mobilità che il Ministero dei Trasporti sta svolgendo, il sindacato ha sollecitato il Gruppo FS a riprendere il confronto e a verificare quel Piano d'Impresa al quale nell'agosto 2007 aveva dato un assenso politico.

È necessario ricordare che il sindacato aveva valutato positivamente il Piano d'Impresa presentato dall'Ing. Moretti per le prospettive di sviluppo in esso programmate, nonostante la drammatica situazione economica di Trenitalia. Del resto anche il Governo di allora, per espressa dichiarazione del Ministro Padoa Schioppa, aveva dato il suo "ok tecnico" (terminologia a nostro avviso singolare per un Governo) assicurando le risorse economiche necessarie, ma le vicissitudini politiche prima e il cambio di legislatura poi non hanno permesso che all'ok tecnico si potesse fare seguito anche con le necessarie risorse economiche, come poteva avvenire con la ricapitalizzazione della Direzione Cargo.

Nel 2008, vista l'impossibilità di una ricapitalizzazione della cargo, a seguito di una riduzione del Capitale a poco più di un miliardo di euro, l'ing. Moretti ha comunicato al Sindacato che il 2008 sarebbe stato un anno di "pattinamento" e non avremmo potuto avere lo sviluppo previsto nel suo Piano d'Impresa.

A distanza di un anno, a seguito di un autunno 2008 convulso di incontri che non hanno portato nessun accordo con il sindacato, ci siamo ritrovati a dover chiedere all'AD del Gruppo FS qual è

il nuovo Piano d'Impresa o quali modifiche ritiene di fare al vecchio Piano.

Così, fra gli incontri per il nuovo CCNL della Mobilità, il sindacato dei ferrovieri ha chiesto l'apertura del confronto sul Piano Industriale. Gli incontri tenutisi nelle scorse settimane sul tema specifico hanno evidenziato una drammatica situazione di crisi per il Gruppo FS.

Gli argomenti frutto di discussione sono stati, oltre all'aggiornamento del Piano Industriale - che forse sarebbe più giusto definire Piano d'emergenza - R.F.I. e Trenitalia, e nello specifico i settori merci e Passeggeri Alta velocità.

A differenza di quanto si legge sui giornali al sindacato è stata da subito rappresentata una drammatica situazione finanziaria del gruppo.

Le due più grandi società, RFI e Trenitalia, hanno un indebitamento pregresso di ben 9 miliardi di euro così ripartiti: RFI ha debiti pregressi per ben 3 miliardi mentre Trenitalia per 6 miliardi di euro.

Situazione che se dalla prospettiva di RFI - che ha un ingente capitale sociale e di fatto opera in un regime di monopolio - è sostenibile, diventa insostenibile dalla prospettiva di Trenitalia, che ha un capitale sociale di 1,033 miliardi di euro ed opera in un mercato di concorrenza senza regole e con una forte pressione di lobbies economiche che, nel silenzio della politica e - noi sospettiamo, visto il suo modo di fare a dir poco opinabile - con il tacito assenso dell'Ing. Moretti, speculano cercando di aggredire le parti redditizie del mer-



**[...]
I mancati
finanzia-
menti per il
trasporto
merci
intorno ai
61 milioni di
euro,
incidono per
una
percentuale
rilevante nel
bilancio
della
direzione
cargo[...]**

cato ferroviario.

Negli incontri tenuti a livello di Gruppo FS si è evidenziato che la fonte di tutti i problemi è la mancanza degli stanziamenti economici, che si aggirerebbero intorno ai 600 milioni di euro.

Nelle riunioni con RFI abbiamo appreso che per questa società mancherebbero circa 350 milioni di euro di finanziamenti, ma le risorse per gli investimenti e la realizzazione delle opere già previste nel piano d'impresa restano confermate.

L'ing. Elia - AD di RFI SpA - ha tenuto a precisare che la realizzazione delle opere ha confermato fino ad ora le previsioni del Piano Industriale e che le attivazioni sono avvenute nei tempi previsti.

I mancati finanziamenti dovrebbero ricadere sulla manutenzione ordinaria che ad oggi registra una riduzione di trasferimenti di poco superiore ai 300 milioni di euro che, evidentemente, peseranno nel bilancio 2009, con gravi ripercussioni sul lavoro e conseguentemente sullo stato di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura nazionale.

Dalle previsioni fatte dalla società, dovremmo affrontare la chiusura periodica di alcune linee, ad esempio nella fascia notturna, con la conseguente riorganizzazione degli orari di manutenzione, con diverse turnazioni e recuperi significativi sul fronte occupazionale.

Dalle anticipazioni fatte è evidente la volontà aziendale di una forte riduzione del personale che si aggirerà intorno alle 2/3 mila unità, chiudendo linee per i tempi necessari a fare interventi mirati, chiudendo impianti e concentrando le risorse principalmente sulle linee ad alta valenza commerciale. La necessità che la dirigenza ha manifestato è stata quella di una radicale riforma dell'organizzazione del lavoro.

L'ing. Soprano - AD di Trenitalia SpA - ha quantificato i mancati finanziamenti per il trasporto merci intorno ai 61 milioni di euro, che incidono per una percentuale

rilevante nel bilancio della direzione, e per il trasporto universale passeggeri intorno ai 150 milioni di euro, che incidono percentualmente meno che nel settore merci. Ma il combinato disposto delle riduzioni dei due vettori e le strategie aziendali (che si concentrano nel trasporto ferroviario commerciale), comportano una drammatica riduzione - e in certe zone addirittura la chiusura - del trasporto ferroviario del Sud Italia e delle Isole.

Sul fronte del trasporto regionale, elegantemente glissato non avendo avuto incontri specifici, sembrerebbe che ancora non vi siano certezze per i 480 milioni necessari per i contratti di servizio e il miliardo di euro chiesto per gli investimenti (acquisto treni), ma riteniamo che la situazione sia vicina ad una conclusione positiva per Trenitalia.

Nel dettaglio del trasporto Cargo è evidente che la crisi industriale ha una forte incidenza sul trasporto, che registra ad ora una forte riduzione della produzione per circa un terzo, sembrerebbe che siano pochi i settori che non hanno trasmesso l'effetto crisi sul trasporto

In questo contesto oltre che dalle imprese concorrenti, che abbattano i costi di trasporto sfruttano il dumping sociale dato dai contratti in essere, la maggiore concorrenza proviene dal trasporto merci su gomma, che ha ridotto le tariffe grazie agli incentivi concessi dal Governo.

È evidente che possiamo sintetizzare il tutto dicendo che la politica del Governo ha di fatto tolto risorse al trasporto ferroviario e ha ceduto alla lobby dell'autotrasporto in controtendenza alle politiche comunitarie.

Non ci sfugge che la riduzione del trasporto avrà anche forti ripercussioni sul fronte manutentivo di Trenitalia, dove è prevista la demolizione di 171 locomotori elettrici, (di cui 100 E 656) e di 73 locomotori

diesel, oltre a circa 8000 carri.

Inoltre si avranno forti ricadute nell'organizzazione del lavoro, sull'organizzazione degli impianti, sulla gestione del personale fino alla modifica degli equipaggi. Riorganizzazione che rende possibile una riduzione di circa 3000 persone.

Nel dettaglio del trasporto passeggeri, la società ha prima concentrato l'attenzione sul servizio universale confermando gli attuali finanziamenti da stato di 106 milioni di euro a fronte di un fabbisogno certificato di 254 milioni previsti anche nel contratto di programma.

Il differente finanziamento comporta una consistente riduzione di treni che è stato dettagliato evidenziando i costi, i ricavi e le frequentazioni.

Nelle ipotesi avanzate dalla società sono stati evidenziati in un primo caso circa 800 unità in esubero; nel secondo caso conseguenze molto simili alla Direzione Cargo, con probabile miglioramento dei costi per il fermo macchina e demolizioni di materiali.

Di fronte a una siffatta situazione il filo conduttore della necessità di efficientamento delle strutture degli impianti e degli equipaggi - agente solo - è stato confermato anche nel trasporto passeggeri con una consistente riduzione degli attuali impianti e presidi passando a 10 impianti per il servizio universale e 3 per il servizio AV, che accorperebbero in strutture uniche sia il PdM che il PdB.

In questa fase preferiamo lasciarvi alla lettura delle slide che ci hanno consegnato per la riscrittura della famosa circolare 25, ma possiamo già dire che a fronte di principi inaccettabili saremmo curiosi di capire come certi principi verranno scritti in testi di tipo "giuridico".

In conclusione, è evidente che quello che appare sui giornali e che l'Ing. Moretti ha detto nell'audizione

alla 8ª Commissione Lavori Pubblici e Comunicazione del Senato, non sembra corrispondere a quello presentato al sindacato.

Siamo certi che la situazione è di forte crisi, ma riteniamo che decantare bilanci quasi in equilibrio non aiuti il Gruppo FS, dove già nei due anni precedenti all'attuale crisi vi è stata una ulteriore riduzione di personale di circa 9.400 unità e una riduzione del costo del lavoro di circa il 7,5 %.

Le previsioni oggi di forti riduzioni di produzione non possono trovare la condivisione del sindacato, che non vede più nel Piano Industriale dell'Ing. Moretti quello sviluppo che aveva programmato.

Come sindacato non possiamo certamente esimerci dal problema della reale crisi economica che sta investendo tutto il mondo, ma chiediamo di poter individuare insieme gli strumenti idonei, i margini d'intervento, le azioni sul lavoro necessarie e le regole comuni per tutti che devono essere scritte. Solo attraverso azioni condivise è possibile chiedere al sindacato di essere responsabile, governare il difficile momento dando da subito prospettive di garanzia occupazionale e non con la spada di Damocle di nuove e pesanti ricadute sul lavoro.

Detto ciò non possiamo farci coinvolgere da una Società che vorrebbe chiaramente costringere il sindacato a condividere modifiche organizzative sfruttando l'emotività della crisi economica.

[...]
**la politica del
Governo ha di
fatto tolto
risorse al
trasporto
ferroviario e
ha ceduto alla
lobby
dell'autotrasporto in
contro-
tendenza alle
politiche
comunitarie**
[...]



Appalti di pulizia gestiti dalle Società del Gruppo Di Stasio

[...]

Senza alcuna considerazione delle numerosissime sollecitazioni, le imprese seguitano imperterrite ad inasprire le condizioni di lavoro dei dipendenti.

Proseguono, fatto ormai cronico e costante, a ritardare il pagamento delle retribuzioni.

[...]

Le strutture regionali della nostra Organizzazione Sindacale ci hanno segnalato una lunga sequenza di atti che ledono fortemente i diritti dei lavoratori da noi rappresentati - e non solo - e creano un clima di gravissima tensione sociale.

Le imprese Saes, Ceias, Sogeser, Servizi Globali, riconducibili tutte verosimilmente al Rag. Gaetano Di Stasio - quali titolari dei contratti di appalto con Trenitalia - ostinatamente seguitano ad attuare azioni contro i lavoratori, determinando un clima di incertezza che aggrava le loro già provate condizioni psicologiche, soprattutto in questa delicata fase di pre-gara, anche non pagando o non garantendo come dovuto le retribuzioni. Ad oggi, infatti, alcuni lavoratori del Lazio, della Puglia e della Sicilia non hanno ancora percepito lo stipendio di dicembre!

Le imprese sopra riportate continuano a mantenere fuori dal ciclo produttivo gruppi di lavoratori che, in base anche ad accordi da noi non sottoscritti, dovevano da tempo rientrare dagli ammortizzatori sociali e, da ultimo, avviano procedure di mobilità per un consistente numero di lavoratori con nuove gare di assegnazione in atto, richiedendo nel contempo ai sindacati di poter affidare in subappalto parte delle lavorazioni svolte dai lavoratori che si vorrebbero licenziare.

Tra l'altro queste stesse aziende, nel minacciare licenziamenti e nuovi ricorsi alla Cigs, riaffermano che tali provvedimenti si rendono ineludibili stanti le numerose riduzioni di attività di pulizia ordinate da Trenitalia.

Senza alcuna considerazione delle numerosissime sollecitazioni, le imprese seguitano imperterrite ad inasprire le condizioni di lavoro dei dipendenti.

Proseguono, fatto ormai cronico e costante, a ritardare il pagamento delle retribuzioni. Seguitano a mantenere i lavoratori assoggettati agli ammortizzatori sociali. Stanno cercando di utilizzare il subappalto per effettuare le lavorazioni sino ad oggi svolte dai lavoratori diretti che le aziende stesse vogliono estromettere dal ciclo produttivo, con l'apertura di una procedura di mobilità avvenuta all'inizio del mese di gennaio 2009.

Trattengono ma non versano alle aziende interessate le rate di cessione del V di stipendio, non versano i contributi per la previdenza integrativa, trattengono ai lavoratori ma non versano alle OO.SS. i contributi sindacali.

Tutto ciò viene giustificato dalle aziende con il motivo che vi sarebbero stati sia una radicale modificazione alle condizioni di appalto, sia una contrazione del volume dei servizi affidati dalla società committente, e assumono quale scusante del mancato pagamento dello stipendio il mancato introito dei corrispettivi delle commesse Trenitalia, venendo peraltro prontamente smentiti dai vertici di Trenitalia (vedi lettera Ing. Soprano)

I lavoratori sono esasperati dallo stato delle cose descritto e noi della Fastferrovie siamo molto preoccupati dall'evoluzione negativa della situazione, anche in merito a questioni di ordine pubblico. Riteniamo ormai intollerabile l'atteggiamento di queste imprese e a tal proposito sono state messe in piedi numerose iniziative, tra cui quelle indirizzate al Prefetto di Napoli e ai vertici Trenitalia (di cui si allegano le lettere integrali) nonché quelle ultime al prefetto di Roma e di Milano che si espletteranno agli inizi della settimana a venire.

Non ultimo, ad alimentare lo sconcerto è lo slittamento, per un cavillo legale, delle aperture delle buste di partecipazione alle nuove gare al 24 febbraio.

Chissà se prima dell'estate si riuscirà a ripristinare un minimo di serenità tra i lavoratori che vogliono poter espletare con tranquillità la propria prestazione lavorativa.

RFI : Esito incontri con l'AD della Società.

A seguito dell'incontro con l'amministratore Delegato ing. Moretti del 5 febbraio u.s., il 10 e l'11 febbraio u.s., si sono tenuti i due incontri programmati in quell'occasione in merito alla RFI S.p.A.

Nel corso dell'incontro del giorno 10 febbraio, al quale erano presenti sia hanno l'Amministratore Delegato di RFI sia l'Amministratore Delegato di Trenitalia, è stata avviata una ricognizione analitica in merito agli scostamenti che si sono andati determinando negli ultimi due anni nelle due società del Gruppo rispetto al Piano Industriale 2007-2011, mentre il giorno 11 febbraio è stato dedicato agli approfondimenti del quadro finanziario presentato da RFI.

Inoltre, come convenuto nell'incontro con l'AD del 5 febbraio, la ricognizione doveva riguardare cosa le due Società, Trenitalia ed RFI, stanno valutando per l'anno 2009 a seguito della nuova situazione finanziaria determinata dai provvedimenti legislativi, sia assunti che in corso di definizione da parte del Parlamento e del Governo.

Vediamo, nello specifico cosa è scaturito in merito a RFI S.p.A.

Dal confronto, sono emersi tre dati importanti :

1) Lo stato patrimoniale di RFI si presenta solido, infatti a consuntivo 2008 la Società registrerà un capitale sociale di circa 30 miliardi di euro (per grande maggioranza rappresentato dall'infrastruttura ferroviaria) a fronte di circa 3 miliardi di indebitamento.

2) I flussi da Stato in conto investimenti si annunciano complessivamente compatibili con gli investimenti programmati e sostanzialmente in linea con le ipotesi di Piano di Impresa del 2007.

3) Anche lo stato di attuazione degli investimenti viene descritto dalla società in linea con il Piano, e la programmazione dei prossimi anni, a partire dal

2009. Sostanzialmente, la società ha tenuto a precisare che , per quanto finora definito in sede legislativa, vengono confermati i programmi di investimento in atto e quelli poliennali già pianificati, sia per l'anno 2009 che per quelli successivi, nonché quelli per le nuove infrastrutture che per il potenziamento e l'adeguamento della rete tradizionale e i nodi.

Risulta essere invece, più complicata, la situazione in conto esercizio in quanto, la Società ha ribadito e precisato che la legislazione ha reso disponibili solo 863 dei 1.180 milioni di euro dichiarati da RFI quale fabbisogno 2009 a titolo di "**disponibilità di infrastruttura**", attività che, per la quasi totalità, consiste nel mantenimento in efficienza della rete in esercizio.

Una differenza in negativo di ben 317 milioni (circa il 27% dei 1.180 milioni di fabbisogno) pressoché a totale carico dell'attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura.

Inoltre, per la definizione del proprio budget 2009, RFI ha descritto un orientamento che ipotizzerebbe, una perdita massima in conto esercizio di 152 milioni di euro al netto dell'IVA, corrispondenti, quindi, comprendendo l'IVA, a 188 milioni, pari al 60% dei 317 milioni tagliati nei trasferimenti da Stato.

L'attuazione di tale ipotesi, comporterebbe la necessità di recuperare, rispetto al 2008 costi complessivi, per 129 milioni di euro, senza grandi ripercussioni sul costo del lavoro in quanto tale manovra sarebbe limitata a "soli" 15 milioni di euro, giudicata *indolore* dall'azienda, e comunque inferiore all'andamento registrato nel corso del biennio 2008-2009.

Qualora , invece, l'andamento nel corso del 2009 dei fondamentali elementi di ricavo (soprattutto, degli introiti da traffico), oppure, a partire dal 2010, dovesse assumere carattere strutturale lo sbilancio tra fabbisogno dichiarato da RFI e trasferimenti da Stato, occorrerebbe, secondo l'a-



*Una differenza
in negativo di
ben 317 milioni
(circa il 27%
dei 1.180
milioni di
fabbisogno)
pressoché a
totale carico
dell'attività di
mantenimento
in efficienza
dell'infrastruttura*

[...] L'esigibilità della clausola sociale in termini di garanzia della totale occupazione, della applicazione del CCNL A.F. e del mantenimento del reddito per tutti i lavoratori, rimane priorità inscindibile

NOME SOCIETÀ

Via Albana 1 - c.a.p. 00177
Roma

Tel.: 06.64829000

Fax: 06.47307556

E-mail: sn@fastferrovie.it

Siamo su internet

www.fastferrovie.it

Comitato di Redazione:

Direttore **Pietro Serbassi.**

Responsabile **Antonio Scalise.**

Redazione **Chiara Bandieri,**
Massimiliano Pantanella.

Responsabile Grafico **Luca Vitali**

PAGINA 6

zienda, operare un corrispondente recupero dei costi complessivi per l'esercizio dell'infrastruttura e dei connessi ulteriori obblighi posti a carico del Gestore Infrastruttura. In tal caso, il recupero di tutti i 317 milioni dovrebbe essere portato a regime entro l'anno in corso e quindi, secondo l'azienda, essere operato già nella parte finale del 2009.

In tale ipotesi, agli efficientamenti determinati dall'innovazione tecnologica sarebbe necessario affiancare, secondo l'azienda, una significativa razionalizzazione delle attività di manovra (comunque interessate a riassetto in relazione alle nuove esigenze delle imprese ferroviarie nel trasporto merci) ed una riorganizzazione dei servizi di movimento e di manutenzione. Su quest'ultimo aspetto, pertanto, RFI ha comunicato di avere avviato uno studio che sta esaminando le situazioni operative riorganizzabili nell'ambito dei 7.000 Km di infrastruttura che attualmente sono interessati da un carico di circolazione fino a 40 treni al giorno.

Problematica Accompagnamento Notte

Conclusa con esito negativo la II fase della procedura di raffreddamento e conciliazione prevista dalla L. 146/90, come modificata ed integrata dalla L. 83/2000.

Si è tenuto il giorno 12 febbraio 2009 presso il Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali, l'incontro per

l'esperimento della II fase della procedura di raffreddamento e conciliazione.

Detta riunione faceva seguito alla precedente del 30 gennaio, rinviata appunto al 12 febbraio, su proposta dell'associazione datoriale Federtrasporto con il consenso delle OO.SS. Da parte delle OO.SS. la proposta è stata accettata in quanto veniva garantita da Federtrasporto la presenza del Committente - leggesi Trenitalia - e delle imprese interessate alla riunione

del 12 Febbraio, come da sempre richiesto dalle OO.SS., ed alla luce dell'esito delle gare di appalto che, come è noto, sono andate deserte; pertanto diventava indispensabile la presenza di Trenitalia, che avrebbe dovuto dichiarare i propri intendimenti circa l'espletamento di tale servizio, tenuto conto che il 17 febbraio 2009 termineranno gli appalti concessi alle Società CICLT e Wa-steels.

All'inizio dei lavori abbiamo dovuto constatare, purtroppo, l'assenza delle imprese interessate e l'ennesima assenza di Trenitalia, comunicata tra l'altro via fax direttamente al Ministero, solo il giorno 11, da

Federtrasporto.

Preso atto dell'assenza delle imprese e del committente il Ministero, registrate le osservazioni delle parti (OO.SS. e Federtrasporto) ha deciso di redigere un comunicato da inviare alla Commissione di Garanzia con l'esito negativo della procedura, allegando allo stesso tutti gli atti e i verbali in merito redatti in precedenza.

In una dichiarazione inserita nel comunicato stesso, come OO.SS. abbiamo manifestato sorpresa per le assenze di imprese e committente, visto che la richiesta di aggiornamento era stata avanzata da Federtrasporto in sede ministeriale; abbiamo inoltre stigmatizzato anche l'atteggiamento della stessa Federtrasporto, che a nostro avviso ha proposto di dilazionare i termini della vertenza aperta determinando e aggravando la già difficile situazione sociale, sviluppatasi nel settore a seguito delle decisioni del committente e delle imprese appaltatrici di apportare un taglio occupazionale di circa il 50% degli attuali livelli occupazionali.

Abbiamo altresì ribadito che per quanto riguarda il settore degli appalti ferroviari, l'esigibilità della clausola sociale in termini di garanzia della totale occupazione, della applicazione del CCNL A.F. e del mantenimento del reddito per tutti i lavoratori, rimane priorità inscindibile.