



**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.orsaferrovie.it](http://www.orsaferrovie.it)

E-mail: [sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it)

---

## **CARGO DI TRENITALIA**

### **DOCUMENTO DI INDIRIZZO DEL CONSIGLIO FEDERATIVO DI ORSA FERROVIE**

Il Consiglio Federativo di OR.S.A. Ferrovie, riunito in data 9 luglio 2015 per analizzare la situazione economico/produttiva della Divisione Cargo di Trenitalia, al termine del dibattito riassume quanto segue.

Le modalità di trasporto delle merci sono al centro del dibattito della politica internazionale e l'orientamento generale indica il trasporto su ferro quale mezzo di trasporto maggiormente sostenibile sotto il profilo dell'impatto ambientale e sociale.

Nonostante ciò l'Italia è tra i Paesi più in ritardo nell'introduzione di norme che incentivino il passaggio delle merci su rotaia. Ancora nella legge di stabilità 2015 gli incentivi previsti per il gommato sono doppi rispetto a quelli stanziati per la parte ferroviaria (circa 100 milioni per il ferroviario); a dimostrazione della scarsa propensione delle Istituzioni italiane a regolare con leggi e iniziative il variegato sistema di trasporto di merci. Gli impegni europei ci impongono di innalzare l'attuale quota di traffico su rotaia fino al 30% entro il 2030, con particolare riferimento alle tratte superiori ai 300 Km (Libro bianco sui Trasporti del 2011); con l'apertura nel 2016 del tunnel del Gottardo si prevede un incremento considerevole di trasporto merci anche nel nostro Paese per il quale le imprese private si stanno attrezzando - migliorando i loro hubs - incrementando la flotta e gli equipaggi.

1



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

Anche la decisione di attribuire gli sconti sulle tracce ferroviarie nelle sole aree del Centro Sud del Paese non aiuta le Imprese, poiché, seppur vero che le aree del Sud prediligono ancora il sistema di trasporto su gomma, è altrettanto palese che la quasi totalità di merci circolanti, nonché quelle dirette all'Estero, si concentra nelle aree del Nord e quelle di frontiera. Oltretutto l'infrastruttura ferroviaria del Meridione è oramai inadeguata rispetto alle necessità logistiche, oltre che depotenziata a causa della complessiva mancanza di investimenti tecnologici.

E' peraltro verosimile che gli sconti previsti per il settore merci su ferro, se non ridistribuiti anche nelle altre aree del Paese, resteranno nelle casse dello Stato; vanificando quel risibile incentivo fin qui previsto per il sistema di trasporto merci ferroviario.

La nascita di nuove imprese ferroviarie private non è stata accompagnata da normative di riferimento del settore, a nostro avviso con il chiaro intento di stimolare la competizione industriale. Le nuove imprese, spesso, adottano una politica industriale di deregolamentazione del lavoro, talvolta anche in maniera pericolosa (vedi agente solo sul trasporto merci), alimentando appetiti speculativi a discapito della sicurezza e delle condizioni dei lavoratori; con la conseguenza che, all'interno della rete ferroviaria nazionale, orbitano imprese che attuano contratti di lavoro talora insostenibili. La primaria conseguenza di tali simulate competizioni, in gran parte ricadenti sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario, è chiaramente la precarietà del lavoro e la contrazione della sicurezza ferroviaria.

Per attuare i programmi della U.E. e regolare il complesso sistema di trasporto nazionale occorrono iniziative programmatiche e investimenti infrastrutturali che orientino il mercato verso l'utilizzo del mezzo ferroviario.

Sicuramente il costo del trasporto è determinante per le scelte del cliente, occorre dunque avere lungimiranza nelle politiche del trasporto indirizzando investimenti e interessi pubblici verso un trasporto sostenibile e strategico per il futuro, disincentivando modalità che hanno un enorme costo per la collettività in termini di incidenti e inquinamento; oneri spesso omessi nei vari dibattiti istituzionali in corso. Per contro, occorre istituire un sistema economicamente premiante verso una concezione di trasporto intermodale Ferro/gomma, così come occorre prevedere un quadro normativo delle “regole di ingaggio” a cui le imprese di trasporto ferroviario devono attenersi. L’azione delle Istituzioni sarà determinante per far sì che le intese europee si applichino anche nel nostro Paese, così come è nelle responsabilità dello Stato il grado di affidabilità e sicurezza delle Imprese ferroviarie nazionali.

Nel contesto sopra delineato si inseriscono le difficoltà della Divisione Cargo di Trenitalia, maggiore Impresa di Trasporto merci nazionale.

In premessa è bene richiamare la più che discutibile condotta imprenditoriale di questo ramo aziendale, che negli anni ha accumulato costi e debiti, impedito investimenti e fatto precipitare la condizione della Divisione, riservando le iniziative riorganizzative al solo personale di esercizio; quest’ultimo oggetto di adeguamenti contrattuali e flessibilità dell’orario di lavoro che non hanno portato veri vantaggi. In questo quadro preoccupante è comunque avvenuta la moltiplicazione dei quadri aziendali e -di riflesso- i costi complessivi degli indiretti.

Alle dette insufficienze occorre aggiungere lo stato di degrado organizzativo in cui versa la Divisione che, diversamente dalle altre aree produttive aziendali, opera con mezzi al limite delle condizioni di circolabilità. Sono quotidiane le segnalazioni di servizi soppressi per mancanza di mezzi di trazione o per mancanza di personale. La

disorganizzazione viene in molti casi contenuta dalla grande disponibilità dei lavoratori che stanno vivendo, non per loro responsabilità, una condizione desolante.

Recentemente il Gruppo FSI ha proposto alle Organizzazioni Sindacali un piano per la creazione di un polo logistico delle merci.

Nel progetto si manifestano le difficoltà aziendali e “gap” sui costi rispetto ad altre aziende, situazioni critiche che tuttavia non vengono supportate con dati certi e verificabili.

Indubbiamente il progetto, almeno nelle premesse, promette un rilancio del servizio delle merci e fino ad un certo punto degli incontri informativi si è anche pensato che (finalmente) l’Impresa avesse compreso che agire sulle leve contrattuali, come sinora fatto, non risolve i problemi e consolida le difficoltà.

Evidentemente una maggiore sinergia tra tutte le imprese del segmento merci, oggi presenti in Trenitalia o controllate dal Gruppo FS, potrebbe incentivare lo sviluppo del settore ed evitare il mantenimento di strutture ridondanti e poco dialoganti tra di loro, ma appare strumentale che per compiere tale riorganizzazione aziendale si debba creare una nuova impresa. In questo senso le operazioni societarie proposte, insufficienti per risolvere i problemi denunciati, porrebbero i lavoratori in una condizione di estrema fragilità contrattuale.

Siamo contrari ad ogni tipo di soluzione che metta in discussione la permanenza dei lavoratori di Cargo all’interno del Gruppo FS e l’applicazione delle attuali normative contrattuali (CCNL AF e CCNL Gruppo FS).

Nostro malgrado, nell'ultimo incontro abbiamo preso atto che, secondo l'azienda, la soluzione più immediata debba essere quella di appesantire la normativa contrattuale degli operatori di esercizio della Divisione.

E' quantomeno bizzarro comprendere come si possa recuperare tale passività aumentando i carichi di lavoro ad una parte del personale di Cargo, che attualmente lavora sino a 11 ore al giorno. Come è altrettanto complicato essere ottimisti che tale misura possa incidere quando nella Divisione si fa fatica a trovare un locomotore integro da utilizzare.

Pensiamo e siamo pronti a confrontarci per una seria riorganizzazione della Cargo, che muova da un'analisi dettagliata dei costi e un approfondimento del presunto gap che intercorre con le altre Imprese ferroviarie, con l'obiettivo di fare fronte comune -Trenitalia e O.S.- affinché a livello governativo si varino normative comuni che evitino una concorrenza sleale effettuata esclusivamente sul costo del lavoro, con le inevitabili ricadute sulla competitività della nostra azienda, nonché sulla sicurezza del servizio e sulla salute dei lavoratori.

Siamo certi che ancora oggi il rapporto tra Dirigenti/Quadri e personale di esercizio della Cargo di Trenitalia sia un elemento che incide pesantemente sulla produttività e quindi sulle economie della Divisione; così come non è ipotizzabile che gli investimenti - più che urgenti – abbiano riferimenti temporali inesigibili (5 anni). Siamo altrettanto convinti che l'unicità di Trenitalia, valorizzando le preziose economie di scala costruite in più di cent'anni di storia, sia l'aspetto primario da perseguire e una ricchezza da preservare.

A valle di una schietta trattativa saremo disponibili a confrontarci sugli adeguamenti organizzativi necessari, discutendo anche di ulteriori leve di flessibilità dell'orario di lavoro, poiché saremo certi che anche i lavoratori interessati avranno

consapevolezza dell'obiettivo comune, quello di rendere la Cargo di Trenitalia una realtà aziendale che possa rappresentare il volano per lo sviluppo del trasporto merci nel nostro Paese, in maniera sostenibile sia sotto il profilo dei costi, sia di salvaguardia dell'ambiente e di salute collettiva dei cittadini.

A tal fine riteniamo doveroso aprire un confronto che assicuri l'unicità del Gruppo FS nonché di Trenitalia, valorizzando le potenzialità nel suo insieme e concordando i correttivi – obiettivi - alla gestione della Divisione Cargo.

## **I COMPONENTI DEL CONSIGLIO FEDERATIVO DI OR.S.A. FERROVIE**