



Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA

Int. Stazione F.S. Milano C.le Piazza Duca D'Aosta 20125 Milano

Tel. 026702596 – 0266988627 F.S.2959-2543 -2675 Fax. 0263712229 Fax F.S. 2229 E.Mail:sr.milano.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

INFORMATIVA T.L.N. N° 3

INCONTRO 10 Febbraio 2010

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 adattate 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% ramo Trenitalia.

4. Modello commerciale. Il modello industriale che 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 (20-30 Km da Milano); Area Ristretta (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 Firenze, 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 29% 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 1.240 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. E' 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.

Milano , 12 Febbraio 2010