

IN QUESTO NUMERO

- *Al Paese serve il treno*
- *Procedure di raffreddamento con il gruppo F.S.*
- *Accompagnamento notte*

Agenda della settimana
WWW.FASTFERROVIE.IT

Nell'ambito della campagna permanente, promossa dalle Segreterie Nazionali di

FILT-FIT-UILT-UGL-ORSA e FAST,
denominata

“Al Paese serve il treno”

è stata programmata una

manifestazione a

Piazza della Croce Rossa, 1 Roma

il 13 aprile 2010

dalle ore 10.00 alle ore 13.00



Con questa manifestazione i ferrovieri rivendicano:

- Il ripristino dei collegamenti ferroviari contro i tagli dei treni del “servizio universale” da e per il Sud del Paese;
- Il finanziamento al trasporto ferroviario delle merci;
- Una migliore qualità del trasporto ferroviario regionale e pendolare.

La politica dei numeri, la politica del catalogare tutto sotto la voce dei costi, la politica della mera ricerca del profitto prima di tutto: sta sempre più mettendo a rischio la natura sociale delle ferrovie nel sistema Paese. Con queste logiche alcune regioni del sud rischiano l'isolamento, decine di collegamenti per e da il sud rischiano di essere chiusi definitivamente.

Avanti di questo passo, il trasporto merci su rotaia per più di mezza Italia, presto sarà solo un ricordo mentre il trasporto regionale e pendolare nonostante a distanza di un anno siano stati perfezionati la gran parte di contratti di servizio, in mancanza di rapidi e seri interventi strutturali per il lungo periodo, si rischia il peggioramento della qualità e quindi le maggiori difficoltà per il trasporto quotidiano di milioni di persone siano esse: cittadini, utenti, studenti, lavoratori.

Il grido di allarme del sindacato continua ad essere forte perché, l'insieme di negatività che vanno dalle scelte industriali di FS, alle limitate risorse pubbliche distribuite senza un accorto monitoraggio sui miglioramenti qualitativi del sistema, agli effetti della crisi economica ancora atto mettono a rischio di smantellamento una grossa parte del sistema ferroviario italiano.

Per queste ragioni continua l'iniziativa “ **Al paese serve il treno!**” .

Come lo scorso anno riteniamo importante che questa iniziativa sia condivisa con azioni concrete da tutte quelle forze politiche, sociali ed economiche che ritengono il trasporto ferroviario importante per il Paese e necessario per fare sistema aderendo alla campagna di sensibilizzazione messa in atto dalle Segreterie Nazionali di FILT – FIT – UILT – UGL – Orsa e **FAST**.

Procedure di raffreddamento con il gruppo FS si inizia con Trenitalia

[...] la nostra prima impressione è che la riduzione del disavanzo per il 2010 si concretizzi, quasi esclusivamente, mediante una riduzione selvaggia del personale che, più che seguire logiche industriali, tende a sfruttare tutte le possibilità esistenti con il rischio concreto di lasciare un'impresa disarticolata e poco funzionale a reggere le sfide del mercato [...]

Le Segreterie Nazionali di FILT-FIT- UILT -UGL-ORSA e FAST FerroVie, con lettera dell' 11 marzo 2010, hanno espresso unitariamente delle perplessità sulla gestione industriale del Gruppo FS, aprendo formalmente le procedure di raffreddamento e conciliazione come da dettati legislativi delle Leggi 146/90, 83/2000 e delle successive modifiche ed accordi in materia.

Limitando di molto il "cahier de doléances", i pochi ma significativi punti che rendono comunque evidenza dello stato di preoccupazione che i ferrovieri hanno in merito all'operato del management FS sono i seguenti:

- livello delle consistenze di personale inadeguato, con persistente calo aggravato dal mancato *turn over*;
- taglio dei servizi offerti alla clientela, con particolare riferimento alla soppressione dei servizi da e per il sud del Paese;
- stato di crisi e assetti del settore Cargo;
- mancata corresponsione dei premi di risultato;
- violazione delle regole contrattuali sulle relazioni industriali a livello nazionale e decentrato con continue azioni unilaterali sia sul piano organizzativo - in particolare in Trenitalia - che nell'utilizzazione del personale.

È lapalissiano che la sintesi solo parzialmente esemplificativa, come l'hanno definita le OS nella lettera citata, fa comprendere che la situazione creata è insostenibile per il sindacato, soprat-

tutto dopo gli impegni che il Gruppo FS ha preso il 15 maggio 2009.

Raccogliendo le richieste del Sindacato il Gruppo FS ha attivato gli incontri che si sono svolti nella settimana appena conclusasi riguardanti la Divisione Cargo il 30 marzo e la Divisione Trasporto Regionale il 1 aprile 2009.

Trenitalia Divisione Cargo – 30 marzo 2009

Premesso che l'ultimo incontro con la dirigenza della divisione Cargo su un tavolo di confronto nazionale è datato giugno 2009 e che, nel frattempo, la crisi industriale della Divisione ha assunto connotazioni drammatiche, risulta evidente quali e quante aspettative rivestiva l'incontro in questione. Dal conto economico della Divisione si evince la perdita di 300 ml di € per l'anno 2009. Le evidenti difficoltà di bilancio sono la base per il prosieguo della discussione che si impenna, ovviamente, nella disamina delle azioni industriali ed organizzative che la Divisione intende mettere in campo per ridurre il disavanzo.

L'ing. Vincenzo Soprano, A.D. di Trenitalia, ha illustrato le differenze fra il piano industriale 2007/2011 e le correzioni fatte in corso d'opera nella ricerca di azioni mirate al riequilibrio del bilancio, partendo da un'analisi legata alla crisi che ha coinvolto fortemente il settore del trasporto merci in genere, ma soprattutto quello su ferro, che ha trovato meno assistenza legislativa. Una serie di slide di confronto fra i vari competitor del trasporto merci, sia gomma/ferro che ferro/ferro, sia nazionale che internazionale, ha arricchito le

argomentazioni dell'AD di Trenitalia.

Riservandoci un'analisi approfondita appena ci verranno consegnate le slide, è stato evidente che le responsabilità che ha tentato di mettere in evidenza l'ing. Soprano sono da ascrivere soprattutto alle scarse risorse, conseguenza di un'inadeguata attenzione del Governo nei riguardi del trasporto merci ferroviario rispetto ai trasferimenti/sovvenzioni che invece elargisce al trasporto su gomma.

Facendo una sintesi volutamente estrema, la lunga presentazione dell'ing. Soprano - proseguita poi con gli approfondimenti sui livelli di produzione fatti dall'ing. Borgia - potrebbe riassumersi nel seguente modo: *auto-trasporto ricco di sovvenzioni nel 2007/2009, incrementate nel 2008/2010 con l'ecobonus del servizio intermodale, mentre Trenitalia resta svantaggiata rispetto ai diretti competitor su ferro, sia nazionali che internazionali, perché non potendo attuare il cosiddetto "cherry picking", cioè cogliere le migliori opportunità del mercato ma essere costretta a fare anche quella parte di trasporto cargo che necessita di sovvenzioni per soddisfare la mobilità delle merci socialmente utili, non riesce a compensare con i treni che riescono ad avere margini di guadagno quelli che non riusciranno mai ad autofinanziarsi.*

Nel programma proposto ha individuato un catalogo di circa 320 relazioni porta a porta, o come usa dire "point to point", tenendo fuori catalogo tutto il traffico diffuso. La divisione propone, quindi, ai clienti una sorte di "Catalogo" che fotografa il posiziona-

mento dell'impresa sul territorio nazionale con la conseguente offerta commerciale per tipologia di trasporto; tradotto nel linguaggio a noi più conge-



**Per sostenere i tuoi cari
Termine Fisso Fondo Futuro,**
la soluzione ideale
per chi vuole risparmiare, costruendo
un capitale da rendere disponibile
ad un beneficiario stabilito

Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo.
È possibile ritirare il Fascicolo Informativo presso tutti i punti vendita di HDI Assicurazioni.
Tutti i documenti sono disponibili all'indirizzo www.hdi.it

Al tuo fianco, ogni giorno

nale la drastica riduzione dei volumi di traffico che passano dai circa 60 ml di treni/Km del 2008 agli ipotizzati 35 ml di treni/Km per il 2010.

Le relazioni selezionate fanno oscillare il loro costo da un valore minimo di poco sopra il valore sopportabile dal mercato ad un costo massimo che

HDI

ASSICURAZIONI

PAGINA 3

[...] anche nella Direzione Trasporto Regionale i recuperi di produttività, individuati circa nel 10 %, ci sembra di aver capito che sono stati bruciati negli sconti fatti alle regioni che si aggirano su un valore del 9%[...]

triplica il prezzo medio di mercato. L'occasione è stata propizia per la società per decantare le ottime performance di TX Logistic, società controllata interamente da Trenitalia che fa trasporto merci internazionale usando per il proprio trasporto il *service* di locomotori e personale. La chiusura della presentazione della divisione Cargo è stata affidata all'ing. Borgia, che riprendendo stile "Blog" frasi dell'AD di Trenitalia, nel goffo tentativo di dimostrare coerenza di strategia, ha riassunto le sue intenzioni in una slide sulla condotta con un nuovo equipaggio composto da un macchinista e un polifunzionale. Posizione che il sindacato già era disposto ad affrontare il 15 maggio 2009 e successivamente nel mese di giugno 2009, ma l'ing. Moretti o il predecessore dell'ing. Borgia non lo ritenevano sufficiente. Comunque se il "nuovo" corso della divisione Cargo ritiene la strada della polifunzionalità a bordo e a terra una soluzione, non riteniamo necessario fare dietrologia ma guardare avanti.

Certamente nella fase di riorganizzazione non vorremmo che le scelte guidate dall'ing Borgia ripercorressero la strada fatta nella divisione Passeggeri N/I, nella quale i risparmi dati dal sindacato sono stati dissipati sull'altare di scelte incomprensibili e unilaterali.

Risulta evidente che la complessità dei temi esposti merita una discussione molto più ampia ed articolata, anche se la nostra prima impressione è che la riduzione del disavanzo per il 2010 si concretizzi, quasi esclusivamente, mediante una riduzione selvaggia del personale che, più che seguire logiche industriali, tende a sfruttare tutte le possibilità esistenti (mobilità interaziendale e intercategoriale, fondo bilaterale, ecc..) con il rischio concreto di

lasciare un'impresa disarticolata e poco funzionale a reggere le sfide del mercato; marginalizzando, di fatto, Trenitalia Cargo nel panorama trasportistico Nazionale.

Trenitalia Divisione Trasporto Regionale – 1 aprile 2010

Il direttore della divisione, Ing. Giancarlo Laguzzi, ha illustrato le azioni del piano industriale partendo dal dato del traffico costante che porterà un aumento di ricavi di circa l'1,5%, da reinvestire per l'acquisto di materiale rotabile. Rispetto al 2008 hanno apprezzato un aumento del 6% dovuto alla vendita dei servizi a catalogo e all'aumento dei biglietti. I servizi a catalogo, per completezza d'informazione, sono quei servizi non di pura trazione ferroviaria come le biglietterie che se le regioni ritengono necessari devono pagare oltre il contratto di servizio; azione comprensibile ma che qualche hanno fa non sarebbe mai stata permessa a Trenitalia.

Il direttore della Divisione Trasporto Regionale ha sostenuto che le assunzioni previste in attuazione dell'accordo del 15 maggio 2009 sono state limitate a 92 rispetto alle 218 concordate. Non ci è sfuggito il dato che a seguito dell'accordo del 15 maggio 2009 sono stati stipulati contratti di servizio con 15 regioni con vigenza di sei anni e diritto di prelazione sui successivi sei, mentre non sono ancora stati sottoscritti contratti con le regioni a statuto speciale come la Sicilia, la Sardegna e la Valle D'Aosta perché il Governo non ha ancora ufficializzato il contributo. Resta aperto il problema della Regione Piemonte per i noti fatti dovuti alla *querelle* aperta fra la ex presidente della Regione, On. Bresso e l'AD del Gruppo FS, ing. Moretti e dove è

stato dato corso alle gare. I contratti fino ad ora stipulati per un valore complessivo di circa 15 miliardi di euro hanno permesso di avviare la grande macchina degli investimenti, 2 miliardi di euro nei prossimi due anni che dovrebbero servire al rinnovo del parco rotabile e a dare più qualità al servizio.

Specularmente a quanto ci sembra sia avvenuto nella Direzione Passeggeri Nazionale /Internazionale dove i recuperi produttivi sono stati bruciati sull'altare della riorganizzazione, anche nella Direzione Trasporto Regionale i recuperi di produttività, individuati circa nel 10 %, ci sembra di aver capito che sono stati bruciati negli sconti fatti alle regioni che si aggirano su un valore del 9%. Non è il caso né il momento di fare polemiche, perché siamo solo all'inizio della fase delle procedure di raffreddamento, però se è vero che la ex Presidente della Regione Piemonte lamentava la mancanza di sconti per il Piemonte come invece era stato fatto per altre regioni, a noi qualche dubbio rimane sul perché sia nato quel grande scontro che potremmo definire "istituzionale".

Il progetto di nuova organizzazione degli impianti con l'unificazione delle distribuzioni è stato rinviato alla conclusione delle procedure di raffreddamento. Nei prossimi giorni rimangono da affrontare le problematiche inerenti la Direzione Passeggeri N/I, la D.T.A.I. ed R.F.I. che si svolgeranno dopo la pausa Pasquale.

Le Organizzazioni Sindacali, evidenziando che le riunioni che si stanno svolgendo sono esclusivamente riferite alle procedure di raffreddamento previste dalla legge 146/90, 83/2000 e successive modificazioni ed accordi, si sono limitate a prendere atto del-

le illustrazioni e si sono riservate di dare il giudizio completo al termine delle riunioni previste. Più volte ricorre in questa informativa il concetto che stiamo svolgendo le procedure di conciliazione e raffreddamento previste dalla legge sugli scioperi nei servizi pubblici, perché vorremmo che nessuno interpretasse questa fase come la procedura di avvio del Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito, nel quale molti ferrovieri e soprattutto il Gruppo FS hanno riposto grandi aspettative. Teniamo a ribadire chiaramente che come OS pretendiamo l'applicazione rigida di tutte le procedure previste negli accordi specifici e che l'applicazione del fondo dovrà avvenire con la stessa coerenza con la quale si applicano strumenti simili, cioè qualsiasi ammortizzatore sociale.

PER CONTARE DI PIU' **FAST**
FerroVie SpA

... PER TUTELARTI
... E CRESCERE INSIEME

ISCRIVITI ALLA
FAST-FERROVIE

Accompagnamento notte

Nella tarda serata del 1 aprile, presso la sede Trenitalia di Villa Patrizi, dopo un'intensa - e per certi versi difficile - fase negoziale si è giunti alla sottoscrizione degli accordi per le attività di gestione, pulizia e servizi connessi all'accompagnamento notte, in capo alle società Ciclit e Wasteels, presentatesi alla gara in ATI.

La problematica, che si stava trascinando avanti da alcuni mesi, si era acuita con l'invio negli ultimi giorni, delle lettere di licenziamento ai lavoratori del settore e in particolare sull'impianto di Messina (ma erano già pronte quelle per Roma). Gli accordi sottoscritti hanno permesso il ritiro dei licenziamenti, un sostanziale riequilibrio delle attività grazie alla redistribuzione dei servizi; ciò nonostante una riduzione dei volumi complessivi di produzione dovuti al taglio delle risorse che Trenitalia ha destinato al servizio universale. Il lavoro è ancora lungo, perché si sono prospettati nel tempo una serie di incontri di cambio appalto, ma ormai il solco è tracciato.

Verbale di accordo

Il giorno 1° aprile 2010, si sono incontrati, i rappresentanti di Trenitalia, della Compagnia Internazionale delle Carrozze Letti e del Turismo, della Wasteels, del Consorzio CNCP, del Consorzio Kalos, di ISCOT e le Segreterie Nazionali FILT CGIL- FIT CISL-UILTRASPORTI-SALPAS ORSA- UGL - FAST

Premesso che:

- La nuova gara per i servizi di Accompagnamento Notte e attività correlate prevede una separazione dei servizi di pulizia del materiale rotabile, ricompresi in altri appalti di pulizia ;
- I lavoratori addetti alle pulizie del settore accompagnamento notte rientrano a pieno titolo nell'ambito della clausola sociale stabilita dal protocollo della mobilità del 30/04/2009;
- Sarà trovata ricollocazione a tutti i lavoratori del pulimento di cui alla successiva suddivisione e la sistemazione di questi ultimi non influenzerà contenuti e garanzie previste dall'accordo del 5/8/2009 né la verifica Nazionale convenuta tra Trenitalia e le Segreterie nazionali nel medesimo accordo;
- Il transito dei lavoratori addetti alle pulizie presso i nuovi appaltatori sarà regolato secondo quanto convenuto con l'accordo del 5 agosto 2009 prima richiamato.

Si conviene che:

- Le premesse sono parte integrante del presente accordo.
- Il numero dei lavoratori del settore è stato individuato in 327 di cui :
 - a. 105 lavoratori PLM
 - b. 151 lavoratori CNCP (subappalto da CWL)
 - c. 71 lavoratori Wasteels
- I 327 lavoratori sono suddivisi nel seguente modo:

PLM	Totale personale	Di cui pulitori	Di cui logistica	Di cui Eccedenze*
Roma	41	30	11	
Milano	37	22	15	
Napoli	27	19	8	

Wasteels				
Roma	48	23	8	17
Milano	7	4	3	
Venezia	16	8	8	

*Rinvenienti da precedenti soppressioni di servizi internazionali.

CNCP				
Torino	25			
Bolzano	4			
San Candido	1			
Reggio Calabria.	19			
Siracusa	20			
Trieste	4			
Udine	2			
Venezia	22			
Calalzo	1			
Palermo	24			
Roma **	1			
Milano **	3			

**per contratto TNT

Relativamente all'impianto di Lecce il totale di 25 lavoratori è suddiviso in:

- Lecce 12 pulitori per attività di pulizia e 10 per l'attività di logistica;
- Bari 1 addetto ad attività promiscue;
- Taranto 2 addetti ad attività promiscue.

La Società Trenitalia, presenti i nuovi Appaltatori, ha comunicato un piano di assorbimento del Personale di pulimento così determinato:

Milano

- 24 pulitori verranno assegnati al lotto 1/Lombardia con assunzione entro il 16 aprile 2010 da parte della Società aggiudicataria ATI ISCOT in subordine alla definizione del cambio appalto del lotto 1, di cui tali 24 unità rappresentano una quota parte.
- 2 pulitori verranno assegnati alle attività accessorie inerenti i lotti di pulizia della regione Lombardia con assunzione entro il 29 aprile 2010.

Roma

- 20 pulitori verranno assegnati al lotto 4/Lazio con assunzione entro il 16 aprile 2010 da parte della società aggiudicataria CNCP.
- 37 pulitori verranno assegnati alle attività dei nuovi servizi di pulizia a bordo treno con assunzione entro il 29 aprile 2010 dalla Società Consorzio Kalos.
- 13 pulitori verranno assegnati alle attività accessorie inerenti i lotti di pulizia della regione Lazio con assunzione entro il 29 aprile 2010.

Lecce

- 12 pulitori verranno assegnati alle attività dei nuovi servizi di pulizia a bordo treno con assunzione entro il 16 aprile 2010 dalla Società Consorzio Kalos .

Napoli

- 12 pulitori verranno assegnati alle attività dei nuovi servizi di pulizia a bordo treno con assunzione entro il 29 aprile 2010 dalla Società Consorzio Kalos

- 7 pulitori verranno assegnati alle attività accessorie inerenti i lotti di pulizia della regione Campania con assunzione entro il 29 aprile 2010.

Comitato di Redazione:

Direttore **Pietro Serbassi.**

Responsabile **Antonio Scalise.**

Redazione **Vincenzo Multari,**
Samuel Porcella.

Hanno collaborato a questo numero:
Vincenzo Notarnicola .

Responsabile Grafico **Luca Vitali.**

Per quanto riguarda i lavoratori addetti alla logistica degli impianti di:

- Milano:
18 addetti, 15 provenienti da PLM, 3 da Wasteels, proseguiranno il rapporto di lavoro con le società di provenienza.
- Roma:
19 addetti, 11 provenienti da PLM, 8 da Wasteels, proseguiranno il rapporto di lavoro con le società di provenienza.
- Napoli:
8 addetti, tutti provenienti da PLM, proseguiranno il rapporto di lavoro con la società di provenienza.
- Lecce:
13 addetti, 10 nei cantieri di Lecce, 2 in quello di Taranto, 1 in quello di Bari, proseguiranno il rapporto di lavoro con il consorzio CNCP.

Siamo su internet

www.fastferrovie.it

I lavoratori attualmente dipendenti da CNCP, ad esclusione dei 12 pulitori assegnati ai nuovi servizi di pulizia a bordo treno per l'Adriatica, proseguiranno il proprio rapporto di lavoro con il medesimo Consorzio.

I lavoratori assegnati alla nuova attività di pulizia a bordo treno e alle attività accessorie, nel periodo intercorrente tra la sottoscrizione del presente accordo e la nuova collocazione, proseguiranno il rapporto di lavoro con le Imprese cedenti CICLT e WASTEELS.

Si precisa che i lavoratori manterranno la propria residenza lavorativa, fatte salve eventuali richieste di trasferimento volontario verso altre Sedi.

Le Parti si danno atto che per quanto riguarda il settore del pulimento e della logistica correlato all'accompagnamento notte sono superate le conseguenze e le azioni derivate dall'esito negativo del percorso relazionale previsto dalla normativa.

Prima delle assunzioni sarà effettuata a livello territoriale una verifica sui contenuti del presente accordo finalizzata all'individuazione degli eventuali correttivi nonché all'individuazione del personale che dovrà transitare.

FAST-FERROVIE

Via prenestina 170 00177 ROMA

Tel.: 06 89535974

Tel 06 89535975

Fax: 06 89535976

E-mail: sn@fastferrovie.it