

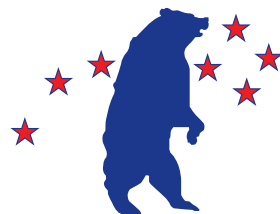


Or.S.A.
VENETO
NEWS

Periodico

di informazione

sindacale a cura dell'Or.S.A. Ferrovie di Venezia



n. 01 / 2010

L'Editoriale

UN CONVEGNO RIUSCITO

I Ferrovieri sono venuti ed anche i cittadini di Mestre. Platea piena ed oltre 130 persone assiegate nella aula-magna dell'Hotel Plaza di Mestre con ospiti prestigiosi e giornalisti di tutte le testate venete. Abbiamo scontato anche qualche defezione, ma lo sapevamo: fare un convegno sulle ferrovie del Nord Est all'inizio della campagna elettorale regionale poteva privarci della presenza di qualche esponente politico, al pari delle stringenti trattative nazionali sul CCNL della Mobilità e sulla riorganizzazione di RFI che hanno fatto venir meno qualche dirigente di primo livello.

► segue a pag. 3

La Ferrovia tra Innovazione e Sviluppo

Mestre - Hotel Plaza 15 gennaio 2010



Speciale Convegno

S.P.D. ☺

Servizi Prevenzione Dentale

Finalmente la soluzione vantaggiosa
per la tua salute dentale

Ambulatorio Odontoiatrico (6° piano dell'edificio):
Via della Montagnola, 33 - 30170 Mestre (VE) Tel. 041 5442957

01 / 2010

In questo numero:

L'editoriale:

Un convegno riuscito **pag. 3**

Convegno:

L'OrSA Trasporti **pag. 4**

I temi del convegno **pag. 6**

*L'intervento del
dr. Braccialarghe* **pag. 8**

Hanno detto... **pag. 9**

Dasseggeri N/I:

Brennero: che strano mercato **pag. 13**

L'intervista:

5 domande a Renato Chisso **pag. 14**

Infrastrutture:

Parliamo con... **pag. 17**

Trenitalia/LeNord:

*Ecco cosa accade
in Lombardia* **pag. 20**

Manutenzione e Manovra:

Piano Industriale DTR **pag. 22**

Appalti FS:

*Quando il Sindacato fa il suo
lavoro* **pag. 25**

Eurofer:

L'ora dei bilanci **pag. 26**

La Redazione di Or.S.A. News:

Direttore Responsabile

Alessandro **TREVISAN**

Comitato di Redazione:

Carlo **GALLOCCCHIO**

Giovanni **CIRIGLIANO**

Flavio **ZAMPIERI**

Alfonso **ALTEZZA**

Michele **MASSALIN**

Fabio **MASETTO**

Valter **CIMAROSTO**

Alessandro **GIRARDI**

Edoardo **CLEMENTI**

Aspetto grafico e struttura:

Luìgino **BOTTARO**

Silvano **STROILI**

Hanno Collaborato:

Ezio **ORDIGONI** *Trasporti*

Segreteria **SALPAS** *Veneto*

Per informazioni, suggerimenti, messaggi potete contattare la Redazione in :
Via Ariosto, 5 – 30171 Mestre (VE).
☎ 041/78 4432
✉ sr.venezia.orsaferrovie@sindacatoorsa.it





► Segue dalla prima pagina

Ma noi l'incontro con i ferrovieri e con i lavoratori dei trasporti del Veneto l'abbiamo volutamente messo in cantiere ai primi di gennaio ed il perché è presto detto. Vi è la necessità che nel confronto elettorale per il nuovo Governo regionale del Veneto la questione delle infrastrutture assuma una valenza prioritaria, come altrettanto urgente è che i cittadini del Veneto conoscano cosa pensano i partiti politici del servizio ferroviario in Veneto e cosa intendano fare per potenziarlo e migliorarlo. Il tutto mentre le linee guida sul Contratto di Servizio Regione – FS sono state approvate dalla Giunta Regionale e sono in attesa della sottoscrizione da parte di Laguzzi (FS) e Chisso (Regione). Dunque, “tanta carne al fuoco” che gli interventi dell’On. Cancian della Commissione Europea Trasporti, del Presidente di Sistemi Territoriali Gambato e del Direttore di Trasporto Regionale Dottoressa Giaconia non hanno certo eluso.

Di spessore, poi, l'intervento dell'Avvocato Lanzinger il quale – da grande giuslavorista qual è – ha messo in guardia la platea dalle iniziative legislative che il Parlamento sta discutendo in merito ai progetti di riforma del Diritto del Lavoro che riducono gli spazi al contenzioso dei lavoratori nei confronti delle imprese.

Grande interesse ha destato, poi, l'intervento scritto del Direttore Relazioni Industriali di Gruppo – dr. Domenico Braccialarghe – che ha affrontato un argomento centrale del futuro per così dire “industriale” del trasporto ferroviario in Europa e nel nostro Paese: quello delle regole di apertura del mercato e del Contratto unico di settore. Peccato che gli improvvisi impegni con il Ministero dei Trasporti abbiano impedito al Direttore di essere tra noi perché avremmo voluto approfondire assieme a lui i temi che ha sollevato e che vedono da anni l'OrSA fortemente impegnata nella ricerca di quelle clausole sociali che regolino il lavoro, nei diritti, nei doveri e nella retribuzione. Ci ha pensato Armando Romeo a rispondere a distanza al Direttore: certo che parlare

di Contratto della Mobilità evidenziando – di fatto – la sua oggettiva difficoltà a nascere (soprattutto per l'opposizione datoriale, ad iniziare dall'autoferro) e partire da questo assunto per dire ai ferrovieri ed al Sindacato che il mercato si aprirà senza regole e che l'Impresa ferroviaria italiana sarà penalizzata se resterà l'attuale Contratto, troppo oneroso e rigido, è sin troppo facile.



Di più, noi riteniamo sia anche pretestuoso perché nasconde una complessiva debolezza di FS e di chi la rappresenta (Confindustria) al tavolo di confronto sul CCNL. Le ragioni di tale atteggiamento potrebbero essere molteplici, ma certo la presenza di industriali del calibro di Montezemolo, Punzo o Dalla Valle (spalleggiati da un paio di banche importanti del Paese) nel ruolo di competitors di FS ci induce a credere che all'interno di Confindustria siano in molti ad

essere per così dire perplessi su un Contratto che impedirebbe di assumere Macchinisti con il Contratto del Commercio come si appresta a fare Nuovo Trasporto Viaggiatori, la Società per l'appunto di Montezemolo & Co.

Mah, di certo il Sindacato continuerà a fare la sua strada insistendo sulle regole e sulle clausole sociali. Non arrivassero si aprirebbe una fase di grande conflittualità in tutto il trasporto pubblico, una conflittualità di fatto già in essere dopo lo sciopero di 4 ore svoltosi lo scorso 19 febbraio.

Tornando al Convegno, ci siamo lasciati, dopo 3 ore e mezza di confronto sempre sentito e partecipato, con questo enigma: riusciranno i nostri eroi a firmare un Contratto ed a renderlo esigibile per tutte le Società che opereranno sul mercato dei treni?

Ai posteri l'ardua sentenza, per intanto i problemi del Veneto e le sue esigenze di potenziamento infrastrutturale e di miglioramento del servizio pubblico (mentre le città si svuoteranno progressivamente delle auto) saranno attenzionati dal Sindacato e dai lavoratori dei trasporti perché l'abbiamo detto a tutti i nostri interlocutori: noi ascolteremo cosa ci diranno i partiti politici del Veneto su questi temi e ci comporteremo di conseguenza.... ■



I PASSI SALIENTI DELL'INTERVENTO DI EZIO ORDIGONI

La premessa

Come Orsa Trasporti del Veneto ringrazio vivamente i nostri ospiti, autorevoli relatori, con responsabilità manageriali dirette sulle questioni trasportistiche e ferroviarie. Il nostro obiettivo è avviare un confronto teso a possibili convergenze sui tanti problemi aperti (Equipaggi, CCNL, sicurezza, tutela del lavoro, Clausole Sociali, Società Regionali).

Lo sviluppo del nostro territorio e del Paese necessita di grandi opere infrastrutturali, ma su una questione desidero spezzare una lancia a favore dell'attuale management FS che ha speso sinora 4,5 miliardi di euro in moderne tecnologie che pongono la rete ferroviaria italiana al primo posto in termini di sicurezza della circolazione. Questo è stato ottenuto unicamente dalla lotta dell'Orsa che, contrastando il VACMA ha posto le basi per una maggiore sicurezza, ma forse con un'altra gestione FS, un diverso Amministratore Delegato, non sono certo che tutto questo si sarebbe realizzato. Ma torniamo ai nostri problemi:

Il Nodo di Mestre e la candidatura alle Olimpiadi

Mestre, è lo snodo nevralgico di interscambio modale del Veneto. Un Veneto che punta ad aprirsi alle relazioni internazionali, attraverso il Porto, l'Aeroporto di Tessera, Autostrade e Ferrovie. Auspichiamo l'avvio del Quadrante di Tessera, la nuova Romea Commerciale e la realizzazione dell'asse ferroviario Mestre - Trieste.

La stazione di Mestre - dove affluiscono ben 7 direttrici - è decisamente inadeguata ad affrontare l'elevato numero di passeggeri / giorno e bisogna accelerarne la già prevista ricostruzione.

Tra l'altro non è rispondente alle norme di abbattimento delle barriere architettoniche e separa Mestre da Marghera.

Una moderna stazione potrebbe contribuire a ovviare a questi problemi e sarebbe quantomai necessaria anche in funzione della possibile assegnazione a Venezia dei Giochi Olimpici 2020 che l'OrSA Trasporti ritiene una grande

opportunità di sviluppo economico-occupazionale e che va pertanto sostenuta.

Trenitalia e le nuove Società ferroviarie in Veneto



Dal 1° gennaio 2010 le ferrovie dell'UE hanno dato ufficialmente il via alla concorrenza anche nel settore del trasporto viaggiatori. In Italia sono 27 le imprese che hanno al momento la licenza di operatore ferroviario, 18 quelle autorizzate a fare trasporto passeggeri. In questo contesto la vera battaglia è quella di definire regole per la liberalizzazione e la privatizzazione del trasporto. Nel Veneto, intanto, registriamo l'intesa tra Regione e FS per la costituzione della New.Co regionale passeggeri e merci entro il 2010. L'Orsa Trasporti seguirà con attenzione questi processi, come pure lo stretto rapporto tra domanda e offerta di km/treno, la disponibilità reale delle

risorse umane a garanzia di un'offerta qualitativa e quantitativa che consenta una programmazione del servizio ed una corretta utilizzazione del personale. Sul problema pulizie, poi, l'Orsa Trasporti del Veneto è per una sua possibile internalizzazione che smonti le polemiche su un servizio oggi interamente in appalto.

Il treno, scelta prioritaria in un trasporto da riequilibrare

Occorre che la politica sia di supporto alle scelte di trasporto ferroviario, dando un senso alla domanda forte di servizio ed al diritto alla mobilità di cui il cittadino ha bisogno. Sulle merci, poi, scontiamo una palese carenza di progettualità industriale e di sostegno legislativo. In nessun Paese industrializzato le merci vanno su ferrovia perché più convenienti, ma solo con incentivi e disincentivi scelti da chi governa in una logica di superiore interesse nazionale. Occorre fare sinergia tra binari, mare e fluvialità. Questo può consentire di spostare le merci anche per distanze medio-piccole togliendo - su queste tratte - il devastante monopolio della gomma. Purtroppo, queste volontà si scontrano con la



totale mancanza di una politica trasportistica di riequilibrio. Infatti, l'86% del traffico si svolge su strada e solo il 12 % per ferrovia con pesanti costi sociali (8.000 morti e 220.000 feriti l'anno), con l'asfissia delle città, l'ambiente deturpato, il grave aumento di malattie respiratorie e neoplasie, un pesante deficit energetico ed economico.

In tale contesto, c'è qualcuno in Italia pronto alla sfida di rendere subalterno il trasporto su ferro? Noi ci auguriamo di sì!

Piano Regionale e partnership tra ferrovia e Porto di Venezia

La bretella ferroviaria per l'Aeroporto di Tessera, la sublagunare, il raccordo con il SFMR sono progetti condivisi che l'OrSA sostiene ma da questo convegno deve partire un appello alla Regione per finanziamenti adeguati e tempestivi, ad iniziare dal rinnovo del contratto di servizio sino alla progettazione dell'alta capacità e alta velocità sui due corridoi TEN. Riteniamo essenziale che Autorità Portuale, FS ed Enti Locali rafforzino i loro rapporti puntando a ragionare congiuntamente sullo sviluppo del porto e delle ferrovie. Purtroppo, oggi delle merci movimentate nel Porto di Venezia (oltre 30 milioni di tonnellate e 400 mila container) la ferrovia trasporta poco più dell'8%. Questa è una delle ragioni della congestione di TIR sloveni, polacchi, ungheresi che invadono quotidianamente il Nord Est. Occorre porre fine alle pressioni lobbistiche del trasporto su gomma, ma anche alla debolezza, per non dire assenza, di un'organica politica del trasporto in Italia.

Sicurezza, occupazione e diritto di Sciopero

La competizione, in qualsiasi mercato ed ancor più nei servizi pubblici non deve incentrarsi solo sul fattore lavoro, pena la riduzione dei livelli di sicurezza e delle condizioni di lavoro. Nelle FS, da anni stiamo assistendo alla progressiva erosione degli occupati: dai 200.405 dipendenti del 1990 agli attuali 85.000, ma i treni ed i viaggiatori non sono diminuiti, anzi. Ora FS ha il Macchinista solo alla condotta dei treni, ma per quanto ci riguarda è stato un intervento

semplicistico e frammentato con carenze normative e di tutela per gli Equipaggi, cosa che la nostra Organizzazione ha da subito contestato.

Dobbiamo rimettere mano a questi problemi, alla questione inidonei ed al riconoscimento di lavoro usurante.

Sullo sciopero, il progressivo affievolimento di un Diritto sancito costituzionalmente è ritenuto inaccettabile dall'OrSA e la richiesta è che si torni a garantire ai lavoratori un incisivo strumento di interdizione e di intervento sindacale pur nel precipuo rispetto del diritto alla mobilità che come OrSA abbiamo sempre cercato di garantire e preservare.

Conclusioni

Noi siamo consapevoli di ciò che comporta la liberalizzazione del servizio ferroviario. Sul treno sale "il cliente" e come tale va accolto, in quanto sarà soprattutto lui a segnare il nostro futuro di lavoratori. L'OrSA si pone a tutela di chi produce il servizio, come di chi lo fruisce. Certo, migliorare si può e si deve, ma per favore diciamo basta alla denigrazione continua, spesso gratuita, del treno e dei ferrovieri.

Rafforzare le sinergie tra Regione, Autorità Portuale, Ferrovie ed Enti Locali per sviluppare il TDL

Come OrSA Trasporti, sosteniamo il Treno perchè convinti del suo ruolo determinante nell'unità di questa nostra Italia e crediamo sia obbligo di chi governa rilanciare e sostenere il trasporto ferroviario.

E' con questo spirito, che in occasione del 150° dell'Unità d'Italia, abbiamo formulato una proposta per l'allestimento

di un Treno bandiera denominato "Frecciaticolore" (la più lunga bandiera del mondo), per un giro commemorativo d'Italia, con dei Convegni tesi a rafforzare l'unità del Paese.

Tale proposta è stata recepita dalla Presidenza della Repubblica e trasmessa ad apposito Comitato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Buon Convegno a tutti.



I TEMI DEL CONVEGNO TRACCIATI DALL'OrSA

È nostra ferma convinzione che sia necessario, oggi più che mai, analizzare le problematiche ancora aperte nel rapporto tra cittadini e servizi – in particolare quelli ferroviari – in una Regione, il Veneto, che come affermano esperti e studiosi del settore si è liberata del traffico sulla tangenziale di Mestre (ed il merito va indubbiamente ed unicamente ascritto a chi ha governato il Veneto in questi anni), ma non ha ancora decongestionato i nodi ferroviari che rappresentano “*i nuovi tappi del Veneto*”, tanto per citare – tra gli altri – il Direttore scientifico della Fondazione Nord Est, Daniele Marini. Quindi la domanda che a mio parere dovremmo porci è: come dotare il Veneto di un reticolo ferroviario adeguato per infrastrutture e domanda alla richiesta di mobilità di cose e persone?

Come OrSA da anni insistiamo sulla necessità di potenziare le linee affluenti al nodo di Mestre ad iniziare dal raddoppio della Mestre – Castelfranco, passando per il quadruplicamento delle linee del SFMR sulla Udine – almeno sino a Treviso – e sulla Trieste sino a Portogruaro. È a nostro parere una delle scelte di fondo che politica e imprenditoria veneta devono fare se vogliono evitare che il Sistema Ferroviario Metropolitano – soprattutto nelle fasce orarie di punta dove già oggi circolano treni ogni 5 /10 minuti – non risolva il problema dei ritardi e della congestione in arrivo a Mestre. Se solo pensiamo ai quasi 1000 treni/giorno che circolano nel Veneto, 700 dei quali per il solo trasporto regionale, ci rendiamo perfettamente conto che un potenziamento infrastrutturale è ineludibile, soprattutto nella imminente prospettiva di chiusura dei centri urbani, a partire da Mestre. Sulla Stazione di questa città dobbiamo dire che molto si sta facendo per specializzare i binari in funzione dei servizi Eurostar e del traffico locale evitando al massimo gli incroci e le precedenza, oltre a tenere lontano dalla stazione il traffico merci di Marghera. Un lavoro importante che va accompagnato dagli investimenti che abbiamo testè segnalato. Sulla bretella per l'aeroporto non aggiungiamo nulla a quanto andiamo affermando ancora dai primi

anni '90. Bisogna farla e farla presto, oggi più che mai dopo le (consentitemi di usare il tono forte, perché ci vuole) sciagurate scelte di Trenitalia che hanno privato Venezia dei collegamenti internazionali via ferro. Ma di questo parleremo dopo, perché prima bisogna dire come la pensa il Sindacato sul SFMR, sul Contratto di servizio con FS e sulle ventilate ipotesi di società miste Trenitalia-Sistemi Territoriali per la gestione del traffico locale dei passeggeri e per il trasporto merci via treno. La metropolitana ferroviaria tra Venezia – Treviso – Castelfranco e Padova (con l'antenna su Portogruaro) è una scelta condivisa, sostenuta ed indifferibile se vogliamo veramente ricondurre a sistema il flusso delle persone nel quadrilatero tra i più popolosi d'Italia. Nelle stazioni più importanti del Veneto scendono e salgono oltre 100 mila viaggiatori al giorno e gli abbonamenti ferroviari, vuoi per la sfavorevole congiuntura economica, stanno progressivamente aumentando. Non ci possiamo permettere di perdere la scommessa di riavvicinare sempre più gente al treno migliorando e potenziando il nostro servizio, riequilibrando così l'uso del mezzo pubblico rispetto a quello privato ed abbattendo i livelli di inquinamento, non ancora sotto controllo nonostante l'apertura del Passante. Sul Contratto di servizio, le cui linee guida sono ormai state approvate, il parere

dell'OrSA è che la sfida di un miglioramento effettivo e controllato del servizio ferroviario è ormai lanciata e forse nelle condizioni migliori possibili, sia per gli investimenti previsti sul materiale rotabile che per l'obiettivo di avvicinare l'offerta alla effettiva domanda come numero di treni e di compatibilità oraria, richieste queste molto sentite dai pendolari. Chi, spesso a vanvera, parla di competitor, di gare europee e di liberalizzazione forse non sa che sul mercato italiano la più affidabile resta Trenitalia e che non è nella logica dello spezzatino dei lotti la scelta per migliorare il servizio e rendere i treni più puliti e puntuali. Se ne accorgerà il Piemonte che con le gare e la suddivisione in lotti del servizio sta percorrendo una strada che a nostro parere





penalizzerà e non premierà i cittadini che utilizzeranno i treni del “privato è bello”.

Questo non significa che Trenitalia e RFI non abbiano responsabilità, la prima delle quali a nostro parere è stata il sostanziale blocco del turn over in comparti importanti del lavoro ferroviario, cosa questa che ha ridotto al minimo la capacità di intervento, per esempio, in situazioni critiche come l’eccezionale nevicata dello scorso mese di dicembre. Avessimo avuto - per esempio - più personale nella manutenzione (dove da anni le poche assunzioni non coprono nemmeno le uscite per pensionamento), non avremmo sicuramente evitato i disagi, ma forse ne avremmo ridotto la portata. Di certo, però, la campagna di stampa orchestrata a fine dicembre e tutta improntata sui disservizi non ha tenuto conto di quanto è avvenuto ed ancora avviene oltralpe dove pure i servizi privati (dall’Eurotunnel ai treni inglesi) hanno scontato ritardi e soppressioni in molti casi ben superiori a quelli patiti in Italia. Allora forse la colpa non è sempre e comunque delle ferrovie italiane e dei suoi dipendenti.

Per parte nostra ci auguriamo che la firma sul Contratto di Servizio, che dà certezze e lavoro a FS, consenta di assumere nuovo personale anche nelle biglietterie e nella manovra, servizi oggi penalizzati e che determinano per riflesso una ricaduta negativa sulla qualità e sulla puntualità.

Cosa pensiamo delle Società miste, l’abbiamo detto anche ai Capi Gruppo dei partiti nella riunione dello scorso dicembre sul bilancio regionale: noi non abbiamo pregiudiziali, ma vogliamo vedere nella realtà che cosa significherà una grande Società Ferroviaria regionale e quali ricadute ci saranno per i lavoratori e per i cittadini del Veneto. Sul fronte passeggeri crediamo che l’esperienza lombarda, ivi comprese le difficoltà gestionali che oggi registriamo nell’affitto dei rami d’Impresa di Le Nord e Trenitalia, debba insegnare molto, mentre non possiamo esimerci dall’esprimere forti perplessità sulla possibile nascita di una Società Merce Veneta. Il perché è presto detto: mentre la sfida delle merci via treno avrà un respiro transeuropeo (da Lisbona a Kiev, da Berlino a Palermo) noi rischiamo di rinchiuderci in piccole società di trasporto con vocazione al massimo interregionale che diverranno, nel peggiore dei casi, dei piccoli padroncini del ferro o saranno scalate e comprate da tedeschi, svizzeri e francesi per servizi low-coast o per essere parte di strate-

gie trasportistiche che verranno decise oltralpe. Noi crediamo che il Sistema Italia, prima ancora della Regione Veneto, non se lo possa permettere. E veniamo al trasporto internazionale: l’abbandono dei servizi su Zurigo, Monaco e Vienna a cui a breve potrebbe accompagnarsi la soppressione del treno su Budapest è stato un errore grave del management FS. Lasciare Venezia senza questi servizi vuol dire diminuire l’arrivo via treno di tanti turisti, limitare il raggio d’azione dei nostri imprenditori; in poche parole vuol dire avere poco rispetto del Veneto e della sua capacità industriale e turistica. Bisogna porvi rimedio a breve. Noi non condividiamo le affermazioni di Trenitalia sui servizi in perdita e sulla scarsa affluenza su questi treni, basti vedere come i tedeschi (in sinergia – guarda caso – con la lombarda LeNord) si sono subito appropriati delle tracce per garantire gli stessi treni, ma da Milano e Bologna. Tanto disastri ed antieconomici non erano, altrimenti austriaci e tedeschi avrebbero fatto scelte diverse.

Alla Regione il compito di un intervento forte su ferrovie o – in questo caso si trattandosi di servizi internazionali – su altri vettori per far tornare questi collegamenti in riva alla laguna. Noi queste cose le avevamo preannunciate all’Assessore Chisso ancora nel mese di ottobre e bisogna dargli atto di essere intervenuto per potenziare il servizio Eurostar su Roma, che sembrava anch’esso oggetto di restrizione in una prima bozza di orario.

Chiediamo a Lui ed al Governo regionale di tenere in evidenza anche questo aspetto, per noi di fondamentale importanza nello sviluppo della nostra regione.

Termino questa mia introduzione augurandomi di aver messo la giusta “carne al fuoco” per aprire un dibattito che ci auguriamo sia veicolo di scelte ed indirizzi di politica dei trasporti da concretizzare per il bene ed il futuro del nostro Veneto e di tutto il nord-est. E’ un interesse per così dire bipartisan e speriamo sia tra le priorità in discussione nelle imminenti elezioni regionali. Per parte nostra, come cittadini e come lavoratori delle ferrovie porremo particolare attenzione a cosa ci dirà la politica in proposito.

Buon lavoro

Alessandro Trevisan



Da Roma l'intervento del Direttore Generale FS Dott. Domenico BRACCIALARGHE



Buongiorno a tutti. Desidero parlare brevemente di un aspetto specifico del grande tema della liberalizzazione del mercato ferroviario, un aspetto che riguarda più direttamente il mio ambito di attività. E' di poche ore fa la notizia dell'ultima importante acquisizione effettuata dalle Ferrovie Tedesche nel nostro Paese, diventate il secondo operatore italiano dopo FS Cargo. Anche tale Impresa non applica il Contratto Collettivo Nazionale delle Attività Ferroviarie che dovrebbe invece essere il riferimento contrattuale per tutti gli operatori ferroviari sul territorio nazionale.

Sappiamo che fin dalla loro nascita, molte imprese operanti nel settore cargo hanno fatto ricorso non solo a Contratti Collettivi di altri Settori ma addirittura a contratti individuali, declinando in proprio il mansionario, in modo da renderlo applicabile a lavorazioni che ovviamente non trovano riferimento alcuno in quei contratti.

E' banale osservare come le declaratorie professionali di attività tipiche quali il macchinista, il manovratore o il verificatore non si trovano in contratti quali quello del Commercio. Nel corso del prossimo anno diverrà operativa la prima importante Società dedicata al trasporto viaggiatori nel settore dell'Alta Velocità e non c'è da attendersi variazioni nello scenario relativo alla scelta del Contratto di riferimento. Ecco allora in un mercato che si sta costruendo senza aver prima determinato una qualsiasi forma di clausola contrattuale (magari limitata all'insieme di regole anche minime ma obbligatorie sotto il profilo del contratto di lavoro) il soggetto più esposto in assoluto diventa il precedente monopolista. Ma fino a quando, noi come impresa ed il Sindacato come nostro interlocutore, possiamo stare semplicemente a constatare che accadono tali fatti che costituiscono una importante base di miglioramento dei costi e quindi della competitività di alcuni concorrenti? Certo non possiamo pensare di perdere il mercato o di essere marginalizzati nel mercato per gli effetti di una competizione che vede gareggiare soggetti che applicano regole diverse, che possono determinare già di per sé la prevalenza dell'uno sull'altro. Conosciamo tutti il percorso che era stato avviato con l'obiettivo di scrivere clausole contrattuali stringenti e vincolanti che precedessero la liberalizzazione del mercato; credo non sia semplice ricostruire ora quel percorso, ma credo che il livello di difficoltà sia anche funzione diretta della disponibilità a scrivere regole nuove ed attuali, superando la logica che interpreta il nostro Contratto come uno strumento nel quale mantenere e consolidare quanto più possibile situazioni ormai superate dalla realtà dei fatti. Ritengo profondamente sbagliato che qualcuno possa porsi questo come un obiettivo, soprattutto se destinato ad uno solo o ad alcuni operatori. Nessuna impresa e nessun imprenditore saranno mai interessati e disponibili ad accettare regole che riducono la redditività ma cercheranno ed applicheranno sempre le regole più funzionali ai loro obiettivi. Chi vuole lavorare per garantire il futuro delle imprese e quindi il futuro di tutti coloro che direttamente o indirettamente vivono di ciò che le imprese producono, chi vuole garantire future opportunità occupazionali a chi oggi è fuori del mercato del lavoro, a mio parere ha l'obbligo di impegnarsi più nella conquista di nuove e migliori condizioni di operatività e di redditività delle imprese che nella difesa di situazioni ormai riferibili ad una sola o ad un ristretto novero di imprese. Ritengo che in tale contesto debbano finalmente trovare concreta attuazione anche strumenti concordati che risultino idonei a riconoscere i contributi, anche dei singoli, agli incrementi di produttività e di redditività realizzati dalle imprese. In buona sostanza ritengo che dobbiamo essere pronti ad un doppio passo: superare vecchie logiche ed individuarne nuove, molto diverse. E se le nuove regole consentono di rivitalizzare l'impresa, di irrobustirla e di renderla più viva e forte nella competizione, anche se tutto questo passa attraverso il superamento di comportamenti consolidati nell'epoca ormai antica del monopolio assistito, allora credo che questo lavoro debba essere portato avanti con convinzione e velocemente, perché gli eventi ci superano.

Grazie.



Ing. A. Giaconia (Direttore FS del Trasporto Regionale Veneto)

Il protocollo sottoscritto da nostro A.D. e dal Governatore del Veneto apre una stagione di certezze per Trenitalia sul fronte contrattuale ed è sinonimo di maggiori fondi per la Regione da destinare al trasporto ferroviario (siamo nell'ordine di un incremento superiore ai 30 mil. di Euro). Inoltre la Regione ottiene da Trenitalia importanti investimenti su nuovi materiali e nuovitreani.

Le linee guida che stanno per essere firmate rappresentano il passo ulteriore verso la firma definitiva di un Contratto di servizio che interesserà sia il lotto 1 (cosiddetto SFMR) che il lotto 2 (servizio attuale).

Esse indicano chiaramente gli standard qualitativi da raggiungere e pongono le basi per una sempre più stretta sinergia tra Trenitalia e Sistemi Territoriali in una logica di sviluppo, crescita ed opportunità che tutti siamo impegnati a cogliere.

Sia chiaro che le tracce sono oggi e tutte di Trenitalia e che con Sistemi Territoriali si ragiona su come articolare il servizio. Per questo, ad esempio, le linee secondarie vedranno una maggiore presenza di S.T., mentre noi ci concentreremo sempre più sul SFMR e sulle grandi direttrici che interessano il Veneto. Il Contratto che verrà non sarà a perdere, come è purtroppo successo sinora, ma con l'utilizzo dei servizi a catalogo consentirà a Trenitalia di pareggiare costi e ricavi utilizzando le leve degli introiti, dei corrispettivi e degli efficientamenti, che sono in preventivo, ma che necessitano del confronto con le parti sociali.

Sull'offerta di servizio – spesso presa come elemento di conflitto e critica da parte soprattutto dei comitati di pendolari – credo vada fatta chiarezza: questa viene strutturata dalla Regione rispetto ai fondi disponibili e Trenitalia può solo dare consigli e suggerimenti.

Noi facciamo ciò che ci chiede il cliente, come è giusto sia quando qualcuno offre un servizio in funzione delle esigenze di chi lo acquista (e che sa quanto può spendere).

Per i lavoratori di Trenitalia, come per quelli di Sistemi Territoriali, non vedo pericoli legati al loro posto di lavoro. Con lo sviluppo che si prevede nella domanda di traffico e con la concretizzazione di infrastrutture che veramente incidano sulla capacità di offerta del servizio ferroviario nell'area veneta (condividendo, su questo aspetto, la puntuale relazione del Segretario OrSA – Ferrovie) i lavoratori servono tutti ed in tutte le professionalità oggi presenti in servizio.

On. A. Cancian (Componente Commissione Europea Trasporti)

Nel ringraziare gli organizzatori dell'invito a questo interessantissimo convegno (per me lo è ancor di più in quanto veneto e residente in regione) vi porgo i saluti anche del neo-Presidente Callas, un Estone che già ha rivestito la carica di 1° Ministro nel suo Paese. Noi italiani siamo 3 e da subito saremo impegnati nella stesura dell'accordo definitivo sul tratto italiano del "Corridoio 5" previsto per il corrente anno.

Per il resto la nuova programmazione sulle grandi direttrici, a partire





dagli interventi infrastrutturali, avrà un respiro decennale sino almeno al 2020.

Di certo il problema dei finanziamenti è enorme e non sarà risolto se non troveremo fondi anche da strutture private (banche ed istituti di credito).

Ritengo prioritario dare sviluppo all'intermodalità tra ferro e acqua, soprattutto tenendo conto che il flusso delle merci via nave si sta progressivamente spostando da ovest verso est . Ecco che potrebbe perdere peso Genova a favore dei porti veneto-friulani e sloveni (Ravenna-Venezia-Trieste-Fiume) e questa è un'opportunità che non dovremo perdere se vorremo veramente canalizzare il traffico su vettori meno inquinanti ed invasivi delle migliaia di TIR che giornalmente attraversano la Regione e tutto il Nord Est.

Il ruolo del Sindacato sarà in questa fase determinante vuoi sotto l'aspetto propositivo che della tutela del lavoro e dell'occupazione. In questo senso accoglierò con favore i suggerimenti che vorrete propormi e gli inviti che vorrete estendermi per dibattiti interessanti come quello odierno.

A. Romeo (Segretario Generale OrSA – Trasporti)

Ho ascoltato con piacere gli intendimenti espressi dall'On. Cancian, ma noto una sottostima dei



problemi legati al lavoro. La Commissione Europea dovrebbe occuparsi più delle regole del lavoro e non solo di investimenti e obiettivi di ampia e forse troppo lunga durata.

La questione dell'applicabilità dei Contratti Collettivi in ambito ferroviario è un problema che si sta tramutando in emergenza.

Troppe sono le differenze normative ed economiche già presenti nel nostro settore e questa giungla retributiva dovrebbe preoccupare almeno quanto la penuria di fondi europei per la concretizzazione degli investimenti.

Noi continuiamo a lavorare per un Contratto della Mobilità vincolante per tutte le Imprese, ma proprio dalle Imprese partono i dinieghi ed i distinguo.

Non vedo chiaro per il futuro se non con una ripresa dell'iniziativa unitaria del Sindacato tutto e, perché no, di una forte mobilitazione se non si supererà l'attuale impasse.

Iniziativa unitaria che il Sindacato ha smarrito, per quanto riguarda il confronto con il Gruppo FS, lo scorso 15 maggio ma il nostro dissenso a quell'accordo è stato netto e chiaro almeno quanto il dissenso che i lavoratori di Macchina e Viaggiante hanno espresso con le loro alte adesioni alle nostre azioni di lotta. I problemi sulla sicurezza dell'Equipaggio treno, sulla turnistica di lavoro e sugli orari sono ancora tutti lì e noi chiediamo che ci si metta mano senza arroccamenti o posizioni preconcepite.

Sul Piano Industriale di FS (che prevede, tra l'altro oltre 10 mila esuberanti) è paradossale che il Sindacato ne apprenda l'esistenza dalla stampa. Ciò è inaccettabile nel metodo e se i contenuti sono quelli preannunciati da Panorama Finanza, anche nel merito.

Poi si parla trionfalmente di pareggio di bilancio, ma il nostro Amministratore Delegato si scorda di essere in debito con i suoi dipendenti di almeno 2 premi per risultato.

Nel frattempo il gradimento del nostro servizio sta toccando minimi storici e le ragioni sono tristemente





semplici. Si è privilegiata la questione economica tralasciando il servizio e le carenze nelle risorse umane a partire da quelle, fondamentali, della manutenzione dell'infrastruttura.

Sulle società regionali, poi, mi sembra che il processo sia di fatto poco governato. Verifichiamo paradossi incomprensibili come la concorrenza tra soggetti che si alleano su una tipologia di attività e si fanno la guerra su un'altra. L'esempio più lampante è TLN, dove LeNord Milano si fondono con Trenitalia per i passeggeri in Lombardia, nel mentre la stessa LeNord si allea con DB per il trasporto internazionale. Noi non abbiamo riserve mentali, siamo disponibili a discutere su tutto, ma pretendiamo chiarezza sulle strategie, sul lavoro e per finire (o per iniziare) sull'applicazione di Contratti omogenei e su Clausole Sociali vincolanti ed esigibili.

L'alternativa è solo la ripresa della lotta e degli scioperi, ci auguriamo con il contributo di tutto il fronte sindacale.



Avv. G. Lanzinger (Giuslavorista ed esperto di diritto del lavoro)

Va riscoperta la cultura del lavoro, partendo dall'assunto secondo il quale lavoratori che fanno lo stesso lavoro devono sottostare al medesimo Contratto. Altrimenti ci troviamo davanti ad una palese discriminazione che viola il principio dell'universalità del Contratto finalizzata a garantire pari opportunità. Su questo aspetto la Corte Costituzionale Europea (ricordiamo che le regole del nostro lavoro sono date dall'Europa) ha già espresso un chiaro indirizzo ed a mio parere chi si rivolgesse oggi a questo organo per affermare tale diritto non potrebbe che vederselo riconosciuto.

Sul tema oggi in discussione in Parlamento, quello della Riforma del Diritto del Lavoro, come A.G.I. (Avvocati Giuslavoristi Italiani) abbiamo da tempo sollevato il problema legato ai rischi di una riforma - già passata in Senato - che stravolge principi cardine dell'attuale normativa.

Soprattutto laddove si prevede che il contenzioso tra Impresa e lavoratore sia demandato ad un Collegio Arbitrale che deciderà "in via equitativa", senza far riferimento a Leggi o al Contratto ma tenendo conto - tra l'altro - delle esigenze di organizzazione dell'Impresa. Inoltre, mentre oggi puoi intentare una causa nei confronti del datore di lavoro entro 5 anni, domani i tempi si ridurranno a soli 6 mesi. È palese che questa è una Legge fatta senza condivisione ed è soprattutto penalizzante per il lavoratore. Credo che il Sindacato dovrebbe rispondere istituendo un Osservatorio Sindacale del Lavoro che prevenga e blocchi l'iter di queste iniziative legislative dal chiaro intento coercitivo.

M. Gambato (Presidente Società Sistemi Territoriali)

Ringrazio dell'invito e ritengo i temi trattati di estrema importanza per la nostra Regione e per il nostro sistema dei trasporti.

Credo che il Trasporto Pubblico Locale sia un servizio fondamentale per garantire il diritto alla mobilità dei cittadini e che per questo non possa essere delegato all'esterno, a Società cioè non legate a questa logica di servizio. Altrettanto rischioso, a mio parere, per l'intero Sistema Paese è l'ingresso di competitors





Convegno - Hanno detto...



esteri, sostenuti economicamente dai Paesi di origine. Non che sia contrario alle sinergie anche con Imprese straniere, ma prima vanno privilegiate le partnership tra Società Italiane. Questo perché, lo ribadisco, le ferrovie sono un patrimonio del Paese e vanno per ciò tutelate da una concorrenza che non mette in primo piano gli interessi collettivi della cittadinanza.

Quello che sta nascendo, cioè il Contratto di Servizio tra la Regione e Trenitalia, avrà certo riflessi positivi per ambedue le imprese che oggi operano sui binari del Veneto, quindi anche per Sistemi Territoriali, ma soprattutto dobbiamo valorizzare gli investimenti previsti e cioè i 340 milioni di Euro che Regione Veneto e Trenitalia hanno messo sul piatto per l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Sulle perplessità che ho sentito per una possibile Società mista nel campo delle merci posso affermare che io invece la ritengo una opzione da perseguire ben sapendo che un trasporto merci su rotaia efficiente e puntuale incide positivamente sui livelli di competitività delle nostre Imprese e più in generale sull'economia del Paese. Poi non possiamo fare di ogni erba un fascio, ne possiamo ragionare per stereotipi: per fare un esempio le esigenze di mobilità delle merci nel Lazio sono diverse dalle nostre. In Veneto si trasportano oltre 6 milioni di tr./Km. all'anno il 50% dei quali si attestano sull'asse del Brennero e l'altro 50% ha un perimetro non superiore ai 400 km.

Credo fermamente che lavorando assieme saremo in grado di efficientare il sistema e di migliorarlo, ovviamente ragionando sulle necessità dell'industria veneta e sui flussi di traffico che interessano la nostra Regione. ■



Le stranezze del mercato ferroviario

**SUL BRENNERO TRENITALIA PERDEVA,
TEDESCHI ED AUSTRIACI CI GUADAGNANO**

E così i “pionieri delle privatizzazioni ferroviarie” – come amano definirsi le ferrovie tedesche ed austriache - hanno trovato l’oro. Quell’oro che a Trenitalia pesava come il piombo e che l’ha costretta, suo malgrado, a lasciare le tracce sul Brennero.

Tracce, per altro, subito prese dai nostri competitors d’oltralpe che – in sinergia con Ferrovie Nord Milano che mette gli Equipaggi Treno e le locomotive – hanno messo in servizio 5 coppie di Intercity sulle direttrici Milano - Verona e Bologna - Verona con destinazione Monaco di Baviera. Il risultato: a detta di DB e OBB 2 mila passeggeri/giorno e puntualità superiore all’80%.

Ora l’obiettivo dei pionieri è di “introdurre gradualmente dal 2011 nuovi treni Railjet dotati di tre classi: premium, prima ed economica con servizi per non vedenti e per chi viaggia in sedia a rotelle, oltre ad uno spazio-cinema per bambini” ha dichiarato Marco Kampp Managing Director di DB.

Si ipotizza, inoltre un prolungamento su Firenze e non è detto che alla fine la Brenner-Kooperation Bd, la partnership che raccoglie la cooperazione tra le tre ferrovie, arrivi a Roma. Ecco servita la liberalizzazione del trasporto passeggeri di media lunga percorrenza in linea con le direttive della Comunità Europea. Peccato che questa liberalizzazione, per

quanto ci riguarda, sia a senso unico e che nel Bel Paese tutti possano fare affari senza che si noti un minimo di reciprocità.

Colpa delle frontiere a noi chiuse e ad altri spalancate? O forse il management FS è troppo impegnato nel risanamento per pensare in grande?

A proposito di risanamento, i conti saranno anche in netto miglioramento, ma a noi pare si vada verso una progressiva dismissione di Cargo, si prepari la cessione alle Regioni del Trasporto Locale e si pongano le basi per una, neanche tanto velata, marcia di avvicinamento alla societizzazione delle “Frecce”.

Mah, di certo il nostro Veneto (come dall’OrSA ripetutamente denunciato all’opinione pubblica, ai mass media ed ai partiti regionali) è oggi gravemente penalizzato dalla soppressione dei servizi internazionali diurni in partenza da Venezia.

Dovremmo forse sperare che al turismo ed all’industria della nostra Regione pensino Marco Kampp e le ferrovie d’Oltralpe?

Tornando, infine, all’asse del Brennero la domanda sorge spontanea: ma Trenitalia non ha

dichiarato di aver abbandonato il servizio perché in perdita? Ai posteri, o meglio a tedeschi e austriaci, l’ardua sentenza. ■





Renato CHISSO
5 domande all'Assessore Regionale alla
Mobilità sulla questione
ferroviaria nel Veneto

D. 1 - Quali obiettivi si pone il Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario che sta per essere sottoscritto da Regione e Gruppo FS in termini di migliore qualità del servizio, investimenti in materiale rotabile/infrastrutture e rispetto ambientale?

R. 1 - L'impegno della Regione del Veneto per lo sviluppo dei servizi ferroviari regionali e locali vuole, da una parte, rispondere concretamente alle crescenti esigenze di mobilità espresse dalla popolazione veneta e, dall'altra, dare adeguate caratteristiche di sostenibilità ambientale a detta risposta: caratteristiche che, ad oggi, principalmente o quasi esclusivamente solo il trasporto su ferro può garantire. La Regione del Veneto intende quindi operare sia sul lato dell'offerta dei servizi (aumento dei servizi, cadenzamento dell'orario, miglioramento dei parametri qualitativi) sia su quello della domanda promuovendo tutte le iniziative atte ad aumentare l'attrattività e l'utilizzo del trasporto ferroviario, in particolare tramite l'integrazione tecnica, gestionale e tariffaria tra le diverse modalità di trasporto. La firma del Contratto di Servizio (CdS), di cui con la DGR n. 3850 del 15/12/2009 sono state approvate le "Linee Guida", è uno dei passaggi fondamentali previsti nel Protocollo d'Intesa, firmato il 18/09/2009 tra le Ferrovie dello Stato S.p.A. e la Regione del Veneto, finalizzato appunto allo sviluppo dei servizi ferroviari regionali. Il nuovo CdS per il Lotto1 (in cui è prevista la confluenza del Lotto2 allo scadere del contratto vigente) prevede che i servizi siano acquistati in base al cosiddetto Catalogo di Trenitalia sulla base della tipologia del servizio, del materiale impiegato e dei tempi di percorrenza (depurati però degli allungamenti introdotti con il cambio di orario 2008-2009).

Punti qualificanti del CdS sono i seguenti.

Livello qualitativo dei servizi espresso in termini di percentuale minima di puntualità entro i 5 e i 15 minuti nelle ore di punta e di morbida; pulizia ed



efficienza del materiale rotabile; composizione e affollamento dei convogli; quantità dei posti offerti; tempo massimo di percorrenza in piedi della clientela; guasti e anomalie; l'impegno a definire obiettivi di pulizia in ambito di stazione, di informazione all'utenza, di manutenzione straordinaria e di miglioramento della distribuzione dei punti vendita.

Le inadempienze saranno sanzionate con penali. Per la valutazione dei servizi ferroviari e il loro miglioramento la Regione, in collaborazione o contraddittorio con Trenitalia, si avvarrà del contributo dell'utenza ed in particolare di quella pendolare.

Investimenti in materiale rotabile: 23 nuovi convogli acquistati dalla Regione del Veneto tramite la controllata Sistemi Territoriali, cui si aggiungeranno, da parte di Trenitalia, 139 milioni di investimenti in nuovo materiale rotabile la cui consegna dovrà avvenire secondo un calendario concordato, il cui eventuale mancato rispetto sarà oggetto di sanzione.

Nella logica del Protocollo d'Intesa, di approccio complessivo alle diverse problematiche del trasporto ferroviario, entrano anche interventi strutturali di Rete Ferroviaria Italiana per una trentina di milioni, finalizzati a regolarizzare la circolazione e quindi diminuire i tempi di percorrenza e le interferenze fra treni locali e a lunga percorrenza.





D. 2 - Il Protocollo d'intesa siglato lo scorso 18 settembre tra Regione e FS parla della possibile creazione - entro il 2010 - di Società miste per il trasporto di merci e passeggeri su ferro. In quale contesto si colloca questa partnership, almeno sul fronte del trasporto pubblico locale (vedi accordo TLN - Regione Lombardia)?

R. 2 - In questa legislatura la Giunta Regionale ha dato un notevole impulso al completamento del S.F.M.R. ed ha cercato di definire un rapporto contrattuale più garantistico per la Regione e quindi con l'utenza con Trenitalia.

Adesso si tratta di entrare in modo più incisivo nella gestione del T.P.L. in quanto la sua efficienza è sempre più determinante nella catena dello sviluppo. Per fare questo abbiamo puntato su due direttrici fra loro complementari:

1) comperarci direttamente i treni, ed infatti abbiamo dato mandato a Sistemi Territoriali di acquistare 22 nuovi treni con l'opzione per altri 12 che andranno a sommarsi ai 2 già acquistati e che nel prossimo mese di febbraio inizieranno il servizio S.F.M.R. sulla Mira Busa - Venezia;

2) la costituzione di una società mista per essere direttamente coinvolti nella gestione ed organizzazione del servizio.

Questa particolare attenzione è frutto della convinzione che solo attraverso una effettiva gestione regionalizzata del servizio inteso, quindi, come una sorta di federalismo reale applicato nella fattispecie al servizio passeggeri, si potrà ottenere quella efficienza nella qualità dell'offerta che oggi ancora non abbiamo.

Non possiamo più accettare logiche decisorie calate sul nostro territorio frutto di scelte centralistiche ed improntate a modelli organizzativi che poco hanno a che vedere con le effettive esigenze dei nostri cittadini.

L'efficienza del servizio ferroviario rappresenta per il Veneto l'anello di congiunzione di un territorio con caratteristiche policentriche che lo rende di fatto una grande area metropolitana.

Un ruolo così rilevante e fondamentale nello sviluppo non solo economico non vogliamo più

sia totalmente delegato.

E' per questa ragione che noi vogliamo esserci e ci saremo.

D. 3 - Il trasporto merci su rotaia raggiunge efficienza economica ed è concorrenziale su distanze di almeno 300 Km. Se questa affermazione risponde al vero, quale è il senso ed il ruolo di una società di trasporto merci regionale su rotaia?

Trasportare merci rimane pur sempre un fatto industriale, il presupposto è forse quello di sottrarre traffico a Cargo Trenitalia, puntando a ridurre i costi attraverso tariffe meno onerose di quelle FS?

R. 3 - Anche su questo punto dobbiamo capirci bene. Parliamo dei dati.

Il traffico merci avente come origine o destinazione una struttura situata nella nostra regione si muove per circa il 50% sull'asse del Brennero; dell'altro 50% circa l'80% , quindi il 40% del totale, ha come riferimento il Porto di Venezia e l'Interporto di Padova, con un raggio di terminalizzazione medio di circa 300 - 400 km.



Altro aspetto: un servizio merci efficiente non solo toglie camion dalle strade ed ha quindi un rilevante ritorno in termini di beneficio ambientale, ma per alcune tipologie di merci rappresenta una modalità indispensabile.

Oggi tutto possiamo dire tranne che il servizio merci offerto da Trenitalia sia efficiente.

Fino a ieri l'ho definito una foresta pietrificata, oggi invece debbo domandarmi se esista ancora.

Ecco, anche in questo caso, come

per i passeggeri, noi non vogliamo né sottrarre traffico a Trenitalia né fare concorrenza ad alcuno bensì operare PER.

Il nostro obiettivo è costituire una società che svolga dei servizi DEDICATI alle piattaforme Venete in modo da garantire quella necessaria offerta ferroviaria efficiente, economicamente competitiva e rispettosa delle regole.

Il nostro compito non è quello di entrare nei processi industriali; quello di garantire che tutti i servizi necessari ad assicurare lo sviluppo e la competitività del nostro tessuto produttivo è un nostro dovere.





Ecco, questo è ciò che stiamo facendo.

In primo luogo vogliamo farlo con Trenitalia ed è questo che il Presidente Galan e l'Amministratore Delegato Moretti l'hanno definito nel protocollo firmato. Se con F.S. non funzionerà, beh allora dovremo guardare più lontano sempre comunque con l'obiettivo che vi ho appena detto: garantire un servizio indispensabile in termini di efficienza ed economicità.

D. 4 - A quando "l'Osservatorio" che analizzi la struttura dell'offerta di trasporto ferroviario correlata alla domanda, come già previsto dal protocollo firmato anche dall'ORSA il 6 dicembre 2004?

R. 4 - Il Contratto di Servizio prevede esplicitamente che Trenitalia fornisca, su supporto informatico ed in formato elaborabile, i principali dati tecnico-economici relativi sia all'offerta che alla domanda (per quanto rilevato); la Regione del Veneto provvederà anche con proprie risorse alla effettuazione di campagne di rilevamento: si verranno a creare, quindi, le condizioni per la formazione di banche-dati necessarie a loro volta per avviare e sostanziare le attività dell'Osservatorio sulla Mobilità in maniera tale che i soggetti chiamati a parteciparvi possano effettivamente disporre degli indispensabili elementi tecnici di valutazione.

D. 5 - Come denunciato a suo tempo dall'ORSA Trasporti, a partire dal 14 dicembre la Regione del Veneto viene esclusa dai collegamenti diurni Europei da e per l'Austria e Germania.

Cosa intende fare la Regione per invertire questa tendenza che chiaramente penalizza la nostra realtà imprenditoriale e turistica?

R. 5 - Le competenze della Regione in materia di trasporto ferroviario sono limitate, come noto, alla programmazione ed amministrazione dei servizi ferroviari regionali e locali di cui agli art. 8 e 9 del D. Lgs. 19/11/1997 n. 422 e s.m.i.; i servizi di lunga percorrenza, sia nazionali che internazionali, vengono svolti da Trenitalia S.p.A. (o da società alla stessa collegate) sulla base di contratti o accordi che non vedono in alcun modo partecipe la Regione. Questa situazione impedisce alla Regione di poter fattivamente intervenire sulla struttura di tali servizi di lunga percorrenza, l'inserimento o la modifica dei quali spesso determinano disagi anche ai pendolari ed al traffico regionale in genere. La Regione del Veneto è tuttavia ben conscia che l'utenza veneta, che utilizza (o utilizza anche) i servizi di lunga percorrenza, sia nazionali che internazionali, ha nel tempo subito forti penalizzazioni in termini di modifica o eliminazione di servizi, di riduzione di fermate, di trasformazione di tipologia (ad esempio da IC ad Eurostar-City) con conseguenze negative a livello economico. Tutti questi casi, compresa la riduzione dei collegamenti internazionali, sono però attentamente seguiti dalla Regione del Veneto che non ha mai mancato di protestare presso Trenitalia S.p.A. per le conseguenze negative che, spesso, le decisioni unilaterali di detta Società hanno indotto sull'utenza veneta. ■

Da Chisso (Regione) e Laguzzi (Trenitalia)

FIRMATE LE LINEE GUIDA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO

La data è quella del 31 dicembre, ma l'appuntamento è passato sotto silenzio, senza enfasi e senza foto di rito.

Sta di fatto che dopo il Protocollo di settembre tra il Governatore Galan e l'Amministratore Delegato di FS Moretti che impegnavano le parti alla sottoscrizione di un Contratto di Servizio a catalogo per il lotto 1 (SFMR) ed alla confluenza dello stesso anche per il lotto 2 (trasporto locale regionale), le linee guida sottoscritte dall'Assessore alla Mobilità Renato Chisso e dal Direttore della Divisione Trasporto Regionale di FS Giancarlo Laguzzi mettono i paletti sulla durata del Contratto – sei anni dal 1 gennaio 2009 con possibilità di rinnovo per altri sei, sui corrispettivi, sugli adeguamenti di produzione ed economici, sulla qualità del servizio – penali comprese – e sulle modalità per l'esecuzione dei servizi ferroviari. ►





Parliamo con **ANDREA PELLE**, Segretario Nazionale S.A.P.I.E.



Ad Andrea, giovane (ma esperto) Segretario Nazionale del Settore Infrastrutture dell'OrSA – Ferrovie, abbiamo posto alcune domande alla luce del recente accordo nazionale che ridisegna la struttura organizzativa di RFI.

L'intesa è stata, per così dire, "sofferta" e come Sindacato abbiamo chiesto, pregiudizialmente alla firma, chiari impegni sul mantenimento dei livelli di manutenzione ciclica, sul rispetto delle attuali normative legate alla reperibilità, sul diritto al pasto e soprattutto sulla necessità che siano i tavoli territoriali a verificare – in concreto – le necessità organiche legate al maggior presenziamento ed al turno in seconda della IS per i centri nevralgici della rete.

1) Lo scorso 19 gennaio anche l'OrSA ha sottoscritto l'accordo sulla riorganizzazione territoriale di RFI. Come lo possiamo riassumere?

L'accordo riorganizza la parte cosiddetta di esercizio di R.F.I. Viene ridisegnato l'assetto organizzativo della Manutenzione Infrastruttura e del Movimento. Le ex Direzioni Compartimentali Infrastrutture cambiano denominazione chiamandosi Direzione Territoriale Produzione e assumono al proprio interno i Reparti Territoriali Movimento, la manovra e altre attività prima inserite nelle Direzioni Compartimentali Movimento.

Queste ultime, di fatto, vengono avvicinate dai Centri Operativi Esercizio Rete (COER), ai quali viene affidato il controllo e la gestione della circolazione dell'intera rete nazionale. Nel passaggio, il Cei e il Dote vengono inseriti all'interno del C.O.E.R., in quanto complementari alla missione di quest'ultimo.

I cambiamenti più che altro riguardano la gestione della circolazione treni, dove si introduce, di conseguenza all'adeguamento tecnologico delle nostre linee, il concetto di centralizzazione del controllo della circolazione. "Torri di controllo" per la gestione della circolazione dei treni, questa è la grande novità della riorganizzazione.

Sostanzialmente invariata invece l'organizzazione territoriale del servizio di manutenzione dell'Infrastruttura. L'accordo infatti conferma l'attuale assetto organizzativo, con Zone, Tronchi e Reparti specializzati. Anche a livello gestionale rimangono invariate le Giurisdizioni delle Unità Territoriali e vengono confermati i Reparti compartimentali come il TLC nelle sue varie specialità. Altra novità se così si può dire è l'avvicendamento del Mantenimento in Efficienza, sostituito dalla Gestione Operativa Territoriale (G.O.T.), che comunque non varia rispetto le assegnazioni in dote alla vecchia Unità ▶

▶ Fatta salva l'importanza dell'accordo che, tra l'altro, conferma il volume d'investimenti già previsti dal Protocollo (339 milioni di Euro ripartiti tra Regione e FS nell'arco di vigenza del Contratto), è l'ultimo dei "paletti" sui quali dovrà concentrarsi in futuro l'attenzione di lavoratori e Sindacato. Da subito la partita dei servizi che vede Trenitalia affidare a Sistemi Territoriali la gestione diretta di servizi oggi svolti da FS (Verona-Rovigo / Vicenza-Schio / Mantova-Monselice / Padova-Bassano / Treviso-Montebelluna), la possibile assegnazione dei servizi di Manovra a Padova e Treviso sino ad arrivare alla costituzione della New.Co. regionale. Di cosa pensiamo su questi aspetti abbiamo ampiamente riferito sia nello Speciale Convegno che nell'articolo nel quale si relaziona sull'incontro con la Direzione Regionale. Per chi, poi, volesse farsi un'idea di cosa significhi aver a che fare con una società mista (Trenitalia – Società regionale) può trovare "interessanti" spunti leggendo il resoconto dell'incontro tra il Sindacato e TLN Lombardia che riportiamo integralmente in altra parte di questo giornale.

La Redazione di OVNews





► 2) Quali i punti dell'intesa sui quali l'Or.S.A. esprime ancora delle perplessità?

Le perplessità noi le abbiamo espresse già al tavolo di trattativa, tanto, come dici te, da rendere "sofferta" la nostra adesione all'accordo stesso. Riguardo l'istituzione dei turni di presenziamento delle Zone IS dei grandi Nodi abbiamo espresso forti perplessità. A nostro avviso le risorse oggi presenti negli Impianti (non solo IS) riescono a malapena a sopperire al normale nastro lavorativo, figuriamoci inserendo una nuova turnazione pomeridiana. Ma non solo, le squadre di lavoro formate da tre persone hanno un campo di azione limitato rispetto a quelle che sono le prescrizioni dettate dalla istruzione e protezione cantieri in caso di guasto su impianti ricadenti su binari con circolazione attiva. Per cui in assenza di adeguate garanzie non avremmo sottoscritto l'accordo. In un secondo tempo l'Azienda, con una nota formale, ci ha "rinfrancati" rispetto al perseguimento della continuità rispetto alla manutenzione ciclica, confermato l'attuale organizzazione dei servizi di reperibilità e ribadito che la squadra di lavoro formata da tre persone potrà effettuare solo lavorazioni compatibili con le prescrizioni riguardanti la sicurezza. A quel punto abbiamo deciso di firmare l'accordo nazionale. Tuttavia in fase di trattativa territoriale occorrerà vigilare rispetto l'utilizzo dei reperibili che a nostro parere non possono effettuare prestazioni pomeridiane e sull'orario di lavoro che non potrà che essere su prestazione unica giornaliera. E' inutile dire che a monte di tutto ci aspettiamo un adeguamento delle risorse.

3) Vi è uno strisciante aumento delle esternalizzazioni di attività in ambito manutenzione infrastrutture. Questo nonostante l'impegno del Sindacato a strappare a RFI un serio ed esigibile progetto di recupero delle tante attività oggi svolte da Ditte, in particolare nei settori Lavori e T.E.. L'accordo del 19 gennaio sembra andare in questa direzione. Segretario, ne siamo sicuri?

Il Trap dice: "non dire gatto se non ce l'hai nel sacco". E io la penso uguale! Ora l'impegno aziendale è nero su bianco, l'accordo prevede la completa internalizzazione delle attività di rincalzatura del binario e della tesatura della linea di contatto T.E. Il tutto deve avvenire entro i prossimi cinque anni, attraverso ingenti investimenti per l'acquisto di nuovi macchinari e lo svecchiamento del parco mezzi su rotaia esistente. La nostra dirigenza su questa partita si gioca tanto, per cui sarà bene che si dedichi agli impegni presi. Noi saremo lì a vigilare!

4) Da più parti emerge la necessità di ridisegnare il reticolo delle competenze accessorie del settore, vuoi per il sistematico utilizzo delle fasce notturne in manutenzione, vuoi per le ristrettezze di risorse umane che impongono spesso anche ai disponibili di diventare dei "reperibili aggiunti". L'Impresa, di converso, punta il dito sulle tante Imprese esterne che utilizzano il personale per 4-5 notti consecutive a settimana paragonandole alle rigidità dell'attuale Contratto delle Attività Ferroviarie. Questo crogiuolo di problemi (da un lato la richiesta di aumenti economici legati alla produttività, dall'altra i Contratti "peggiorativi" da prendere a paragone e pretesto) nasconde – a nostro parere – una questione di fondo: il CCNL della Mobilità non può essere applicato alle sole Imprese che fanno treni, ma anche a quelle che lavorano in maniera sistemica in ambito ferroviario. Che ne pensa l'Or.S.A. ed il SAPIE?

La questione della clausola sociale l'Or.S.A. e quindi il SAPIE la chiedono ormai da diversi anni. Ricordo i tempi in cui quando dicevamo che il comparto del trasporto esigeva di un unico CCNL di riferimento al quale tutte le imprese devono sottostare, qualcuno ci prendeva per alieni e ci dicevano che non se ne sentiva l'esigenza.

Oggi tutte le Organizzazioni sindacali confederali e autonome che gravitano in ambito trasporti hanno unito il fronte in tal senso.

Le trattative sono in corso con fortune alterne, ma l'importante è che la strada sia stata intrapresa.

Per la manutenzione il problema è ancora più amplificato, in quanto, non avendo una specifica normativa di riferimento ed essendo il "mondo" manutenzione articolato in tante specialità di manodopera, è praticamente impossibile stabilire il trattamento da applicare ad un operaio che effettua lavori edili, piuttosto di quello che utilizza il diserbante ecc. Mentre quelle imprese che effettuano lavori similari ai ferrovieri, ovvero quelle specializzate in lavori di armamento o agli apparati di sicurezza, non intendono applicare il contratto dei ferrovieri perché comunque non ne hanno l'obbligo. A loro dire il nostro CCNL è troppo restrittivo rispetto, ad esempio, a quello dei metalmeccanici.

È per questo che i ferrovieri non risultano competitivi rispetto alla concorrenza degli appalti.

Non è una questione di "busta paga" ma di possibilità di utilizzazione lavorativa del dipendente. Finché non si riuscirà ad allineare gli appaltatori ai ferrovieri in un unico contratto, sarà impossibile contrastare appieno l'esternalizzazione di certe attività. Discorso diverso quello delle rivendicazioni salariali come la rivalutazione delle competenze accessorie, per le quali il SAPIE già dal 2005 licenziò un documento di richiesta di adeguamento. Comunque almeno per le prestazioni notturne non c'è solo il problema del





riconoscimento monetario adeguato, ma anche il riconoscimento di attività usurante ai fini contrattuali. Il manutentore la sua prestazione lavorativa la svolge esposto a tutte le situazioni climatiche ed è chiaro che fisicamente tale attività logora più delle altre. Per cui è necessario che almeno sotto il punto di vista contrattuale venga riconosciuto un "paracadute" nel caso di intervenuta inidoneità, altrimenti oltre a rimetterci la salute ci rimette anche il portafoglio.

5) Troppi sono gli incidenti verificatisi in questi ultimi anni che hanno causato dolore e vittime tra i lavoratori delle Infrastrutture. Il problema sicurezza sta, dunque, in primo piano: cosa fare per ridurre i lutti e le ferite subite da tanti nostri colleghi?

È triste, drammatico quello che sta accadendo in fatto di infortuni mortali sul lavoro. Ho conosciuto e mi onoro di mantenere rapporti di amicizia con alcuni famigliari di ragazzi morti in certe circostanze drammatiche e la loro vista mi dà la spinta per combattere e denunciare il dramma in atto all'interno del settore della manutenzione.

Unitamente all'Or.S.A., nel corso del 2009 abbiamo avanzato in tutte le sedi legittimamente riconosciute fatti documentati rispetto l'utilizzo dei lavoratori della manutenzione. A luglio scorso abbiamo riferito le nostre opinioni anche alla Commissione d'inchiesta parlamentare istituita per le "morti bianche" nel mondo del lavoro. Superamento dei limiti di prestazione giornaliera, superamento del limite individuale di ottanta notti annue e mancato rispetto delle norme della sicurezza, sono tutte problematiche da noi pubblicamente segnalate. Negli ultimi cinque anni lungo i binari della rete sono morti diciotto addetti della manutenzione infrastrutturata di R.F.I.. Un numero enorme, al quale purtroppo ancora oggi non si sta dando dovuta risposta. Anche l'osservatorio nazionale della sicurezza istituito in sede aziendale non sta producendo valide iniziative di prevenzione. A mio avviso manca la volontà di affrontare alcuni temi fondamentali come quello dell'organizzazione preventiva di tutto quello che concerne la sicurezza. I lavoratori sono costretti a fare di necessità virtù, quando sono già nella "fase" di rischio lungo i binari. Spesso la predisposizione della protezione del cantiere di lavoro viene in subordine rispetto alla "fretta" di riparare il guasto, oppure non ci sono abbastanza persone disponibili in squadra per ottemperare alle prescrizioni che riguardano la sicurezza. Siamo in uno stato di fatto dove il lavoratore è controllore e controllato allo stesso tempo, è lui che paga se ritarda, è lui che deve garantirsi e garantire al resto della squadra la sicurezza, ed è lui che muore purtroppo. Bisogna cambiare, ma ci vuole la volontà e in un contesto oramai rivolto essenzialmente alla produttività, certi temi possono risultare disarmonici all'obiettivo.



Due operai travolti vicino alla stazione di Motta Sant'Anastasia.

6) Molti in RFI pensano di essere "immuni" dal mercato. Credono, cioè, che la liberalizzazione passi solo sopra i binari, tra i ferrovieri di Trenitalia, e non tocchi un'Impresa – RFI – che sembra per definizione destinata a rimanere pubblica. A noi, sindacalisti di periferia, non sembra proprio così. Dal tuo osservatorio cosa puoi dirci in proposito?

Sicuramente la liberalizzazione del trasporto su rotaia è oramai conclamata, perché già in atto. E se ne sentono già i contraccolpi, specialmente per il trasporto "sociale". R.F.I. è una Società per Azioni e l'azionista di maggioranza è lo Stato. La missione dell'Azienda è quella di gestire e mantenere in efficienza la Rete ferroviaria che è proprietà dello Stato italiano, per cui l'intuizione che se ne trae è quella di un'azienda "statale". Però rimane sempre una S.p.A., l'anno scorso alcune testate giornalistiche parlarono dell'ipotesi di portare R.F.I. in Borsa, poi non se ne seppe più nulla. E' di questi giorni la notizia della costituzione di nuova Società inserita all'interno del Gruppo F.S., di nome F.S. Telco. I giornali scrivono che la nuova Società avrà lo scopo di utilizzare la rete di telecomunicazione aziendale (fibra ottica e GSM-R) per un business rivolto al mercato delle telecomunicazioni. Abbiamo chiesto notizie all'Azienda, ma ad oggi tutto tace. Comunque una cosa è certa, se è stata privatizzata l'acqua, allora tutto è possibile!

Ringraziamo Andrea Pelle per la sua disponibilità e lo invitiamo sin d'ora a programmare un giro di assemblee nel Veneto per far capire anche ai lavoratori delle Infrastrutture quanto importante sia la coesione di tutti i ferrovieri verso l'obiettivo di un Contratto di Sistema che regoli il rapporto di lavoro ed eviti una concorrenza basata sul costo del lavoro. Tanto per ricordare che al peggio, anche in senso contrattuale, nessuno è preventivamente vaccinato.... ■





ECCO CIO' CHE ACCADE IN LOMBARDIA.....

INCONTRO CON TLN

Se pur con notevole ritardo, l'impegno sottoscritto in data 11 Novembre 2009 prevedeva il primo appuntamento il 15 Dicembre, lo scorso 10 febbraio si è svolta la riunione sul Piano Industriale di TLN e sulle condizioni contrattuali da applicare ai lavoratori al momento del conferimento previsto per il prossimo ottobre. TLN ha esposto il piano industriale che si focalizza essenzialmente in otto punti 1) Investimenti, 2) Contributi, 3) Produzione, 4) Modello commerciale, 5) Modello di esercizio, 6) Modello delle Manutenzioni, 7) Tariffe, 8) Produttività.

1. Investimenti. Per quanto attiene il materiale rotabile è stato confermato l'investimento di 1 miliardo di euro che comporta, in 4 anni, l'abbassamento dell'età media del parco rotabile che dovrebbe passare dagli attuali 22 anni medi a 13 anni. In particolare entro la metà del 2014 TLN potrà disporre di 157 nuove composizioni, passando dalle attuali 330 a circa 400 adatte al servizio regionale, conseguentemente saranno dismesse le seguenti composizioni: EA 740/750 LeNord, Piano Ribassato Trenitalia (10), ALn 668 Trenitalia.

2. Contributi. Sono confermati quelli previsti all'atto della costituzione di TLN che prevedono un incremento di 90 milioni di euro comprensivi dei 25 milioni stanziati dal Governo per le esigenze di Expo 2015. Per l'attivazione dei nuovi servizi nel biennio 2009-2010 sono stanziati ulteriori 40 milioni di euro.

3. Produzione. La produzione storica di TLN è di 34.7 milioni di treni *KM mentre a regime 2011 sarà di 39.1 con un incremento del 12.6 %. Oltre a quelle avviate nel 2009 è prevista l'attivazione dal 01/01/2011 del servizio S 13 con prosecuzione da Rogoredo a Pavia. La produzione aggiuntiva sarà così ripartita: 46% riferibile al ramo LeNord, e 54% al ramo Trenitalia.

4. Modello commerciale. Il modello industriale ha come obiettivo il miglioramento dell'attuale servizio. TLN intende potenziare il canale di vendita via internet ed ha classificato le biglietterie in cinque gruppi che evidenziano le modalità di apertura/presenza delle biglietterie o dei punti vendita esterni o self service. Canali da sviluppare: Comunicazione Bordo treno – Annunci audio e video in stazione – Internet, SMS Bacheche. Particolare attenzione ai servizi del passante, vendita via internet – aeroportuali – nuove offerte commerciali.

5. Modello di esercizio. Il nuovo modello industriale tiene in considerazione quattro tipologie di servizio distinte in Area Ristretta "1" (20-30 Km da Milano); Area Ristretta "2" (50 – 60 Km da Milano); Regione Lombardia Servizi regionali, Area Padana e Regione Insubrica. I differenti servizi richiedono materiale rotabile specifico e dedicato. Per dare attuazione al nuovo modello sono previste due fasi temporali: la prima al dicembre 2011, la seconda, da negoziare e sviluppare con regione Lombardia, al Dicembre 2012.

6. Modello delle manutenzioni. Occorre modificare l'attuale organizzazione intervenendo principalmente sulla manutenzione programmata.

Oggi si opera con priorità sulla disponibilità mettendo in secondo piano l'affidabilità, mediamente un treno è soggetto ad attività di manutenzione per circa 68 giorni (20% di indisponibilità), di questi, circa il 20% viene perso per indisponibilità del fattore produttivo: binari di officina, personale, materiali. Il nuovo modello di organizzazione dovrà prevedere: esame su affidabilità in parallelo a disponibilità, riduzione delle indisponibilità, rispetto dei fattori produttivi chiave, riorganizzazione della logistica di approvvigionamento dei materiali, caratterizzazione dell'area manutenzione anche in relazione all'area produzione. Per quanto attiene gli impianti sono confermati Fiorenza, Novate, Cremona, Lecco, Iseo. Officine e depositi potranno essere organizzati per componenti o tipologia di materiale, questi siti dovranno garantire la disponibilità del materiale rotabile. Sono previsti interventi di





carattere correttivo nelle altre località individuate per tipologia di servizio (linee S – Regionali veloci – Regionali – Interpolo) dove il materiale risiede temporaneamente con l'obiettivo di ripristinare le funzionalità (es. pulizie, batterie, porte, preriscaldamento, etc). Il processo di manutenzione correttiva parte dalla verifica e conoscenza dello stato del materiale migliorando i rapporti tra organizzazione e produzione.

7. Tariffe. E' prevista una crescita progressiva delle tariffe in coerenza con il miglioramento della qualità del servizio e degli investimenti in modo da allinearle rispetto ad altri sistemi di trasporto nazionali ed europei. In Lombardia le tariffe coprono il 35% del costo del servizio mentre in Germania il 39% ed in Francia il 53%. Dal 2004 le tariffe dei trasporti aerei hanno riscontrato un aumento del 42.4%, quelle dell'energia del 26.4% mentre nelle ferrovie l'adeguamento è stato del 14.3%.

8. Produttività. Vengono sostanzialmente confermati i numeri comunicati nell'accordo di affitto di ramo d'impresa 1240 LeNord e 2593 Trenitalia per un totale di 3833 dipendenti. In entrambi i casi il personale di condotta e scorta incide per più del 60% del totale; si evidenzia un'importante differenza per quanto attiene la manutenzione 25% in LeNord 14% Trenitalia; mentre per manovra / circolazione treni e commerciale le percentuali sono essenzialmente allineate. È stata inoltre rappresentata una comparazione (sbagliata in quanto i livelli contrattuali sono diversi) tra CCNL Nazionale Autoferro (Nazionale) e CCNL Gruppo FS (aziendale), inoltre è stata aggiornata la situazione sul CCNL della Mobilità.

A seguito si è sviluppata la discussione durante la quale ci siamo riservati di esprimere giudizi sul merito del Piano Industriale in quanto gli elementi illustrati non sono apparsi sufficienti, anticipando delle perplessità per quanto attiene la funzionalità del ciclo complessivo del treno. Per quanto attiene le ricadute sul personale, in considerazione che il Contratto della Mobilità è in una fase di completa paralisi (vedi lo sciopero del 19 Febbraio) e l'eventuale accordo trova soluzioni assolutamente minimali in quanto non affronta i problemi principali (retribuzioni – Orario di Lavoro), abbiamo chiaramente richiesto quale contratto nazionale TLN intende applicare ai propri dipendenti al momento del conferimento. La posizione di TLN è stata volutamente evasiva ipotizzando la possibilità di applicare, anche dopo il periodo di affitto, due contratti nazionali diversi, spingendosi alla sola "volontà" di cambiare la propria associazione industriale passando da ASSTRA a Federtrasporto. In tal senso abbiamo auspicato che quanto dichiarato si traduca rapidamente in fatti concreti (Federtrasporto è l'associazione che ha sottoscritto il CCNL delle Attività Ferroviarie) mentre, con determinazione, abbiamo sostenuto che in assenza dell'applicazione del CCNL della Attività Ferroviarie l'Or.S.A. non intende proseguire il confronto; inoltre dovranno essere garantiti a tutti i lavoratori di Trenitalia e Le Nord i diritti maturati come sottoscritto, da tutte le O.S., nella nota a verbale dello scorso 11 Novembre 2009. La riunione si è conclusa con la condivisione di proseguire il confronto con incontri tecnici, propedeutici ad una riunione conclusiva sul Piano d'impresa, che hanno il compito di entrare nel merito del solo Piano Industriale di ogni singolo settore. ■



Adriano Coscia
Segretario Regionale Or.S.A. Lombardia





MANUTENZIONE E MANOVRA

Presentato il progetto industriale per il triennio 2010 – 2012

TRASPORTO REGIONALE TRA INTERNALIZZAZIONI E CESSIONI

È partito lo scorso 10 febbraio il confronto sullo scenario industriale e organizzativo della Direzione Regionale Veneto con particolare riferimento agli aspetti legati alla Manutenzione ed alla Manovra. Nelle slide che ci sono state presentate (e che riportiamo in sintesi a margine del presente articolo) la DTR ha cercato di alzare il livello della Manutenzione aumentando le ore di fabbisogno ed adeguando – nel contempo – l'organizzazione del lavoro in modo da garantire gli interventi sui rotabili in sintonia con la loro presenza in officina.

Più produttività pro-capite, più attività internalizzate da sostenere con i necessari interventi infrastrutturali: è questo il mix (per la verità assolutamente condivisibile... se poi realizzato!) che la Società ci ha presentato, ma che a nostro parere abbisogna di attente verifiche sia sui tempi che sugli obiettivi. Innanzitutto gli investimenti: siamo già in ritardo sulla tabella di marcia stilata nella primavera del 2009 e le risorse ipotizzate ad oggi non ci sono ancora assicurate.

Poi le attività da riportare in Officina: nel triennio sono 26.500 ore a Verona e 10.000 a Padova/Mestre, ma crescono di 1.500 nell'Impianto di Treviso. Perché? Perché non abbiamo certezza sui flussi di risorse per compensare gli aumenti di fabbisogno e le uscite. E' un controsenso questo per l'OrSA e l'abbiamo detto a chiare lettere: un accordo di così ampio respiro non può prevedere solo disponibilità del Sindacato a ragionare su turni, orari e flessibilità, ma deve essere sostenuto da eguali impegni della Società sul fronte dei livelli occupazionali. In questo senso devono essere letti i recenti accordi su Padova, Mestre e Treviso che già stanno dando i primi frutti, ma che oggi bisogna supportare con l'arrivo di forze fresche, vengano da trasferimenti interni a Trenitalia o da assunzioni. Per l'OrSA questi sono i temi che stanno sul tavolo e che vanno ad aggiungersi ad altri elementi di riflessione ed analisi che sicuramente determineranno, a seconda

delle scelte che si faranno, la possibilità di giungere ad un accordo complessivo. Parliamo innanzitutto dell'ipotesi di affidamento dei servizi di Manovra di Padova e Treviso ad altra Società (Sistemi Territoriali più che a Serfer...) ed il contestuale recupero di risorse da destinare ad altri settori che ancor oggi scontano carenze significative (Equipaggi, Officine e Vendita). La proposta della Società, per la verità ancor vaga soprattutto su Padova, è stata ritenuta dall'OrSA in controtendenza rispetto alle ripetute intese nazionali sulla internalizzazione delle attività e, soprattutto,

meritevole di approfonditi chiarimenti.

A partire dai tempi ed i modi attraverso i quali garantire il futuro occupazionale delle nostre maestranze, gli standard qualitativi delle attività di manovra (pensiamo alla manovra legata alla circolazione treni in termini di qualità e puntualità del servizio) e pari opportunità professionali. Non dimentichiamo, ad esempio, che l'età media dei colleghi del Deposito e della Manovra di Centrale a Padova non depone a favore di una massiccia riqualificazione verso settori che hanno impegnativi percorsi formativi, come non vanno dimenticati a Treviso i rischi di un esodo di manovratori dal Deposito verso l'Officina che potrebbe causare un surplus di Tecnici con il sostanziale blocco per anni di promozioni nei confronti di colleghi che già operano nella manutenzione.

Di tutto questo si è discusso nell'incontro che di fatto ha aperto il confronto su questi temi e che noi intendiamo seguire con particolare attenzione con l'obiettivo di garantire la produzione e contemporaneamente dare ai colleghi tutti di Manovra e Officina la possibilità di migliorare il loro bagaglio professionale dentro e fuori il settore. Sempre ricordando l'impegno di tutto il Sindacato a riportare il lavoro in Ferrovia, prima ancora di cedere quello che ancor oggi è nostro. Altrimenti i lavoratori non ci capirebbero. ■





IMC TREVISO: LO SCENARIO DI SVILUPPO

progressiva acquisizione lavorazioni Minuetto scaduti di garanzia
acquisizione lavorazioni carrozze da IMC Padova/Mestre nel corso del 2012 (6000 ore/anno)

	2009	2010	2011	2012
TIPOLOGIA DI ROTABILI ASSEGNATI	76 Aln 668 17 Minuetto 20 445 10 loc. da manovra	76 Aln 668 17 Minuetto 20 445 10 loc. da manovra	76 Aln 668 17 Minuetto 20 445 10 loc. da manovra	76 Aln 668 17 Minuetto 20 445 76 carrozze MD 10 loc. da manovra
FABBISOGNO MANUTENTIVO DA BUDGET	62.000	68.000	74.000	80.000
CAPACITA' PRODUTTIVA CON RISORSE INTERNE	49.500	62.000	68.000	66.000
ESTERNALIZZAZIONE ATTIVITA'	12.500	6.000	6.000	14.000
% DIRETTI/INDIRETTI	71%	78%	80%	80%
ORE MEDIE LAVORO PER DIRETTO DI PRODUZIONE	1311 (*)	1410 (**)	1.470	1.500

(*) 1420 ore personale con contratto a tempo indeterminato

(**) 1450 ore personale con contratto a tempo indeterminato

IMC TREVISO: LA NUOVA ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

EVOLUZIONE ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO FINALIZZATA AD AUMENTARE LA DISPONIBILITA' DI ROTABILI PER L'ESERCIZIO

- ✓ affidamento ad altra società dell'attività di piazzale nel corso del 2010 con recupero 15 risorse per altri processi
- ✓ apporti di personale nel 2010 con recupero attività esternalizzate (2 nuove assunzioni nel dicembre 2009)
- ✓ istituzione nel corso del 2011 linea di prodotto Minuetto
- ✓ nel corso del 2012 trasferimento delle lavorazioni carrozze da Padova con assegnazione dell'attività a linea di prodotto locomotive (lavorazione a treno completo)
- ✓ criticità risorse nel 2012 per pensionamenti e acquisizione lavorazioni carrozze





IMC PADOVA/MESTRE: LO SCENARIO DI SVILUPPO

nel corso del 2010 acquisizione attività di manutenzione da Sistemi Territoriali (ETR 340)
 da gennaio 2011 acquisizione completa lavorazioni TAF da IMC Verona Cargo (10.000 ore/anno)
 da gennaio 2012 trasferimento a Treviso delle lavorazioni programmate carrozze (6.000 ore/anno)

	2009	2010	2011	2012
TIPOLOGIA DI ROTABILI ASSEGNATI	76 carrozze MD + service Cargo carri/diesel e TAF	76 carrozze MD + service Cargo diesel e TAF + service ETR 340	76 carrozze MD + service Cargo diesel + 20 TAF + service ETR 340	20 TAF + service Cargo diesel + service ETR 340
FABBISOGNO MANUTENTIVO DA BUDGET	33.000	28.500	39.000	33.000
CAPACITA' PRODUTTIVA CON RISORSE INTERNE	23.000	28.500	39.000	33.000
ESTERNALIZZAZIONE ATTIVITA'	10.000	0	0	0
% DIRETTI/INDIRETTI	55%	71%	78%	80%
ORE MEDIE LAVORO PER DIRETTO DI PRODUZIONE	930 (*)	1.360	1.450	1.500

(*) nel 2009 progressiva riduzione attività su carri e utilizzo risorse dirette per attività chiusura OMV Padova

IMC PADOVA/MESTRE E ATTIVITA' DI MANOVRA PADOVA: LA NUOVA ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

IMC PADOVA/MESTRE EVOLUZIONE ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO FINALIZZATA AD AUMENTARE LA DISPONIBILITA' DI ROTABILI PER L'ESERCIZIO

- ✓ nel corso del 2010 acquisizione attività di manutenzione 2 complessi ETR 340 di Sistemi Territoriali
- ✓ dal 2011 acquisizione completa manutenzione TAF a Mestre in finestra manutentiva con attuale orario di lavoro giornaliero 7/7 con squadra ridotta il sabato e la domenica
- ✓ effettuazione dal 2011 interventi di correttiva locomotive elettriche e carrozze presso sito di Mestre
- ✓ nel 2011 trasferimento 8 risorse da IMC Treviso per lavorazioni TAF a Mestre

ATTIVITA' DI MANOVRA PADOVA

- ✓ attivazione dal 1 febbraio 2010 nuovo orario di lavoro manovra Padova Centrale (turni presentati l'8 luglio 2009)
- ✓ affidamento ad altra società di una parte dell'attività di manovra con recupero 11 risorse per altri processi produttivi





Appalti FS: in Veneto entrano i nuovi appaltatori (o per meglio dire affidatari!)

QUANDO IL SINDACATO FA IL SUO LAVORO

S spesso il Sindacato (erroneamente senza distinguo) viene ricordato tra i lavoratori per le cose che si dice non faccia, oppure accusato di indifferenza ai problemi o di arrivare sempre in ritardo rispetto alle iniziative delle Imprese. E così via sino ad ipotizzare addirittura atteggiamenti collusivi. Quasi mai gli vengono riconosciuti i risultati che ottiene e anche quando arrivano per i lavoratori pare si tratti unicamente di “atti dovuti”. Tutto questo accade con più frequenza proprio negli ambiti lavorativi più complessi, dove molte Imprese vivono di inadempienze contrattuali, non rispettano gli accordi e scontano una complessiva fragilità imprenditoriale. In questo ambito il lavoro del Sindacato è più difficile e perciò più esposto alle critiche ed alle denigrizioni. Gli appalti ferroviari sono una di queste realtà, ma sono anche il settore dove a volte il Sindacato “vince” costringendo Imprese e FS a rispettare gli accordi ed

successivo 18 febbraio i servizi di pulizia del lotto 4 – Veneto di Trenitalia transitavano ad altre Imprese stante il progressivo peggioramento del servizio, le denunce arrivate dagli utenti, gli impegni assunti con la Regione sugli standard di pulizia etc., etc.. Il tentativo che a noi pare evidente è quello di mettere i lavoratori davanti al fatto compiuto senza il percorso negoziale obbligatorio in questi casi.

Il SALPAS-OrSA del Veneto comunica il fatto alla Segreteria Nazionale che, di concerto con le altre OO.SS., costringe Trenitalia, Compass e Nord Servizi a sedersi ad un tavolo ed affrontare tutti i veri temi che le Imprese volevano forse bypassare: le garanzie occupazionali normative ed economiche di tutto il personale in servizio alla data del 17 febbraio; il rispetto del CCNL e del Protocollo sul Contratto della Mobilità; il mantenimento del fondo di previdenza complementare.

I risultati di questo (faticoso) confronto sono stati:

- il passaggio di tutti i 389 addetti, diretti ed indiretti, alle dipendenze delle Ditte subentranti mantenendo i trattamenti normativi, economici, retributivi, l'inquadramento professionale, il profilo, l'anzianità maturata e l'orario di lavoro ;
- l'applicazione del CCNL in essere e del Protocollo sul CCNL della Mobilità con il pagamento entro 90 giorni dell'una-tantum, regolarizzando le buste paga per le mensilità mancanti;
- trattandosi di affido temporaneo la garanzia del successivo passaggio alle ditte che si aggiudicheranno definitivamente i servizi del lotto Veneto;
- il mantenimento del fondo di previdenza complementare Eurofer

Pensate solo che FS pensava di risolvere tutto con una informativa al Sindacato Regionale! Ai 389 colleghi degli Appalti del Veneto possiamo dire, senza enfasi ma con soddisfazione, di aver svolto sino in fondo il nostro ruolo dimostrando, se ce n'era bisogno, che il tanto vituperato Sindacato sa “stare sul pezzo” a garanzia del lavoro e dei lavoratori di questo martoriato settore. Adesso prepariamoci ad affrontare le nuove gare! ■



a garantire quei diritti – normativi ed economici – che si vorrebbe invece negare. È il caso dell'accordo siglato l'11 febbraio scorso per il subentro d'appalto per i servizi del Lotto 4 – Veneto tra Trenitalia, Società Compass Group S.p.a., Nord Servizi S.r.l. e le OO.SS. Nazionali. Intanto la premessa: con nota del 3/02/10 il Responsabile Risorse Umane della Direzione Trasporto Regionale ci informa che dal



L'ORA DEI BILANCI...

Eurofer o TFR? Chi vince? Alla ricerca del miglior rendimento...

Sia chiaro, chi vi scrive non è né un economista né un esperto di finanza e nemmeno un profeta in grado di leggere il futuro. Il mio obiettivo è semplicemente quello di stilare un bilancio dalla nascita di Eurofer fino ad oggi, e compararlo con l'andamento del TFR lasciato in Azienda, al fine di formulare delle considerazioni sulla scelta dei ferrovieri della destinazione della propria quota di liquidazione. L'intuizione di trattare l'argomento mi è stata data dalle continue richieste dei colleghi messi in allarme dalla crisi finanziaria cominciata durante l'estate del 2007 che ha provocato nei listini mondiali una netta depressione, trascinando con sé i rendimenti dei fondi pensione dei lavoratori dei vari comparti.

I dati del 2008, anche per Eurofer Comp. Bilanciato - prenderemo d'ora in avanti in considerazione sempre tale segmento - sono inquietanti, soprattutto se rapportati a quelli ottenuti dal TFR: -3.29% (Eurofer) rispetto a un rendimento positivo del 2.7% (TFR), con un Delta quindi del 5.99%. Il tasso di inflazione si attesta invece al 2.05%. Per un'analisi completa cominciamo a sviscerare e raffrontare i dati dalla nascita del Fondo ad oggi rispetto alla liquidazione in azienda. Dalla tabella qui sotto riportata, il dato che balza agli occhi è che dal raffronto della media i rendimenti sono assai simili ma, mentre la resa del TFR in azienda è lineare, quella del concorrente è sensibile agli sbalzi dei mercati finanziari globali, vista la sua - anche se moderata - esposizione alla componente azionaria (massimo 30 %). Il fondo contiene all'interno del

**Una prima
analisi post
crisi finanziaria.
Cosa contiene
il paniere di
Eurofer**

punti; raggiunse il minimo a ottobre dello stesso anno e da lì iniziò il periodo del Toro (borsa con valore crescente) che culminò nel giugno 2007 quando raggiunse 44364 punti. Arrivò, poi, il periodo nero dei listini azionari che toccò il minimo nel marzo 2008 - 12621 punti. Da marzo ad oggi poi stiamo assistendo ad un rimbalzo che ha portato l'indice dell' SP MIB (ora denominato FTSE MIB) agli attuali 22000 punti. Visto ciò come mai, negli anni "positivi" (dal 2002 al 2006), il valore delle quote di Eurofer è cresciuto così moderatamente?

A cosa è dovuto il picco positivo del 2005? Proviamo a dare una risposta.

I fondi pensione investono la propria liquidità sui mercati finanziari, adottando linee di investimento ed asset allocation mirati a perseguire l'interesse del risparmio previdenziale.

Per poter accedere ai mercati il Dlgs. 252/2005 impone ai fondi contrattuali l'obbligo di servirsi di gestori finanziari esterni in grado di perseguire politiche di investimento delineate dagli stessi fondi. L'assunzione dei gestori finanziari avviene successivamente all'autorizzazione dell'esercizio e tramite regolare bando internazionale. Tale iter ha fatto sì che Eurofer avesse inizialmente (a decorrere da aprile 2002) depositato i contributi degli associati su un conto corrente appoggiato presso la banca depositaria che ha fruttato per il 2002/2003/2004 scarsi rendimenti. A decorrere dalla fine del novembre 2004, grazie agli investimenti sui mercati finanziari, l'andamento del fondo si è adeguato agli indici di mercato determinando una performance che

ha beneficiato sia del passaggio da una gestione di deposito passiva ad una attiva, sia dell'andamento positivo dei mercati. In definitiva quindi non

si può prendere in considerazione per il nostro personale bilancio di gestione Eurofer il triennio 2002-2004, in quanto caratterizzato da gestione "immobile" presso un conto corrente.

Per conoscere e cercare di capire maggiormente il trend del nostro fondo, andiamo a valutare anche il resto del paniere al di fuori della parte azionaria.

Anno	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Media
Eurofer	2.12	2.13	2.19	6.43	2.11	1.73	-3.29	8.04	2.68
TFR	1.81	2.48	2.63	2.45	3.11	3.07	2.70	1.98	2.53

suo paniere solo in minima parte titoli azionari italiani. Visto che l'andamento di questi fotocopia quello degli altri paesi OCSE e dell'UE - presenti in larga scala in Eurofer - scegliamo di prendere come riferimento lo storico dell'indice SP MIB al fine analizzare il legame Eurofer-mercati azionari. Nel giugno 2002, detto listino quotava all'incirca 31000

Almeno il 70% del portafoglio è costituito da obbligazioni derivanti da titoli di Stato italiani (circa il 45% dell'intero portafoglio), europei (circa 30%) e titoli di debito (in piccola percentuale) che permettono ad Eurofer di garantire una certa stabilità. Il mercato obbligazionario infatti non possiede come caratteristica quella di raggiungere elevate performances, ma permette di conseguire guadagni limitati ma garantiti.

La crisi che ha investito i mercati azionari dal 2007, ha fatto sì che gli investitori riversassero i loro capitali nello strumento obbligazionario, il quale ha risposto con buona redditività.

Ne ha beneficiato così il neo-nato Comparto Garantito di Eurofer che annovera nel paniere il 95% di obbligazioni e che nel corso dell'anno 2008 ha fatto registrare un +4.18%. Un'ottima performance altresì l'ha raggiunta nel corso del 2009 – anno di ripresa mercati finanziari - la linea del Comparto Dinamico che, grazie alla sua esposizione al mercato azionario, stacca un +15.27%. Questa serie di dati fin qui forniti mira a fare una considerazione: se si abbandona



l'idea del fondo pensione come un serbatoio statico di risparmi e si comincia considerare Eurofer come uno strumento dinamico, possiamo ottimizzare i rendimenti e battere nettamente il TFR lasciato in azienda. E' offerta infatti la possibilità tramite degli switch – campi di comparto – di poter aumentare o diminuire l'esposizione del fondo al mercato azionario (con la conseguente variazione di rischio) e di diversificare l'investimento suddividendo lo stesso capitale in diversi comparti. Il mio consiglio quindi verte sulla necessità di non subire l'andamento del singolo comparto, ma di ricercare la miglior soluzione temporanea intervenendo per mezzo di variazione di linea di investimento. Se fin qui si è ragionato prettamente sull'aspetto dei rendimenti, bisogna tener presente che la parte più importante del raffronto tra TFR ed Eurofer si gioca sulla tassazione in sede di liquidazione e sul contributo che versa il datore. In base ad un accordo aziendale, è previsto che l'impresa contribuisca mensilmente con una quota equivalente all'1% della retribuzione. Per comprendere il "peso" di suddetta misura, facciamo l'esempio di un lavoratore che percepisce un reddito mensile di 1000

euro. Il contributo aziendale ammonterà a circa 10 euro, che per 14 mensilità fanno 140 euro/anno che, moltiplicate per 40 anni (se Dio vuole!) fanno ben 5600 euro. Oltre a ciò Eurofer, in linea con gli altri fondi negoziali chiusi, può avvalersi di un bonus fiscale. Infatti, se le rendite finanziarie sono tassate all'11% sia per il TFR in azienda che per Eurofer, la differenza deriva dalla diversa aliquota che viene applicata in sede di liquidazione. Mentre al TFR – che a fine attività lavorativa viene versato per intero in un'unica soluzione – vengono applicate minimo il 23% di trattenute, per Eurofer l'aliquota varia dal 15 al 9%, in base alla durata del periodo di iscrizione al fondo. Proviamo a fare un esempio pratico per meglio capire l'entità dei dati sopra citati: un

lavoratore che dopo 40 anni di lavoro che ha lasciato il TFR in azienda e che ha accumulato 50000 euro verrà liquidato con $50000 / 23\% = 38500$ euro a un lavoratore iscritto al fondo da 40 anni e che ha accumulato 50000 in Eurofer gli verranno conferiti $50000 / 9\% = 45500$ di cui al massimo il 50% subito, il resto dei 22750 come vitalizio.

Alla luce dell'analisi fin qui fatta, nonostante l'impossibilità di valutare tutte le variabili a 360°, credo di aver dato uno strumento di giudizio valido. Forse sarò un po' di parte e farò pendere inevitabilmente l'ago della bilancia, ma la mia convinzione è che se si accetta una quota di rischio e se ci si comporta in maniera dinamica, Eurofer da la possibilità di rendimenti maggiori rispetto al TFR in azienda. Prendo spunto dalla cronaca citando i crac dei fondi pensione americani Maxwell e Enron: il rischio in Italia del ripetersi di tali circostanze non c'è grazie all'operato del Covip, ossia l'organismo che vigila sulle forme pensionistiche complementari. Concludo dicendo che la decisione tra le due opzioni spetta a ciascuno in base alle esigenze e vicissitudini personali.

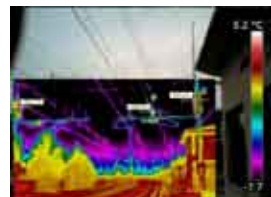
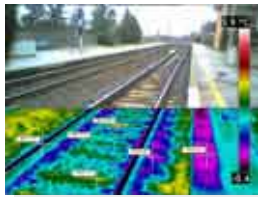
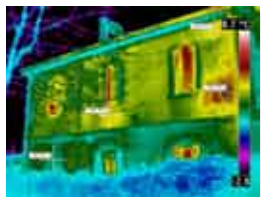
Per chi è nel Fondo, il rischio è direttamente proporzionale al rendimento atteso.

Per chi ha lasciato tutto in azienda, ha un rendimento piccolo ma certo, tutelato dalla previdenza sociale in caso di inadempienza dell'azienda.

Tra una quarantina d'anni potrò essere comunque più preciso.... ■



- ✓ **Opere Edili e Tecnologiche**
- ✓ **Consulenza progettuale**
- ✓ **Termografia Applicata**



via Dante Alighieri 35 - Santo Stino di Livenza - VE - Tel. 0421/80276

www.cattoservizi.it

info@cattoservizi.it



Canon



Office Tecno Service S.r.l.

OFFICE
TECNO
SERVICE
MACCHINE PER UFFICIO

**Via delle Industrie, 2/A
30020 Marcon VE**