



Or.S.A.  
VENETO  
NEWS

Dicembre 2010



tecnoservice



**Tecnoservice** S.A.S.

Assistenza impianti di Cogenerazione - "Gruppi Elettrogeni"

Via Argine Destro, 16 - 30027 San Donà di Piave  
Tel. 0421 1871508 - Fax 0421 640084

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



Fondo e dintorni

## ESUBERI IN CARGO. MA IL PIANO INDUSTRIALE DOV'E'?

# il Fondo

Dopo tanti (ed al momento inefficaci) scioperi per un Contratto di Sistema che garantisce quella Clausola Sociale che almeno 3 Ministri dei Trasporti hanno assicurato di voler rendere obbligatoria e vincolante, è forse giunto il momento di fare uno sciopero contro la totale mancanza di una politica ferroviaria nel nostro Paese.

Definire prioritaria la questione ambientale e l'abbattimento dei costi socio-sanitari per il disequilibrio modale tra trasporto pubblico e privato; gridare alla mancanza di una cultura della mobilità sostenibile e rivendicare grandi opere infrastrutturali a sostegno del trasporto su ferro sono oramai diventati equilibrismi dialettici utili soltanto agli scoop giornalistico - televisivi del governante di turno (magari a valle di qualche maxi-tamponamento stradale o di un allarme -smog).

Segue a pag. 3

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

## *Dicembre 2010*

### *In questo numero:*

#### **Editoriale (da pag. 1):**

*Esuberi in Cargo* **pag. 3**

#### **Fondo:**

*L'azienda dà i numeri* **pag. 4**

*Criteri e Procedure* **pag. 6**

#### **Drevidenza:**

*Pensioni: dal 2011 in poi* **pag. 7**

#### **Parliamo con...:**

*Claudio Grimaldi - Componente  
Segreteria Generale OrSA* **pag. 8**

#### **Trasporti:**

*Incontro con Sistemi Territoriali* **pag. 12**

#### **Fisco:**

*Informativa detassazione* **pag. 14**

#### **Tecnologie:**

*L'attività di Tecnoservice* **pag. 15**

### **La Redazione di Or.S.A. News:**

#### **Direttore Responsabile**

*Alessandro* **TREVISAN**

#### **Comitato di Redazione:**

*Nicola* **SPOLAOR**

*Giovanni* **CIRIGLIANO**

*Flavio* **ZAMPIERI**

*Alfonso* **ALTEZZA**

*Michele* **MASSALIN**

*Fabio* **MASETTO**

*Valter* **CIMAROSTO**

*Alessandro* **GIRARDI**

*Edoardo* **CLEMENTI**

*Mario* **LEOTTA**

#### **Aspetto grafico e struttura:**

*Luigino* **BOTTARO**

*Silvano* **STROILI**

#### **Hanno Collaborato:**

*Tecnoservice s.a.s.*

*Per informazioni, suggerimenti, messaggi  
potete contattare la Redazione in :*

*Via Ariosto, 5 – 30171 Mestre (VE).*

*☎ 041/78 4432*

*✉ [sr.venezia.orsaferrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sr.venezia.orsaferrovie@sindacatoorsa.it)*





► segue dalla prima pagina

La verità è che, invece, il traffico stradale impera, i tir scorrazzano tranquillamente sulle nostre strade ed autostrade (a costi inferiori del 30-35% rispetto alla media europea), il traffico merci su rotaia è stagnante – dopo 2 anni di recessione – e le percentuali di trasporto via treno rimangono ampiamente al di sotto del 10%. Contemporaneamente, all'autotrasporto si rinnovano ad ogni Finanziaria gli incentivi, si prevedono eco bonus e finanziamenti per il parco rotabile, mentre di risorse a sostegno del traffico ferroviario nemmeno l'ombra, anzi gli incentivi del trasporto combinato sono fermi al 2006!

Ce n'è abbastanza per un sit in davanti a Montecitorio con tanto di sberleffi a questa classe politica – nessuno escluso – incapace di fare scelte, ma capacissima di raccontare favole socio-ambientali buone per l'elettorato. Tutto questo non esime, però, una grande Impresa (come crediamo sia ancor oggi Trenitalia) dal porsi la questione di aggredire il mercato che c'è, di fare ipotesi di rilancio e sviluppo su asset precisi e con obiettivi ben definiti. La ristrutturazione può, e nel caso di Cargo purtroppo deve, rappresentare una tappa obbligata con la quale un Sindacato responsabile deve fare i conti, ma in un'ottica di riposizionamento sul mercato questa dovrebbe rappresentare solo una fase di riorganizzazione aziendale e, diciamo, tutta, nemmeno la più importante.

Invece la prospettiva del management FS e di quello che oggi governa la Divisione Cargo sembra essere solo l'espulsione di forza lavoro, la massimizzazione del Fondo di accompagnamento, la contrazione della capacità produttiva. E' ovvio che in questi termini e con lo scenario appena ricordato le preoccupazioni del Sindacato e dei lavoratori di Cargo si sommano allo sconforto di vedere una Impresa così importante e radicata nel Paese accartocciarsi su se stessa. Sta qui la ragione principe della nostra non firma all'accordo del 17 novembre perché, checché ne dicano i detrattori o i Sindacati "dell'altra sponda" (quelli che le firme le mettono...), noi non siamo mai stati contrari alla polifunzionalità. Anzi, sono anni che predichiamo inutilmente alla ricerca di accordi che impediscano di esternalizzare le attività di terra anche utilizzando lo strumento dell'accorpamento di mansioni e delle flessibilità. Ovviamente da contrattare e da contestualizzare negli Impianti dove le prestazioni dei vari profili non sono sature, perché far fare il manovratore, il verificatore ed il formatore ad un unico soggetto in un Impianto a grande traffico può significare mettere a repentaglio la sua sicurezza e quella del convoglio che mette in rete.

Se ci è consentito, poi, vorremmo soffermarci sugli

aspetti economici della questione: va bene più produttività, va bene il mercato e le sue regole, ma se mi fai fare 3 lavori in uno, almeno riconoscerai una indennità maggiorata. Se oltre alla polifunzionalità mi aumenti l'orario di lavoro di 2 ore settimanali (che diventano 8 in un mese e 96 in un anno, cioè 12 giorni di riposo in meno) prenderai in considerazione una differenziazione rispetto a coloro ai quali l'orario settimanale non muta.

Nell'accordo del 17 novembre la corresponsione del Salario Professionale è eguale a quella già oggi percepita dal 1° Tecnico di Manovra e Condotta. La IUP è unica ed indifferenziata. Infine, i 68,69 Euro di Indennità percepita dal 1° Tecnico di Manovra e Condotta – che l'accordo conferma in aggiunta – sono di fatto una vera e propria "bufala": infatti sono praticamente estinti coloro che l'hanno in godimento (e che dunque la vedrebbero confermata) perché di Primi Tecnici Condotta passati a Primi Tecnici Manovra e Condotta non se ne vede più nemmeno l'ombra. Sull'accordo del Macchina, poi, la questione delle patenti nell'equipaggio e le flessibilità concesse a prescindere (tutte e senza la gradualità ed il confronto territoriale previsto dal Contratto) sono stati elementi che hanno impedito all'OrSA di sottoscrivere l'allegato A all'accordo nazionale del 17 novembre.

A monte di ciò, comunque, resta inevasa la domanda iniziale: dove sta il progetto industriale di Cargo?

In due mesi di confronto le uniche certezze sono sembrate essere la corposità degli esuberanti, la contrazione delle quote di mercato a favore delle altre Imprese, la riduzione della produzione (da 36 milioni di tr./km a circa 31 milioni). Se poi ci mettiamo le ipotesi di Società miste (vedi articolo interno sull'incontro con Sistemi Territoriali ndr) e la riconversione di Cargo in Società di Logistica (quella FS che ha sede a Vienna?) ci rendiamo perfettamente conto che più che un piano industriale abbiamo davanti un piano di dimissioni. Strano che le altre OO.SS. al tavolo di trattativa non abbiano percepito il pericolo....

Per noi, comunque, al di là degli accordi di novembre – sui quali ci auguriamo una riflessione a breve – è centrale il mantenimento occupazionale ed il rilancio produttivo dell'Azienda. Con questo spirito ci siederemo ai tavoli di trattativa territoriali assumendoci tutte le responsabilità del caso, ma chiedendo nel contempo uno scatto di reni ai manager di questa Impresa.

Nel Gruppo FS non esistono solo gli Eurostar ed i concorrenti non sono solo Montezemolo.

A meno che qualcuno non pensi ad una Trenitalia vestita da Robin Hood (con tanto di frecce), mentre agli altri asset industriali è riservato il ruolo di mele... ovviamente da infilzare! ■





## L'Azienda da i numeri.....

CARGO	SOTTOPROCESSO	Figura Professionale	Fondo	Requis. Maturati.	Mobilità
	Condotta	Macchinista	9	1	3
	Manovra	Professional	2		
		Capo Stazione	2		2
		Tecnico Manovra/Cond	6	1	
	Staff Comm. e Supp.	Professional	2		
	Staff Ind.	Professional Senior	1		
		Specialista Tec. Amm.	1		
		Tecnico Manovra Condotta	1		
		Tecnico di Ufficio	3		
	Formazione Treno	Tecnico Formazione Treno	7		
	Vendita Diretta	Professional	1		
	Verifica	Tecnico di Verifica	2		
	Gestione merci	Specialista Tecnico Commerciale	4		2

DTR	Figure Professionali	Staff Amm./ supp.		Inidonei in via definitiva	
		Con requisiti pensione al 31.1.2011 (finestra Uscita)	Con requisiti per accesso prestazioni straordinarie al 1.2.2011	Con requisiti per accesso prestazioni straordinarie al 1.2.2011	Non in possesso dei requisiti
	Professional Sen.	1	3		
	Professional	1	4		
	Capo Tr./ CST			1	1
	Macchinista		1	4	4
	Tec. Circ.			1	1
	Tec. Manut.				4
	Tec Man./Cond.			2	1
	Op. Spec. Circ.				1
Op. Spec. Bordo				1	

PAX	Figure Professionali	Staff Amministrative e di supporto		Inidonei in via definitiva	
		Con requisiti pensione al 31.1.2011 (finestra Uscita)	Con requisiti per accesso prestazioni straordinarie al 1.2.2011	I Con requisiti per accesso prestazioni straordinarie al 1.2.2011	Non in possesso dei requisiti
	Professional	1	2		
	Capo Tecnico				1
	Capo Tr./Capo Ser. Tr.				5
	Spec. Tec. Com./Amm.	1	1		2
	Tec. Della Manut.			2	1
	Tec. Di Man. E Cond.			1	6
	Tec. Di Ufficio		1		
	Tec. Di verifica			1	1
	Op. Spec. Circ.				1
	Op. Spec di Bordo		1		
	Op. Spec di Manut.			2	2
Op. Spec. Uffici		1			



RFI	Strutture	Staff Amministrative e di Supporto				Personale inidoneo in via definitiva	
		Con requisiti pensione al 31.1.2011 (finestra Uscita)		Personale eccedente			
		Quadri	Addetti	Quadri	Addetti	Quadri	Addetti
	DTP – Coer	7	5	16	15	3	29
	Strut. Sede Centr.		1	3	9	1	2

CORPORATE	Figure Professionali	Personale Occupato	Personale eccedente Fondo	Personale eccedente Fondo Inidoneo
	Capo tr./Capo Ser. Tr.	5		2
	Macchinista	4		1
	Professional	17		2
	Spec. Tec./Ammin.	32	4	

## .....ed il Sindacato risponde per le rime!

**S**i è conclusa il 9 dicembre 2010 la prima fase del confronto sull'attivazione del fondo. Il Sindacato su tutti i tavoli ha contestato i progetti aziendali definendoli avulsi da un serio progetto organizzativo, evidenziando l'assenza dei carichi di lavoro, dei volumi di attività e della loro allocazione.

In particolare abbiamo subito posto il problema degli inidonei non in possesso dei requisiti per l'accesso alle prestazioni straordinarie del fondo che, a detta dell'Impresa, andavano considerati "a prescindere" e collocati nel fondo ordinario in part-time a zero ore per 18 mesi! Gli è stato risposto che il Sindacato non avrebbe mai accettato tale impostazione e ne abbiamo chiesto l'immediato ritiro. Contemporaneamente abbiamo posto il problema del loro pieno riutilizzo in altre mansioni e preteso che al prossimo incontro si esaminino le possibili riqualificazioni, anche attraverso mobilità interdivisionale ed intersocietaria (Rfi – Trenitalia).

Tornando all'organizzazione, ai processi produttivi ed ai volumi di traffico abbiamo chiesto a Cargo i turni del Macchina, gli Impianti nei quali è prevista l'estensione della polifunzionalità di terra, i turni e gli orari di lavoro degli Impianti. Trasporto Regionale, Passeggeri e Corporate devono dettagliare l'articolazione delle strutture tecnico/amministrative, i processi di gestione ed amministrazione del personale, le ricadute in ciascuna attività della riduzione di forza lavoro. In RFI abbiamo contestato il numero degli esuberi ipotizzati (circa il 30%

dell'attuale forza lavoro!), denunciando il persistente rifiuto della Società a trattare ed approfondire la tematica "Uffici" per la quale OO.SS. e RSU hanno da anni – inutilmente – chiesto un confronto.

Di fatto il progetto è stato rispedito al mittente e, al pari di quanto chiesto anche alle altre articolazioni dell'Impresa, il confronto è stato aggiornato a valle di un più articolato e completo progetto di ristrutturazione produttiva delle attività amministrative e del personale inidoneo.

Nel frattempo ogni articolazione del Gruppo FS ha emanato manifestazioni di interesse per l'accesso volontario alle sole prestazioni straordinarie del fondo onde avere un quadro più completo degli strumenti a disposizione per la gestione delle criticità, oltre alla disponibilità del personale ad aderire alla procedura prevista dal fondo di accompagnamento. ■





## Criteri e procedure

**I**l 15 maggio 2009, Azienda e Sindacati hanno concordato l'avvio del fondo per la gestione di eventuali criticità occupazionali nel Gruppo FS, fondo accantonato presso l'INPS e finora considerato "dormiente".

La conseguenza della crisi economica mondiale e l'effetto della privatizzazione selvaggia a cui abbiamo assistito ultimamente, anche nel mercato ferroviario, hanno avuto forti ripercussioni all'interno dell'Impresa FS, che si sono materializzate sotto forma di spinta contrazione del servizio di trasporto merci e di razionalizzazione del

servizio passeggeri. Questo contesto ha penalizzato la Divisione Cargo, minandone la capacità produttiva e riducendone il mercato a favore di competitor italiani e stranieri.

Si è dunque imposta una importante riorganizzazione del lavoro (sebbene da noi fortemente contestata per le ragioni riassunte nell'editoriale di prima pagina) e l'accordo del 17 novembre 2010 ha portato all'individuazione da parte aziendale di ferrovieri "in esubero" in tutta Cargo e nelle attività tecnico amministrative delle altre articolazioni societarie. Questi ultimi (assieme al personale inidoneo in via definitiva ed in possesso dei requisiti previsti) a valle del confronto in atto con il Sindacato ed in presenza di accordo, potranno usufruire delle prestazioni del Fondo per il perseguimento delle politiche attive di sostegno al reddito e dell'occupazione previsto per il personale della Società Ferrovie dello Stato S.p.A., costituito ancora nel lontano 1998. Il personale interessato alle procedure del fondo, in questa fase, è così individuato:

- Inidonei definitivi;
- Dipendenti Cargo (accordo 17.11)
- Addetti di staff amministrativo e di supporto
- Addetti IMC Catania D.T. e Navigazione Civitavecchia.

Per il suddetto personale, l'art.6 al punto c) stabilisce che il fondo provvede in via straordinaria :

- ✓ All'erogazione di assegni straordinari per il sostegno al reddito di accompagnamento alla prima finestra pensionistica utile (pensione di vecchiaia o anzianità);
- ✓ Al versamento della contribuzione per il raggiungimento dei requisiti per la maturazione di pensione.

L'art.10 precisa che, per i destinatari delle prestazioni straordinarie del fondo, è prevista l'erogazione di assegni pari all'importo netto del trattamento pensionistico spettante per i regimi previdenziali obbligatori, con maggiorazione dell'anzianità contributiva mancante per il raggiungimento del diritto alla pensione di anzianità o di vecchiaia.

Inoltre il fondo, tramite le sedi INPS, provvederà a versare all'erario l'importo delle ritenute IRPEF gravanti sul suddetto assegno, onde consentire le detrazioni d'imposta maturate durante l'anno di riferimento.

Gli assegni relativi alla parte straordinaria del fondo (13 mensilità) sono previsti per un massimo di 48 mesi a partire dalla data di cessazione del rapporto lavorativo (con conseguente conferimento al ferroviere, entro 90 giorni, del TFR maturato) fino al raggiungimento della finestra di uscita.

C'è inoltre la possibilità di ottenere l'importo degli assegni prodotti dal fondo in una soluzione unica; in questo caso però il valore viene decurtato del 40% rispetto a quel che si percepirebbe in forma rateizzata.

Si fa presente che il trattamento relativo alla CLC sarà lo stesso previsto per i pensionati e che con la risoluzione del rapporto di lavoro cessa la corresponsione degli assegni nucleo familiare; altresì, al termine del periodo di permanenza nel fondo di sostegno dovrà essere presentata regolare domanda di pensionamento all'INPS.

Sulla possibilità di poter continuare a versare o meno la quota in EUROFER, si esprimerà a breve la COVIP debitamente interpellata dal C.d.A. del citato Fondo Pensioni FS.

Oltre alle prestazioni straordinarie, il fondo di accompagnamento prevede una parte ordinaria che finanzia:

- ✓ Interventi formativi di riconversione / riqualificazione professionale;
- ✓ Riduzioni di orario / part-time.

Gli importi dei relativi assegni saranno in misura del 100% per i casi di riqualificazione professionale, e del 70% delle prestazioni non rese in caso di part-time, calcolate sulla retribuzione lorda mensile di riferimento, compresi gli eventuali aumenti per rinnovi contrattuali.

Bisogna precisare che l'erogazione delle prestazioni ordinarie ha durata massima di 18 mesi.

Fatta questa breve sintesi, per ulteriori informazioni contattate la sede OrSA di Mestre (Ve).



## Pensioni: dal 2011 in poi

**O**ramai è fatto assodato che, chi maturerà i requisiti al diritto di pensione a partire dal 1° gennaio 2011, dovrà attendere un ulteriore anno di “purgatorio” per “appendere” la tuta, la penna o le scarpe al chiodo.

Il D.L. 78, convertito in legge 30/7/2010 n° 122, prevede infatti l'introduzione della finestra mobile, che va a sostituire il precedente sistema di uscita e che comporta il pagamento dell' assegno pensionistico un anno e un mese dopo la maturazione del diritto.

Quest' ultimo si acquisisce tramite “vecchiaia” o “anzianità”, come di seguito riportato:

Pensione di vecchiaia –

- 65 anni uomini;
- 60 anni donne;
- 58 anni personale Macchina, Bordo, Manovra, Formazione Treno, Verifica;

Pensione di anzianità -

- 40 anni di contribuzione a prescindere dall' età anagrafica;
- Sistema quote ( età anagrafica + età contributiva), come da tabella;



PERIODO	QUOTA	ETA'
Dal 01.07.09 al 31/12/10	95	59
Dal 01.01.11 al 31/12/12	96	60
Dal 01.01.13 al 31.12.14	97	61
Dal 01.01.15 al 31.12.18	?	?

Come si nota in prossimità della riga relativa all'anno 2015, sono stati inseriti dei punti interrogativi. Ciò è dovuto al fatto che nel 2015 si avrà una prima revisione dei requisiti anagrafici necessari alla maturazione di pensione, sia per quanto riguarda la pensione di anzianità che per quella di vecchiaia. Il secondo step invece avverrà nel 2019 e successivamente ogni 3 anni (2022, 2025, 2028, ecc...).

Queste dinamiche sono la conseguenza dell' aumento della speranza di vita della popolazione.

L'evoluzione del sistema pensionistico pone il ferroviere che accede alla prestazione straordinaria del fondo di sostegno al reddito dinanzi all'enigma di un' eventuale variazione legislativa per l'accesso alla pensione.

In merito, l' art.16 dell' accordo programmatico del 15 maggio 2009 definisce che: “*le parti definiranno le specifiche azioni correttive da apportare in*

*considerazione delle posizioni dei lavoratori che usufruiscono delle prestazioni straordinarie del fondo”.*

Oltre al progressivo innalzamento dell'età utile per maturare la pensione con le modalità sopra descritte, a partire dal 2010 e successivamente ogni 3 anni, ci sarà la revisione dei coefficienti di trasformazione.

Questi fattori influiscono direttamente sull'assegno pensionistico.

Tradotto: più si andrà in là col tempo, più i coefficienti si abbassano e più l' ultima busta paga percepita al lavoro si allontanerà in negativo dall' importo della rata della pensione.

Credo di poter affermare che lo scenario tragiurato ad un futuro non così remoto ci costringerà a chiedere volontariamente di restare al lavoro, per mantenere un adeguato tenore di vita.

Ciò può sembrare un paradosso, ma non credo di aver fatto una previsione così lontana dalla realtà! ■



## PARLIAMO CON... *Claudio GRIMALDI* *Componente Esecutivo Nazionale OrSA*

**E**ccoci a parlare di un settore ferroviario di grande importanza, non solo dal punto di vista professionale e produttivo. I Macchinisti, con la loro storia e le loro lotte, hanno avuto un ruolo centrale nello sviluppo delle ferrovie nel nostro Paese e sono stati la punta di diamante di tante battaglie sindacali.

Senza andare troppo indietro nel tempo, basta ricordare l'importanza degli scioperi di metà anni '70 quando lavorare in ferrovia voleva dire percepire il salario più basso del pubblico impiego: i Macchinisti erano in prima linea, come non si tirarono indietro quando il Sindacato Autonomo chiamò i ferrovieri in piazza a contestare una privatizzazione dell'allora Azienda FS che, come avevamo paventato, ha rappresentato l'alba di una liberalizzazione "all'italiana" del mercato ferroviario. Egualmente, le lotte dei macchinisti nel periodo '87-'91, pur caratterizzate da rivendicazioni categoriali, hanno fortemente contribuito alla stesura del Contratto più importante delle FS, quello 1990 – 1992 che ancor oggi è punto di riferimento di molti aspetti normativi ed economici dell'intera categoria dei ferrovieri.

Degli attuali problemi parliamo con Claudio Grimaldi. Nato a Catania nel 1959, è cresciuto in una famiglia di ferrovieri, padre macchinista, nonno operaio d'officina; sin da ragazzino seguiva volentieri il padre nei viaggi ferroviari che, visti dalla cabina di guida, avevano un fascino irresistibile.

Dopo il diploma di Perito industriale (1980), a settembre dello stesso anno, partecipa al suo primo concorso pubblico, per macchinista in professionalizzazione, presso il compartimento di Firenze.

Ad aprile del 1981 viene assunto, proprio a Firenze, come nelle sue aspettative. Nel 1983, insoddisfatto delle condizioni di lavoro, soprattutto logistiche e normative, inizia l'attività sindacale nella FISAFS.

Quello della Toscana è un ambiente politicamente ostile per il Sindacato Autonomo, ma anche una buona palestra. Circondato da persone esperte e capaci, come Corbizi Fattori Roberto, Italo Palandri, a cui si aggiunge qualche anno dopo l'infaticabile ed efficacissimo Ferrini Giampaolo, l'attività a livello regionale è entusiasmante.

Con grande soddisfazione concorre a far divenire la Toscana il primo compartimento per numero di macchinisti iscritti, superando quota mille (il 50% dell'organico). Nel 1991, a seguito di contrasti interni allo SMA, nel frattempo fuoriuscito dalla Fisafs, si prende una pausa.

Poi, dividendo la sua strada dai vecchi compagni che, al contrario, scelgono il SASM nel frattempo costituitosi in FIFAFS, Claudio riprende l'attività sindacale nel CoMU che in Toscana è rappresentato da Gallori e Pavesi: è bene accolto, nonostante una diversa storia sindacale alle spalle. Nel frattempo rimane in buoni rapporti con i vecchi compagni che ritrova nel 2002, quando nasce l'OrSA.

Nel 2003 prosegue la sua attività nella segreteria regionale dell'OrSA e si misura con i problemi di tutti i ferrovieri. Nell'ultimo Congresso OrSA del 2008 viene eletto nell'esecutivo OrSA Ferrovie.

**D. Claudio, partiamo da una riflessione: a 10 anni dalla fusione dei 2 più importanti Sindacati Autonomi dei Trasporti (FISAFS e COMU) cosa trovi di positivo nell'esperienza OrSA e cosa manca a questa Organizzazione Sindacale per accrescere la sua presenza nei trasporti e non solo?**

**R.** *La fusione è intervenuta tra 2 Sindacati Autonomi e di base. Seppur non compare nell'acronimo OrSA, lo Statuto chiarisce che la nostra è un' Organizzazione di Sindacati Autonomi e di Base.*

*Quell'esperienza rappresenta uno dei rarissimi casi, se non l'unico, in cui la fusione ha interessato due OO.SS. entrambe firmatarie di accordi, titolari di diritti sindacali e relazioni industriali. In un mondo in cui il fronte extra confederale invoca unità, ma continua a frantumarsi, l'esperienza OrSA è un esempio da seguire ...*

*Forse è proprio questo il biglietto da visita da presentare ai lavoratori fuori da FS.*

*Quanto all'auspicato processo di espansione, occorre essere consapevoli che non basta la velleità o la semplice stipula degli accordi.*







*Dovrebbe far riflettere il fatto che, in gran parte delle aziende ferroviarie extra FS la presenza di ORSA è una dote dell'ex CoMU. In quelle imprese, le relazioni industriali ce le siamo "guadagnate" a seguito di vertenze durissime e accordi importanti; in altre imprese, questi processi sono ancora in corso.*

*Del resto, la presenza del nostro Sindacato ha un senso se diviene un riferimento per i lavoratori, un modello da seguire e da realizzare in ogni impresa. Altre soluzioni non sono soltanto velleitarie, ma assolutamente irrazionali, basti pensare che la "concorrenza sindacale" è costituita da veri colossi organizzativi che, spesso, trovano sponda nelle stesse aziende.*

**D. Lo scenario industriale nel quale si sviluppa il trasporto ferroviario in Italia è caratterizzato da un evidente tentativo di superare la "vecchia" generazione di Ferrovieri. Fine dell'Azienda monopolista e dei suoi "iperprotetti" lavoratori e via al libero mercato "a go-go" con maestranze giovani, fors'anche dignitosamente pagate ma con livelli di produttività e di flessibilità ben al di là di quelli oggi previsti dal CCNL delle Attività Ferroviarie. Ad uno scenario come questo il Sindacato tutto contrappone il Contratto della Mobilità e regole sul lavoro impositive per tutte le Imprese che fanno treni. Basterà?**

*R. La risposta non c'è l'ho, né posso averla, perché la porzione del contratto che è stata siglata il 30 settembre 2010 è solo un pezzo, importante sì, ma forse il meno determinante rispetto al rischio di dumping contrattuale. I temi dell'orario e del salario saranno affrontati nella contrattazione che deve arrivare. L'efficacia di tali regole dipenderà in generale dal livello economico-normativo che saremo in grado di realizzare; nello specifico dei ferrovieri dipenderà dalla distanza rispetto al nostro attuale contratto. Se poi si dovesse costruire una scatola vuota o se i livelli di tutela saranno minimali, il rischio sarà quello di aver fatto peggio, perché avremmo legittimato il dumping contrattuale con il timbro del Sindacato.*

*L'ambizione, invece, è quella di pattuire livelli medio alti di tutele normative-economiche e di ottenere vincoli legislativi per la sua applicazione obbligatoria. Se la domanda, invece, è la richiesta di un pronostico del tipo: "ce la faremo?" La risposta è più complessa. È vero che è un momento difficile per tutto il mondo del lavoro, ma abbiamo provato a chiedere ai lavoratori cosa pensano del Sindacato in genere? Fino a dove sono disponibili a seguirlo? Perché il Sindacato è avvolto da un clima di sfiducia?*

*Non sono aspetti secondari o di poco conto. D'altro canto, l'allineamento in basso è il percorso sindacalmente meno impegnativo: il conflitto è faticoso. Se si concorre a convincere i lavoratori ad adeguarsi, perché ... "così gira il mondo" si deve anche capire che poi le reazioni dipendono dalle aspettative costruite: se li prepariamo al peggio ....*

**D. 15 maggio 2009, 11 ottobre e 17 novembre 2010. Tre accordi nazionali di grande importanza (così almeno dicono i sottoscrittori...) e tre grandi rifiuti dell'OrSA. Agente Solo, IVU e Equipaggio polifunzionale in Cargo: l'OrSA è diventata il Sindacato del NO?**

*R. Il sindacato del NO è l'etichetta, il luogo comune che ci viene appiccicato da chi intende screditarci, senza entrare nel merito delle questioni. La verità è che le proposte dell'OrSA contengono richieste (non tanto economiche, è bene precisarlo) più complesse rispetto a quelle del restante fronte sindacale che certo non si fa scrupoli a siglare accordi, soprattutto se a "pagare" maggiormente sono lavoratori che non rappresentano in modo maggioritario.*

*Quegli accordi (15 maggio e 17 novembre), non a caso, sono farciti da assunzioni e da soldi un po' a pioggia, mentre colpiscono solo alcuni settori.*



**Arenaways: il primo treno privato sulla Milano-Torino**





► **Quanto all'accordo del 15 maggio 2009, ad esempio, va segnalato che oltre 6500 macchinisti, cioè il 95% degli intervistati e il 60% del totale dell'organico, hanno dichiarato di essere contrari all'accordo; sono i lavoratori maggiormente interessati: dovevamo firmare?**

*Ma se questo fosse ritenuto un "dettaglio" (mi auguro di no) esiste un altro problema. Siamo "antichi", siamo cioè tra coloro che pensano ancora di poter accettare condizioni di lavoro più pesanti ed onerose se negoziate anche sul piano logistico, normativo e nel rispetto delle condizioni di sicurezza, questo vale anche per l'accordo Cargo del 17 novembre 2010.*

*La vicenda IVU è un capitolo a parte. Seppur non c'è stato un NO pregiudiziale nemmeno in questa contrattazione, qui la rigidità della nostra delegazione c'è stata, ma la spiegazione è talmente logica da essere disarmante: non si fa un accordo per sanare un accordo violato, sarebbe un percorso senza fine.*

*Nel caso di IVU, la convocazione delle FS è arrivata 7 giorni dopo l'entrata in vigore di turni individuali e mensili introdotti in Frecciargento e Frecciarossa; turni disposti unilateralmente in palese violazione delle regole negoziali (art 2 e 14.2.8 del contratto aziendale).*

*Tuttavia, anche in questo caso, abbiamo dato disponibilità a discutere, ma, preliminarmente, la Società pretendeva il nulla osta per i turni FA e FR, cioè la firma del verbale 11/10/2010. Noi l'abbiamo ritenuto irricevibile, le altre OO.SS. hanno invece accettato, ma il nostro parere è che avessero accettato IVU già da prima e che l'accordo dell'11 ottobre era solo una polizza assicurativa per Trenitalia, in caso di sconfitta rispetto ad un art. 28 (denuncia per condotta antisindacale) promosso a Livorno per dei turni individuali introdotti a luglio nell'impianto di Campiglia.*

**D. Nei treni di Montezemolo c'è una sola sedia per chi guida, ArenaWays è partita con i suoi Interregionali / Intercity privati e con un Contratto di lavoro sconosciuto, i limiti di condotta di tutti i nostri concorrenti sono superiori a quelli di Trenitalia, il personale di Macchina in RTC fa il formatore, il verificatore ed il manovratore, l'orario degli "altri" se va bene è di 38 ore settimanali. Non ti pare che il Sindacato sia stretto tra la necessità di garantire il posto di lavoro ai "vecchi" ferrovieri e un decente livello di tutele e diritti per i nuovi?**

*R. Non vi è alcun dubbio che, in generale, le condizioni di lavoro dei ferrovieri sono migliori. Ne "godono" anche i macchinisti, ma va precisato che pure in FS esistono mezzi con una sola sedia per chi guida (ETR 600) e che OrSA non si è sottratta al confronto sull'agente solo.*

*Il problema sono l'assenza di tutele (inidoneità, prevenzione), nonché la transitorietà delle regole di orario e la mancata soluzione di moltissimi problemi logistici.*

*Quanto al merito, (tempi di condotta, polifunzionalità, ecc.) è necessaria una precisazione: i livelli di produttività dei macchinisti di Trenitalia sono mediamente comparabili a quelli delle altre imprese. Infatti, a minori tempi massimi di condotta e di lavoro giornaliero corrisponde una maggiore utilizzazione di quei limiti per la diversa grandezza ed organizzazione di FS.*

*Non scordiamoci, inoltre, parametri significativi per confrontare FS a queste imprese. Uno di questi è il rapporto tra diretti e indiretti; un altro riguarda tutte le attività non puramente ferroviarie che sono normalmente esterne a tali imprese e ai più bassi costi di mercato.*

*Lo sforzo complessivo del Sindacato è quello di non farsi travolgere da questi processi e il Contratto della Mobilità, dovrebbe essere lo strumento. La spinta ad allinearsi al ribasso prima di provare a trovare la soluzione è il solito modo per evitare la fatica del conflitto.*



**Rivoluzione sui binari: arrivano i treni di Montezemolo e Della Valle**





*È vero che ci sono OO.SS. che pensano di risolvere la questione “consegnando” alcuni settori, magari dove sono meno presenti, ma mi auguro che non si pensi davvero che questa sia la soluzione vera. Quanto alle imprese è evidente il tentativo di appiattirsi ai limiti legali dell’orario di lavoro e a quelli di mercato sulla retribuzione.*

*La strategia del ricatto occupazionale e del conflitto generazionale è vecchia quanto lo sciopero: entrambe sono efficaci, ma prevale chi utilizza meglio le proprie armi. In tale contesto avere il sostegno dei lavoratori è determinante. Il Sindacato se ne occupa poco.*

**D. Quanta responsabilità ha la politica e quanta ne ha il Sindacato Confederale per questa deriva delle regole, delle tutele e dei diritti dei lavoratori?**

*R. La missione politicamente assegnata ad un’impresa di proprietà statale come la nostra non è l’incremento del fatturato, ma l’abbattimento del costo del trasporto ferroviario. Del resto, basti pensare che praticamente in tutto il mondo gli stati pagano per far girare i treni: se i treni costano meno, lo stato paga meno. Chi pensa ad una politica distratta sbaglia.*

*Le responsabilità sono di chi ha ritenuto di poter governare questi processi. Il Sindacato, in genere, ha continuato a far credere che la situazione fosse sotto controllo, anzi governabile; ricordo ancora i messaggi tranquillizzanti dei confederali per il Referendum del CCNL 2003-2006. Riguardavano proprio questo aspetto: quel contratto veniva “venduto” come l’antidoto alla concorrenza.*

*Non era così ed anche il migliore Contratto della Mobilità, quello più vicino alle nostre aspettative, non risolve il problema se non è accompagnato da norme legislative che lo rendano obbligatorio per tutti.*

*Per chiarezza, è dal 1999 che, prima come Fisafs e Comu e poi come OrSA, chiediamo le famose “clausole sociali”.*

**D. Vi è un paradosso tra le ragioni che Trenitalia ha adottato nella dismissione di alcuni servizi (a suo dire in forte passivo ed assolutamente non appetiti dalla clientela) e le scelte di chi quei servizi ha fatto propri. Dagli EC verso Monaco di Baviera e Vienna al traffico container dal sud verso il nord. I primi sono oggi appannaggio di DB e OBB che già pensano di estenderli anche nelle tratte verso Venezia e fino a Firenze. I Container, invece, li vuole fare Punzo (cordata NTV) da Nola sino al mare del nord!**

**E’ solo un problema di costo del lavoro o piuttosto in FS si pensa più a tagliare teste che a fare piani industriali seri?**

*R. La domanda presuppone che la società FS si comporti con le altre imprese come un vero concorrente. Io ritengo invece che, soprattutto in quelle fasce di mercato meno appetibili commercialmente, come appunto sono le merci, FS lasci degli spazi proprio per favorire quei processi di concorrenza utili ad abbattere il costo del lavoro.*

*Non è un segreto che praticamente tutte le imprese di trasporto merci sono comunque in crisi, pur con la polifunzionalità, i tempi di condotta allungati e quant’altro.*

**D. Siamo a dicembre ed un po’ di auto-pubblicità non guasta: perché un ferroviere a gennaio dovrebbe iscriversi all’OrSA e perché dovrebbe fare altrettanto un collega di NTV, di RTC o di ArenaWays?**

*R. Nessuna pubblicità, in tutte le aziende in cui è presente OrSA le condizioni sono mediamente migliori. E’ un dato oggettivo su cui possiamo confrontarci pubblicamente.*

*A proposito, sono anche le imprese più esposte al dumping contrattuale: dobbiamo farcene una colpa? ■*



I treni austriaci e tedeschi in Italia





## INCONTRO CON SISTEMI TERRITORIALI

**S**i è tenuto un incontro con il Presidente di Sistemi Territoriali SpA – Dr. Michele Gambato – per discutere del futuro industriale della Società, anche alla luce della sottoscrizione del Protocollo Regione – FS del 18 settembre 2009. Altri elementi di dibattito sono stati il rinnovo del Premio di Risultato in scadenza 2010 e alcune voci del contratto aziendale di 2° livello (indennità Rovigo-Chioggia / ticket etc.). Alla riunione erano presenti l'OrSA Trasporti del Veneto (Ordigoni - Trevisan), la Filt-Cgil, la Fit-Cisl e la Faisa-Cisal. Assenti le Segreterie Uilt e Ugl.

### CARGO - ACCORDO DI PARTNERSHIP

Nel mese di ottobre è stato sottoscritto un accordo di partenariato tra Sistemi Territoriali e Trenitalia per la pianificazione del servizio merci con arrivo e destinazione in Regione.

L'obiettivo ormai palese è la costituzione di una Società paritetica (!) che operi in ambito trans regionale con particolare attenzione ai valichi di Villa Opicina e Tarvisio e con la finalità di potenziare i traffici

verso est. Eguale attenzione andrà rivolta all'asse est-ovest ed ai porti di Genova e La Spezia. La Società, comunque, avrà vocazione nazionale e non sembra interessata ai traffici internazionali. Gli interporti di riferimento saranno, in primis, Padova e Venezia e si tenterà di intercettare e rilanciare il traffico diffuso.

Per Gambato la scelta di una Società mista interessa certo S.T., ma è contestualmente strumentale alla decisione di Trenitalia di trasformare Cargo in una Società di Logistica che abbia una snella componente ferroviaria (forse ad unica vocazione internazionale?).

In questa prima fase alcuni servizi oggi di Cargo transiteranno, come trazione, a Sistemi mentre i clienti saranno seguiti commercialmente da Trenitalia. Siccome la data "fatidica" di fusione è

dicembre 2011, è probabile che questa organizzazione verrà mantenuta anche dopo la fase di partenariato.

Sul fronte investimenti ST è in procinto di acquistare 2 nuovi locomotori Bombardier, mentre nell'immediato si utilizzeranno anche i locomotori di Trenitalia.

La nascita della Società mista costringerà ST alla separazione societaria tra merci e passeggeri con il conferimento dei rispettivi mezzi e del personale.

Sul piano industriale, nell'area veneta si muovono annualmente circa 6 milioni di tr./km di cui un buon 50% è incentrato nella direttrice del Brennero. Andranno intercettati i restanti 2,5 – 3 milioni per movimentare i quali, secondo ST, occorreranno 25-30 locomotori, 30/40 macchinisti ed il personale di

terra.

Sul Contratto da applicare ai dipendenti della nuova Società, il Presidente di ST è stato molto chiaro: se ci sarà un Contratto del Ferro unico, che tutti applicano, allora ci adegueremo. Altrimenti confermeremo il Contratto Autoferro per tutto il dipendente personale che, va ricordato, è di 39 ore settimanali e consente

27/28 ore di condotta rispetto alle 18/19 di FS. Eguale ragionamento va fatto per il personale di terra.

**Come OrSA Trasporti, premessa la perplessità sulla fusione paritaria di 2 Società palesemente disomogenee sul piano industriale e produttivo, abbiamo precisato che:**

**a) la separazione societaria dovrà essere oggetto del necessario confronto sindacale per le ricadute sul personale e per le prospettive produttive della nuova Azienda;**

**b) sul Contratto da applicare, sfumato il CCNL del Ferro che come OrSA abbiamo sostenuto invano per oltre un lustro, il riferimento dovrà essere l'istituendo CCNL della Mobilità sulla cui esigibilità ed obbligatorietà non può che esprimersi la politica ed il Parlamento. Nella prima fase di**





*fusione delle 2 società, inoltre, vanno valutati possibili soluzioni contrattuali a "2 velocità" come, per altro, già avvenuto in casi analoghi (Trenitalia – LeNord). Dobbiamo dire che ha fatto specie, su questo argomento, il silenzio delle altre OO.SS. presenti al tavolo.*

## **PASSEGGERI**

*L'accordo con Trenitalia prevede, nell'arco dei prossimi anni (indicativamente a partire dal 2012), il passaggio di servizi per un totale di 2 milioni di tr./km.*

*Se pensiamo che oggi ST si attesta sugli 1,1 milioni di tr./km./anno è di tutta evidenza l'espansione prevista per questa Società.*

*Sul fronte investimenti si acquisteranno 4 nuovi convogli (due 4 casse e due 2 casse) che consentiranno la restituzione del materiale oggi in prestito da Trenitalia.*

*Il piano industriale prevede, inoltre, l'acquisizione della manovra di Padova C.le (compreso il turno di notte al D.L.) entro il 30 giugno 2011 e la manovra dell'IMR di Treviso entro dicembre dello stesso anno. Ciò comporterà l'assunzione di circa 35 addetti.*

*Per la manovra dell'IMC di Mestre, ritirato da FS il primo bando di gara, vi è attesa per l'emanazione di un nuovo bando che, quasi certamente, sarà in*

*ambito europeo e limitato, come partecipazione, alle sole imprese ferroviarie.*

*ST parteciperà alla gara in ATI con Serfer e si augura di poter acquisire anche questa ulteriore attività.*

## **PENDENZE CONTRATTUALI**

*Come Sindacato abbiamo chiesto una specifica convocazione per il contratto aziendale di 2° livello, per l'adeguamento del ticket restaurant e per il rinnovo del Premio di Risultato.*

*L'Azienda ha comunicato l'intenzione di disdire l'accordo sull'indennità Rovigo – Chioggia (ormai inadeguata alla nuova realtà produttiva di ST) rendendosi disponibile a traslare su altre voci il relativo valore economico.*

*Sulla detassazione dei compensi legati a maggiore produttività (imposta sostitutiva del 10% cui al D. L. 93/2008) abbiamo chiesto alla Società che faccia chiarezza sulle voci da computare. Per quanto ci riguarda il Premio di Risultato e lo straordinario sono a pieno titolo prestazioni legate a maggiore produttività.*

*ST si è riservata una analisi delle disposizioni in essere, delle indicazioni di parte datoriale e del parere dei fiscalisti sulla questione. Il risultato di tale complessiva valutazione sarà oggetto di apposita informativa alle OO.SS..* ■

## **I PUNTI SALIENTI DELL'ACCORDO DI PARTENARIATO**

Nell'attesa che venga costituita la Società regionale per le merci prevista entro il 2011; TRENITALIA - Divisione e SISTEMI TERRITORIALI convengono quanto segue:

Trenitalia e Sistemi Territoriali riconoscono la necessità di superare l'attuale assetto, che vede Sistemi Territoriali come mero sub-fornitore di Trenitalia

Trenitalia manterrà il rapporto con clienti consolidati e nuovi. Sistemi Territoriali si impegna ad informare Trenitalia su eventuali nuovi clienti, che si dovessero rivolgere direttamente a Sistemi Territoriali. La produzione del servizio sarà il risultato dell'analisi della miglior combinazione possibile delle risorse a disposizione con l'obiettivo di massimizzare i volumi prodotti costituiti da:

A) treni completi per il traffico combinato e convenzionale, e per il traffico diffuso - compresa la relativa terminalizzazione;

B) terminalizzazioni in generale e manovre - di competenza delle IF - negli impianti.

Dal punto di vista operativo sarà prioritariamente ricercata la possibilità di effettuazione delle due attività con equipaggi polifunzionali.

Gli ambiti sono:

1) per i prodotti di tipo A) i trasporti destinati a località di interesse delle aree produttive, logistiche e portuali del Veneto;

2) per i prodotti di tipo B) il Veneto.

Per quanto riguarda i corridoi internazionali, l'attenzione sarà rivolta in primis a Tarvisio ed a Villa Opicina.

Trenitalia e Sistemi Territoriali riconoscono la necessità di superare il concetto di tariffa chilometrica per i prodotti programmati, e di definire le rispettive quote di introito, in funzione delle risorse dedicate, all'atto della definizione dei servizi da gestire insieme.

Trenitalia e Sistemi Territoriali condividono la possibilità di uso in comune delle locomotive dei rispettivi parchi.

Il presente accordo entrerà in vigore il 1 ottobre 2010. Per gli aspetti legati alle tariffe ed alle rispettive quote di introito il presente accordo entrerà in vigore dal 1.01.2011. ■





## INFORMATIVA DETASSAZIONE

Lo scorso mese di settembre abbiamo portato a conoscenza del personale la risoluzione dell'Agazia delle Entrate (N. 83/E del 17 agosto 2010) inerente l'applicabilità dell'imposta sostitutiva del 10% per le retribuzioni erogate per il lavoro notturno, maggiorazioni comprese, e per il lavoro straordinario.

Cogliamo ancora l'occasione per rammentare che l'agevolazione si applica sino agli importi massimi e nei limiti di reddito previsti dalla normativa, che riassumiamo nella tabella seguente:

	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<i>Importo massimo euro</i>		<b>3.000</b>	<b>6.000</b>	<b>6.000</b>
<i>Reddito lordo non superiore a euro</i>	<b>30.000</b>	<b>35.000</b>	<b>35.000</b>	

Nella precedente informativa evidenziavamo l'esistenza di incertezze sull'applicazione dell'agevolazione in parola, in quanto l'art. 2 della Legge 126/2008 parla, tra l'altro, di *disposizioni di natura sperimentale* definendo, al punto 1, lettera c), le somme interessate al regime agevolato, erogate *"in relazione a incrementi di produttività, innovazione ed efficienza organizzativa e altri elementi di competitività e redditività legati all'andamento economico dell'impresa"*.

Riteniamo definitivamente superate tali incertezze, in quanto l'Azienda sta provvedendo per la liquidazione delle spettanze relative al 2010 che potrebbe avvenire nel prossimo mese di dicembre, qualora non fosse possibile a causa dei tempi ristretti, ciò avverrà nel mese di febbraio 2011. Per quanto concerne le spettanze relative al 2° semestre 2008 e all'anno 2009, si farà riferimento al CUD 2011 sulla base delle indicazioni che saranno fornite dall'Agazia delle Entrate.

Di seguito elenchiamo le voci retributive individuate in base al richiamato art. 2 della L. 126/2008:

<i>Premio di Risultato</i>	<i>Completamento corsa</i>
<i>IUP parte variabile condotta e scorta notturne</i>	<i>Flexibilità PAM/PAB</i>
<i>Accordo 23.06.05 compensi Trentatà cambio turno manutenzione.</i>	<i>Turni di sabato e domenica inclusi nei 5 giorni di prestazioni (ex 6° e 7° giorno)</i>
<i>Indennità di pernottamento</i>	<i>Per turni su 6 giorni</i>
<i>Lavoro notturno + maggiorazione</i>	<i>Multi periodale</i>
<i>Compenso cantieri notturni</i>	<i>Orario spezzato</i>
<i>Compensi reperibilità/ disponibilità</i>	<i>Straordinario per interventi di reperibilità</i>
<i>Indennità domenicale e festività</i>	<i>Compensi accordo 15.05.2009</i>
<i>Vetture eccedenti (modulo scorta ridotto)</i>	<i>Compensi accordo 17.11.2010</i>
<i>Premi scoperte irregolarità</i>	<i>Ad personam legati a produttività, redditività, ecc</i>
<i>Indennità di turno</i>	<i>Importi Una Tantum individuali per produttività, redditività, ecc.</i>

**Roma, 25 novembre 2010**



## Tecnoservice S.a.S.

La nostra azienda è stata costituita nel 2002 con lo scopo di concentrarsi nel settore della manutenzione di impianti di cogenerazione.

Opera con personale dotato di molti anni di esperienza in questo campo ed è organizzata in modo da svolgere attività di manutenzione ed assistenza tecnica programmata oltre a qualsiasi tipo di intervento straordinario.

La Tecnoservice svolge la maggior parte delle manutenzioni negli impianti di cogenerazione industriali a gas naturale e biogas equipaggiati con qualsiasi tipo di motore.

Non ci limitiamo solo alla manutenzione della parte motoristica ma operiamo sull'intero impianto di cogenerazione: parte elettrica, idraulica e quadristica.

Oltre alla manutenzione svolgiamo per alcune Esco l'intera gestione dell'impianto stesso, dalla programmazione ed esecuzione dei tagliandi, delle revisioni, ordini olio, controllo fornitori e telecontrollo degli impianti stessi.

Nella nostra officina eseguiamo riparazioni straordinarie e qualsiasi tipo di revisione motore, testate e turbine ed inoltre, abbiamo sempre a disposizione a magazzino una grande quantità di ricambi per diversi marchi in produzione, in modo da rendere il servizio più rapido.



### Tecnoservice sas

Sede Legale:

San Donà di Piave (VE)

Via Argine destro, 16

Sede Operativa:

Fossalta di Piave

Via dell'artigianato, 14

Tel. ufficio: 0421-1871508

Fax ufficio: 0421-640088

Cell. 3357123721

indirizzo e-mail: [roberto.florindo@tin.it](mailto:roberto.florindo@tin.it)

[tecnoservicesas@cheprojet.it](mailto:tecnoservicesas@cheprojet.it)

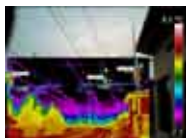
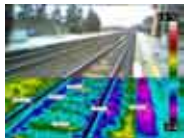
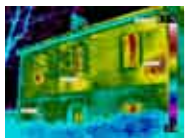


Di Florindo Roberto





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



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

[www.cattoservizi.it](http://www.cattoservizi.it)

[info@cattoservizi.it](mailto:info@cattoservizi.it)



Canon



Office Tecno Service S.r.l.



Via delle Industrie, 2/A  
30020 Marcon VE

*L'Oz.S.A. Venezia augura*



*Buone Feste a tutti*