



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsaferrrovie.it

E-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

AGGIORNAMENTO PIANO INDUSTRIALE

Il 7 ottobre si è tenuto il previsto incontro con l'Amministratore Delegato del gruppo FSI con ordine del giorno: aggiornamento sul piano industriale.

Dopo il cambio alla guida del Gruppo FSI, che ha visto avvicinarsi l'Ing. Elia all'Ing. Moretti, era divenuto necessario un incontro per confermare la linea del Piano Industriale presentata dallo scorso vertice aziendale. Nella pratica l'Amministratore non ha fatto altro che esporre lo stato dell'arte del precedente Piano, confermando la volontà di mantenere unite le società del gruppo FSI.

Tuttavia quanto affermato, non trova riscontro nelle dichiarazioni rilasciate dal Presidente FSI Marcello Messori. A seguito delle perplessità del caso esternate dalle OO.SS. la replica dell'A.D. è stata quella di negare i contrasti con la Presidenza ed in ogni caso di confermare che qualsiasi ipotesi di societizzazione - una volta manifestata da parte dell'azionista - tra tempi tecnici e di verifica non potrebbe realizzarsi prima della fine del 2015.

L'Ing. Elia ha vincolato la possibilità di avviare processi di societizzazione ad un'accelerazione sulle liberalizzazioni negli altri Paesi europei. Condizioni necessarie alla realizzazione di società private sono: l'interoperabilità tra i Paesi dell'Unione Europea e la costituzione di un'agenzia sovranazionale per l'omologazione dei materiali. Tali condizioni sono state ampiamente esposte sia al Ministero dei Trasporti che al Governo.

Nel corso dell'intervento l'A.D. ha sostenuto che l'azienda gode di stima e rispetto da parte dell'attuale Governo. Fiducia che si è manifestata con la firma di un protocollo con il quale Italferr seguirà e accelererà i lavori per l'allestimento dei padiglioni dell'EXPO. All'A.D. è stato inoltre assegnato l'incarico di commissario per la realizzazione delle linee Napoli-Bari e Messina-Catania, nel piano di rafforzamento delle infrastrutture cosiddette "grandi opere".

Sul fronte investimenti per il parco mezzi, la messa in esercizio degli ETR 1000 produrrà la possibilità di recuperare una parte di ETR in uso al servizio Frece per destinarli alla dorsale adriatica. L'azienda dichiara la disponibilità di circa tre miliardi di euro per acquisire materiale rotabile dedicato alla divisione del trasporto regionale. La fornitura di carrozze vivalto ha raggiunto il 70%, quella dei treni Jazz il 40%, mentre ad ottobre partirà la consegna delle 40 DMU. La priorità di ammodernamento del parco è funzionale a quelle regioni che hanno già realizzato o stanno realizzando accordi di servizio con Trenitalia.

Sugli investimenti connessi al potenziamento delle infrastrutture sono stati stanziati fondi per circa 5,8 miliardi di euro. Vi è la volontà di incrementare le velocità massime ammesse sulle linee AV/AC in modo tale da consentire il raggiungimento dei 350 km/h sulle nuove linee AV, i 275 km/h sulla direttissima Roma - Firenze, e i 200 km/h sulla dorsale adriatica. Ulteriore progetto riguarda i collegamenti ferroviari degli aeroporti di Milano, Roma e Venezia con le principali stazioni del Paese.

L'A.D. dichiara che nel settore merci i conti sono in ordine, pur constatando l'effettuazione di soli 400 treni al giorno in quanto la domanda scarseggia.

Inoltre con 120 milioni messi a disposizione dalla C.E. , unitamente a risorse proprie per altri 400 milioni circa, si provvederà alla modifica della sagoma limite nelle gallerie in primis della Lombardia, dei valichi e successivamente sino alla Toscana in modo da accogliere un'offerta di carri con la sagoma massima.

L'azienda intende stimolare la clientela offrendo un piano orario nazionale per il trasporto merci.

L'ORSA ha lamentato la mancanza di un'efficiente organizzazione del lavoro ed ha chiesto ottenendo dall'azienda disponibilità nel breve tempo ad un confronto su tale tematica.

Anche per Cargo, l'Amministratore ha scongiurato che questa venga societarizzata; sebbene si sia paventata l'ipotesi di creare una "bad company" per minimizzare le perdite dovute all'apertura delle procedure di infrazione contro le Ferrovie per aiuti di Stato . Si tratta di 120 milioni annui - incentivi ricevuti per il trasporto al sud in scadenza alla fine del 2014- che l'Azienda potrebbe dover restituire. L'ipotesi é di una multa equivalente agli stanziamenti ricevuti, superiore ai 600 milioni di euro (almeno gli ultimi 5 anni).

Un'altra procedura è stata aperta per il trasferimento di beni immobili da RFI a Trenitalia. Su quest'ultima le preoccupazioni di una sanzione sono meno pressanti.

Per quanto concerne la scadenza del CCNL delle AF al 31/12/2014 il gruppo FSI si è mostrato interessato all'apertura di un tavolo di rinnovo, anche se non è apparsa alle sensazioni della scrivente come una priorità di questa Amministrazione rispetto alle questioni finora esposte.

In ogni caso speriamo di aver interpretato male le priorità aziendali. Riteniamo palesemente contraddittorie le dichiarazioni sulla volontà di mantenere unite le società del Gruppo e ci auguriamo che le nostre sensazioni siano smentite da quest'Azienda ai prossimi tavoli di confronto e trattativa. Tavoli ai quali ORSA Ferrovie non farà mancare il proprio contributo.

Roma, 13 Ottobre 2014

SEGRETERIA GENERALE