NEWSLETTER SINDACALE

ORSA*Notizie*

Regione Umbria

Numero 1

MAGGIO 2015

In questo numero

1 Privatizzazione del Gruppo FS
2 Piano industriale e Privatizzazione
3 Bilancio FSI 2014
4 Giù le mani dal Trasporto Pubblico
5 Riforma Trasporto Locale l'Orsa scrive ai Gruppi Parlamentari
7 Controlli alcolemici e tossicologici
8 Divisione CARGO
9 BUSITALIA: un anno in Umbria
10 TRENORD: Quando si mette in moto la macchina del fango
11 NTV: ritirate le procedure di mobilità per 245 lavoratori
12 Pensioni: un cantiere sempre aperto

CAF CNA Centro Assistenza Fiscale

È possibile dal 28 di aprile effettuare la dichiarazione dei Redditi, presso la nostra sede sita in via Piave 2 – FOLIGNO

Per appuntamento telefonare al 0742-342342

PRIVATIZZAZIONE DEL GRUPPO FS

Perché lo si fa e, soprattutto, nell'interesse di chi....

L'incontro con i vertici dell'azienda ha confermato le nostre preoccupazioni circa il futuro del Gruppo FS.

Un Gruppo chiamato ad affrontare a breve scelte che ne potranno mettere in gioco la consistenza o la stessa ragione di esistere e che comunque, nella migliore delle ipotesi, ci consegneranno un'azienda ben diversa da quella che conosciamo ora.

Ci riferiamo in particolar modo alla decisione assunta dal Governo di privatizzare il 40% del Gruppo FS entro la primavera del 2016 e di cui lamentiamo l'assenza colpevole di qual-sivoglia dibattito fra le forze sociali e l'indifferenza/disattenzione dei lavoratori.

Riteniamo invece che tale decisione e le sue modalità debbano essere attentamente vagliate e dibattute per le dubbie prospettive produttive/industriali e le consequenziali ricadute occupazionali dell'azienda e del suo indotto (servizi/appalti).

Il progetto, infatti, che sembra prendere forma vede la messa sul mercato di un Gruppo FS più piccolo e più debole di quello attuale.

In quanto, da un lato lo si svuota dei maggiori asset patrimoniali (cessione: della rete A.T. a TERNA e della gestione commerciale di Grandi Stazioni e restituzione al Ministero dell'Economia della rete infrastrutturale nazionale "storica") e dall'altro si attuano decisioni che, di fatto, comportano una riduzione della produzione (cancellazione del contratto di servizio "universale" merci e riforma del trasporto locale tendente ad aprire ad altre I.F. tramite lotti e gare ad hoc).

La decisione di privatizzare il Gruppo non ci convince, ne tantomeno il progetto in fase di studio e concordiamo pienamente con chi ha detto di voler comprendere perché lo si fa e, soprattutto, nell'interesse di chi.....

PIANO INDUSTRIALE E PRIVATIZZAZIONE

INCONTRO CON I VERTICI AZIENDALI

Il giorno 12 febbraio si è svolto l'incontro tra L'A.D. del Gruppo FS e le Segreterie Nazionali di Filt, Fit, Uilt, Ugl, Fast e Orsa avente come oggetto il Piano di Impresa 2014/2018 e il progetto di privatizzazione del Gruppo.

PIANO INDUSTRIALE

L'azienda ha confermato la possibilità di un adeguamento del Piano in funzione dei provvedimenti ispirati dal Governo e approvati dal Parlamento.

- ***Trasporto merci (CARGO)***

Il mancato rinnovo del contratto di servizio ha pesantemente aggravato lo stato di salute economica della Divisione.

Permane lo stallo del mercato e i problemi di competitività rispetto le altre Imprese merci private.

Resta confermata l'ipotesi di riunire tutte le imprese del settore del Gruppo FS (Trenitalia Cargo, Serfer, TX, Fslogistica) in un unica un'impresa di trasporto e logistica all'interno del Gruppo FS ma non più all'interno di Trenitalia.

Viene inoltre confermato il reticolo operativo previsto dal Piano: ovvero tre strutture che agiscono rispettivamente nell'area padana, verso l'Europa e sui corridoi tirrenici e adriatici.

- ***Trasporto Regionale***

In attesa dell'annunciato intervento legislativo regolatorio del settore, la maggior parte delle regioni sta procedendo ad un prolungamento del contratto di servizio. Tali contratti di servizio prevedono tra l'altro l'impegno da parte di Trenitalia di un rinnovo del parco rotabile.

I prolungamenti, anche per effetto della cogenza del IV pacchetto ferroviario (CEE), vengono rinnovati fino al 2019, ad esclusione delle regioni Piemonte, Emilia Romagna e Friuli V.G. che intendono procedere con la gara.

L'intervento legislativo per i suoi contenuti potrebbe modificare l'attuale perimetro e volume di attività di Trenitalia con conseguente modifica delle strategie societarie.

- ***Trasporto Passeggeri***

Si procederà ad una radicale separazione contabile (non societaria) tra il servizio a mercato e quello assistito con i contributi da Stato.

Non è stato ancora rinnovato dal MIT il contratto di servizio per il servizio universale.

PRIVATIZZAZIONE

Il progetto allo studio del Ministero dell'Economia, da realizzarsi entro la primavera del 2016, prevede la privatizzazione tramite azionariato diffuso del 40% del Gruppo FS adeguatamente "depatrimonializzato".

La riduzione del patrimonio del Gruppo FS verrebbe realizzata tramite:

- La cessione della rete Alta Tensione a TERNA;
- La ristrutturazione societaria di Grande Stazioni con la vendita dell'area commerciale;
- La restituzione al Ministero dell'Economia

dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ad esclusione di quella ad AV/AC.

- Mantenimento presso RFI, mediante ridefinizione del contratto di concessione in atto delle funzioni attualmente svolte sull'infrastruttura ferroviaria nazionale sino al 2060.

PROVVEDIMENTI CHE HANNO INTERESSATO IL GRUPPO FS

Decreto sulla Competitività

- Aumento di 25ML€ (TRENITALIA) per la fornitura dell'energia elettrica.

Autorità di Regolazione dei Trasporti

- Riduzione dei pedaggi per il servizio A.V. pari a 100ML€ (60ML€ TRENITALIA)

Legge di Stabilità

- Vendita a Terna della Rete Alta Tensione. Il ricavato verrà utilizzato per finanziare il contratto di servizio per la manutenzione dell'infrastruttura (circa 600ML€).
- Cancellazione del contratto di servizio universale merci tra Stato e Trenitalia (130ML€)
- Sconto a consuntivo di 100 ML€ (tetto massimo) sulle tracce per tutte le imprese ferroviarie operanti nel trasporto merci da e per Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna.
  (in attesa di DM attuativo)

Decreto Legge 192/2014

- Introduzione di un dividendo da riconoscere al Ministero dell'Economia di 100 ML€ nel biennio 2014-2015 (GRUPPO FS)

BILANCIO FSI 2014

Approvato il 24 aprile

Il Gruppo FS archivia l'esercizio 2014 all'insegna di un "importante" utile netto di 303 milioni, in calo rispetto al 2013, e di una crescita di ricavi e risultati reddituali.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane presenta nel 2014 un Ebitda in crescita (+3,9%), che si attesta a 2.113 milioni di euro (+80 milioni rispetto al 2013), in linea con gli obiettivi espressi dal Piano e conferma della solidità dell'impianto industriale dei propri business. Tale risultato deriva in parte dall'aumento dei ricavi operativi, che sfiorano gli 8,4 miliardi, in crescita dello 0,7% sul 2013 (+61 milioni) e in particolare dalla crescita dei ricavi da servizi di trasporto, che vedono la positiva performance dei prodotti a marchio Freccia, in aumento di oltre 113 milioni, e in parte dalla riduzione dei costi operativi di circa 20 milioni (-0,3%).

L'EBIT, pari a 659 milioni, pur attestandosi a un valore positivo di rilievo, risente di maggiori ammortamenti (+30 milioni, + 2,7%) e sconta soprattutto significative svalutazioni e perdita di valore, pari a 275 milioni (50 milioni nel 2013). Quest'ultimi elementi sono prevalentemente dovuti al fatto che, nel corso dell'esercizio 2014, alcuni provvedimenti normativi e regolatori hanno significativamente modificato il quadro in cui opera il gruppo determinando forti riduzioni del valore. Ciò vale soprattutto per gli asset riferiti alla Business Unit Cargo di Trenitalia e al patrimonio immobiliare di FS Logistica.

RIFORMA TRASPORTO LOCALE

GIÙ LE MANI DAL TRASPORTO PUBBLICO

Era nell'aria che, al pari di altri servizi pubblici nazionali, anche il trasporto pubblico locale fosse oggetto dell'ennesimo provvedimento liberista del Governo: treni e autobus del trasporto regionale da consegnare al libero mercato dietro il parafulmine delle Direttive europee.

Con questo strumentale pretesto andrà in discussione in Parlamento una Legge sulla concorrenza che definirà nuove regole di organizzazione del Trasporto pubblico locale, con un chiaro ed unico obiettivo: ridurre i finanziamenti pubblici (in un settore assistito con i contributi dello Stato) attraverso il sistema della libera concorrenza.

Il testo di Legge – che inizia il suo iter approvativo – orienta le scelte delle Regioni verso la messa a gara del servizio, con l'imposizione di lotti dimensionati in modo da consentire la partecipazione di più competitors. Nessuna garanzia per i lotti di gara meno appetibili e per le aree a domanda debole. È facile dunque prevedere che l'investitore privato si concentrerà nelle aree/regioni più appetibili a discapito di quelle con poca affluenza di viaggiatori per le quali, forse, si manterrà l'intervento Pubblico.

Viene comunque mantenuta la possibilità di affidamento "in house", tuttavia in maniera economicamente discriminata rispetto alla gara.

È chiaro quindi che nelle aree più povere del Paese verrà messo a rischio quel poco che resta del servizio pubblico di mobilità. Considerato che le Regioni "ricche" sono una minoranza, si ripropone il leitmotive delle liberalizzazioni italiane: il guadagno ai privati , i costi alla collettività o magari peggio la dismissione del servizio dove non conviene.

A ulteriore conferma, viene previsto un sistema premiante per quelle Regioni che metteranno il servizio a gara, a scapito di quelle che procederanno per affido diretto.

Per quanto riguarda i ferrovieri e gli autoferrotranvieri coinvolti nella riforma, nel testo di legge non viene garantita nessuna tutela. Non vi è alcun riferimento alle sorti degli oltre centomila lavoratori del comparto, oggi dipendenti dalle società che perderanno la gara/affido. Non è previsto neanche l'obbligo di passaggio del personale dalla Società uscente a quella subentrante.

Nessuna delle osservazioni e delle proposte che il Sindacato ha offerto al Parlamento nell'indagine conoscitiva sul TPL promossa dalla IX Commissione Trasporti della Camera è stata recepita. Nessun riferimento alla Clausola Sociale per garantire l'occupazione. Totale disinteresse verso la Clausola Contrattuale che eviti il dumping sociale e la concorrenza fondata sull'abbattimento del costo del lavoro.

Come no essere preoccupati per le sorti del servizio pubblico locale?

Basti ricordare la triste vicenda che sta coinvolgendo i cittadini siciliani, ai quali lo Stato vuole negare la continuità territoriale con il treno.

In nome della concorrenza e della new economy si tagliano servizi pubblici, pagati con i soldi dei cittadini.

Questa proposta di Legge è uno scandalo che va in ogni modo contestato e combattuto: si apprestano a svendere un servizio essenziale per la collettività, precarizzare il lavoro ed a mettere a repentaglio l'occupazione di oltre 100 mila addetti alle attività ferroviarie e autoferrotranviari.

RIFORMA TRASPORTO LOCALE

L'ORSA SCRIVE AI GRUPPI PARLAMENTARI

Illustri onorevoli,

apprendiamo da notizie riportate in rete che a breve verrà discussa in Parlamento una bozza di Disegno di Legge denominato "concorrenza" nel cui ambito è previsto un riordino del sistema di trasporto pubblico regionale.

Nel merito – qualora i contenuti delle indiscrezioni siano confermati – il sistema di mobilità regionale verrebbe aperto alla libera concorrenza, attraverso un sistema economicamente incentivante di messa a gara dei servizi regionali.

Pare che l'indicazione sia quella di predisporre gare regionali di affido del servizio. Le stesse gare inoltre dovranno essere suddivise in lotti, quest'ultimi dimensionati per favorire la concorrenza di più vettori. Pertanto la previsione è quella di disporre un sistema di trasporto regionale integrato, lasciando al mercato la "quotazione" dei singoli lotti.

I provvedimenti sopracitati offrirebbero una sicura liberalizzazione del sistema di trasporto pubblico, nel solo caso in cui il nostro Paese fosse omogeneo nelle possibilità infrastrutturali e finanziarie.

Purtroppo già oggi, nonostante il servizio sia praticamente affidato ad un unico vettore (Trenitalia) esiste una notevole differenza di offerta tra le Regioni. Ciò è dovuto essenzialmente alle capacità di investimento delle singole Regioni che, in alcuni casi, integrano i fondi nazionali con quelli territoriali.

A nostro avviso, nell'ottica di gare regionali divise per lotti, tali differenze di accesso al mezzo di trasporto pubblico saranno notevolmente accentuate, ponendo su diversi "piani" anche i cittadini della stessa Regione. È palese che "lasciar fare al mercato" comporterà una concentrazione di interesse verso quelle aree regionali ad alta capacità di rendimento economico, con il rischio che si annullino le offerte e i servizi nelle altre aree geografiche, in molti casi intere regioni. In buona sostanza, si darà corso ad un sistema in cui si privatizza la parte che genera profitti e si collettivizza quella non remunerativa, con indubbi ricadute in termini di produttività, efficienza e costi del servizio.

Altro aspetto fondamentale "della liberalizzazione" del settore è il mantenimento dei livelli occupazionali e salariali dei lavoratori addetti e le notizie in nostro possesso non ci rassicurano rispetto alla tutela dei lavoratori in caso di cambio di affido del servizio.

Si stima che nel settore del trasporto pubblico regionale operino oltre duecentomila lavoratori, suddivisi tra ferrovieri, autoferrotranvieri, appalti e altri.

L'intero comparto dei trasporti risente da anni della mancanza di una normativa contrattuale di riferimento. Questo è un problema ben noto a cui nessuno ha inteso porre rimedio. È facile prevedere che, in caso di gare regionali per lotti, ogni impresa avrà il suo contratto aziendale e i lavoratori – seppur uguali nella tipologia di impiego – avranno trattamenti normativi ed economici diversi,

paradossalmente anche nell'ambito della stessa Regione.

Inoltre, qualora il legislatore non intenda vincolare l'affidatario del servizio all'assorbimento del personale dipendente dall'Impresa uscente, i lavoratori vedrebbero messo a rischio il proprio posto di lavoro ad ogni cambio appalto.

In conclusione, si ritiene che la riorganizzazione del sistema di trasporto regionale non possa limitarsi alla sola ipotesi di riduzione degli oneri del servizio. Oltretutto, molti problemi, che generano un aumento dei costi non vengono presi in considerazione, come:

- La moltitudine di aziende e micro aziende che orbitano all'interno di regioni e Provincie, con un'elevata spesa dovuta ai costi indiretti derivanti ad esempio dai rispettivi Consigli di Amministrazione;
- Il fenomeno dell'evasione tariffaria, reato ormai fuori controllo che comporta ingenti perdite nei conti economici aziendali;
- La mancanza di una politica incentivante l'integrazione tariffaria tra le varie modalità di trasporto;
- Un Piano Regionale dei trasporti sostenuto da una legge quadro di cui tutte le regioni dovranno dotarsi. Queste condizioni essenziali per garantire un servizio migliore alla cittadinanza, ridurre i costi sociali e disincentivare l'utilizzo del mezzo privato.

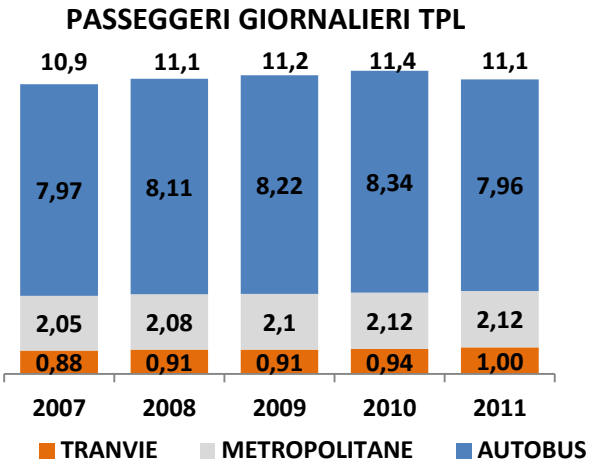
La "calibratura" dei lotti di gara rispetto alla capacità dei concorrenti, se da una parte permette una maggiore concorrenza, dall'altra può compromettere la capacità di investimento delle singole aziende. Più chiaramente, il sistema ferroviario "monopolista" ha permesso nel tempo ingenti investimenti in altri settori industriali come, ad esempio, l'acquisto di nuovi treni.

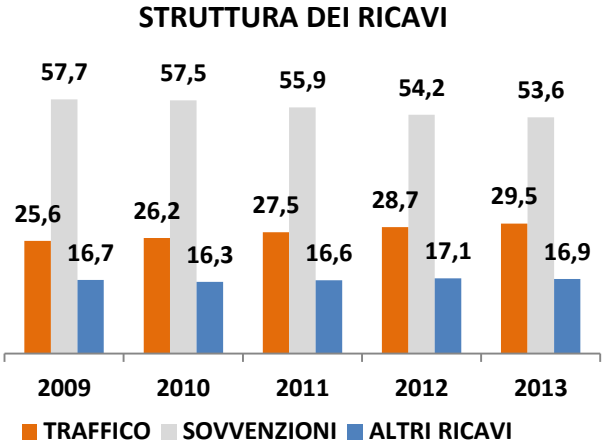
La frammentazione di affido del servizio ferroviario e i termini della sua durata, comporteranno una rimodulazione della capacità di investimento delle singole imprese. Appare dunque concreto il rischio che si rallenterà l'auspicato rinnovamento del parco rotabile viaggiatori.

Infine, i diritti costituzionali che attengono al lavoro, devono essere salvaguardati in modo omogeneo in tutto il Paese ovvero, in un quadro complessivo certamente condizionato dalle disponibilità economiche delle singole regioni, non si può lasciare all'iniziativa locale - senza alcuna previsione legislativa – la tutela dei posti e delle condizioni di lavoro dei dipendenti.

Con la speranza di aver reso un utile contributo, si chiede alle Commissioni competenti un'apposita audizione.

Distinti saluti





CONTROLLI ALCOLEMICI E TOSSICOLOGICI

CO n.457 e COCS n.57

Sono iniziati i controlli on-site e come consuetudine dobbiamo registrare alcuni comportamenti aziendali, prontamente segnalati alla sede centrale, non rispettosi delle norme che disciplinano tale materia.

Le visite in questione sono regolate dalla CO.n.457 e dalla COCS.n.57 e prevedono principalmente quattro tipologie di controllo.

Sorveglianza sanitaria (alcool) 3.2

Atta ad escludere una condizione di alcol dipendenza.

Il controllo viene effettuato dal Medico Competente dell'Unità produttiva almeno una volta l'anno in occasione della visita di revisione ordinaria o straordinaria, visite dopo assenze di malattia superiore ai 20gg visite a seguito di infortuni di durata superiore a 3 giorni o visita specifica con 24 ore di preavviso.

La vista comporta visita e analisi del sangue.

Sorveglianza sanitaria mirata (psicotrope) 4.2

Atta ad escludere che il personale assuma sostanze psicotrope o stupefacenti.

Il controllo viene effettuato dal Medico Competente dell'Unità produttiva almeno una volta l'anno.

La vista comporta analisi delle urine.

Controllo on-site a campione (alcool) 3.1

Atto ad escludere che il personale sia sotto l'influenza di sostanze alcoliche.

Questa visita non invasiva (etilometro a rivelazione infrarossa) viene effettuate dal Medico Competente dell'Unità produttiva nel corso della prestazione lavorativa.

Occorre la firma preliminare di un documento di consenso da parte del lavoratore per effettuare il controllo.

In tale fase e a test eseguito il lavoratore può segnalare eventuali sostanze assunte che potrebbero falsare il test.

SPECIFICHE PdC

Il controllo deve avvenire ad inizio servizio e può essere effettuato anche dal Medico Legale dell'Usl territorialmente competente.

Controllo on-site mirato (psicotrope) 4.1

Atto ad escludere che il PdC sia sotto l'influenza di una sostanza psicotrope o stupefacenti.

Tale visita non invasiva (campione di saliva) viene effettuata dal Medico Competente dell'Unità produttività o Medico Legale dell'Usl territorialmente competente ad inizio servizio.

In caso di positività si provvede alla raccolta di un doppio campione salivare, uno viene inviato presso un laboratorio specializzato mentre l'altro è conservato dalla struttura che ha effettuato il test a disposizione del lavoratore per ulteriori controlli.

In attesa del risultato di screening il PdC non può essere utilizzato in attività di condotta.

DIVISIONE CARGO

Regione Umbria

Il giorno 22 aprile si sono svolte le procedure di raffreddamento con la divisone Cargo rappresentata dall'Ing. Faini e dal sig. Zuccarini.

Le OO.SS., tutte, hanno denunciato l'assenza di corrette relazioni industriali, la mancanza di contrattazione dei turni di lavoro del PdC e dei TPT/TPC, lo svuo-tamento degli impianti umbri e l'assenza di una valutazione sulla sperimentazione in atto nell'impianto di Terni.

L'ing. Faini dopo aver illustrato la situazione precaria in cui versa la divisione, in attesa tra l'altro di un proprio piano industriale, a causa della crisi economica del Paese e dei recenti provvedimenti economici Governativi (cancellazione del contratto di servizio) ha riconfermato la volontà dell'azienda di voler continuare a presidiare il territorio umbro e i recenti trasferimenti di personale siano da inquadrare in una più ampia strategia aziendale di riduzione degli organici e non derivanti da un'eccedenza locale di personale.

Si è inoltre impegnato ad una più puntuale informazione e/o contrattazione verso la RSU e le Segreterie Regionali relativamente ai turni e alle politiche aziendali eventualmente assunte.

Per quanto riguarda la sperimentazione in atto nell'impianto di Terni ha convenuto sulla sua conclusione concordando una nuova organizzazione del lavoro che prevede dal 15 di giugno p.v. l'istituzione di un turno di manovra dal lunedì al venerdì così articolato:

- 1 TPT a terra con orario 6.00-13.36 e 13.36-21.12
- 1 TPT abilitato alla guida del D.245 con orario 7.30-16.06 (p.p. 1 ora).

Conseguentemente è soppresso il servizio di riserva del PdC finalizzato a mere operazioni di manovra.

Al scudetto PdC potranno essere richieste soltanto operazioni di manovra al proprio treno nei tempi precedentemente concordati.

Le OO.SS e la RSU hanno considerato espletate le procedure di raffreddamento con esito positivo, riservandosi di far valere in altra sede i diritti economici maturati da tale sperimentazione (condotta continuativa).

Chi vince dove FS diceva di perdere...

Alla fine degli anni 90 gli strateghi Cargo del Gruppo FSI decretarono la fine dei treni merci raccoglitori e del carro singolo. Il combinato, i container erano il futuro. Altro che star dietro alle piccole e medie aziende che non fanno nemmeno un treno completo a settimana! A quindici anni dalla tragica scelta Cargo FS, non solo non è risorta, ma si macera dentro la crisi industriale del Paese senza prospettive. Sempre nell'Italia dove il carro singolo è un costo, c'è invece chi prospera e sviluppa il business. Parliamo di DB Schenker Rail

L'A.D. Bellavita ha dichiarato: "Uno dei punti di forza dell'attività di DB Schenker Rail in Italia e in Europa è l'effettuazione dei servizi a carro singolo per permettere a molte imprese, che non hanno i quantitativi per fare treni completi, di continuare a sfruttare la logistica ferroviaria per la propria distribuzione. In un settore di mercato apparentemente critico, DB Schenker Rail riesce a fornire un servizio di valore per l'industria italiana e per il settore ferroviario, con una continua crescita ed espansione sulla rete italiana che ha consentito di aprire due nuove destinazioni: l'interporto di Maddaloni Marcianise e la stazione di Monfalcone, collegate direttamente all'Hub di Chiasso." Raggiunti tutti gli obiettivi di piano 2014 (nonostante la crisi) DB Schenker Rail Italia punta a consolidare e sviluppare i traffici nel 2015.

BUSITALIA: un anno in Umbria

Un occasione persa per discutere sul futuro

Il 15 aprile si è svolta a Perugia un'iniziativa che aveva il compito di fare il punto della situazione del TPL in Umbria.

Diciamo che aveva in quanto, purtroppo, si è trasformata in uno spot pubblicitario su quanto siamo stati bravi, quanto è bella l'azienda ecc.. che ha riportato alla memoria passate kermesse aziendali.

Ora se è vero che l'ingresso di Busitalia ha ridato una stabilità economica/finanziaria all'azienda e restituito un minimo di serenità e orgoglio di appartenenza ai lavoratori che vi operano, è innegabile che siano molti i problemi irrisolti.

L'azienda e chi vi opera (compresi gli attivisti sindacali) continuano a ragionare come se fosse un consorzio di aziende e non un'unica società e quindi con una visione di particolarismi e non d'insieme.

Il complicato rapporto con i committenti (in particolar modo i comuni) che si sentono deresponsabilizzati sul futuro lavorativo dei dipendenti della loro ex azienda e di cui la vicenda dei parcheggi di Terni è solo l'esempio più eclatante.

Non ultima la situazione del segmento del ferro che sembra abbandonato a se stesso, con una situazione dell'infrastruttura prossima al collasso (interrotta la linea Perugia/Terni ridotta la velocità a 50 Km nella tratta Città di Castello/Umbertide) e una manutenzione del materiale ferroviario ridotta allo stretto necessario.

Per questi motivi avevamo sperato di partecipare ad un dibattito che oltre ad offrire cifre e dati tracciasse il futuro di questa azienda e non ci riferiamo al nome dell'azienda o al colore degli autobus o dei treni.

SERVIZI FERROVIARI

TRENITALIA – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

3,7 mil. treni-km/anno
84 treni/gg
25.300 pax saliti/gg

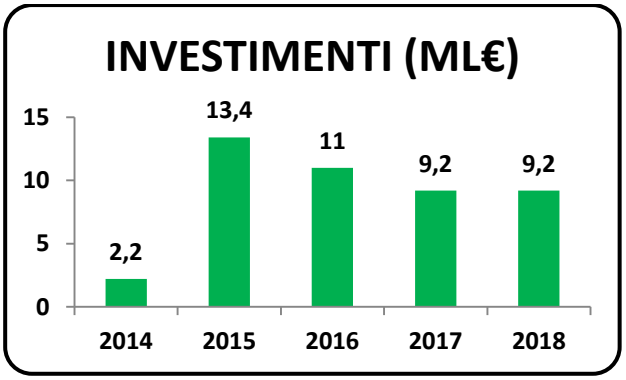
UMBRIA MOBILITÀ ESERCIZIO

1,2 mil. treni-km/anno
55 treni/gg
4.900 pax saliti/gg

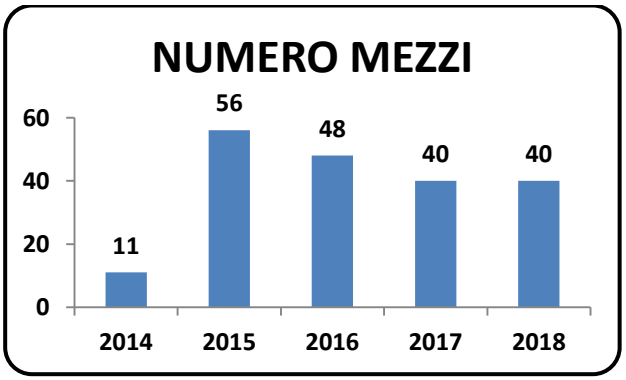
SERVIZI AUTOMOBILISTICI

UMBRIA MOBILITÀ ESERCIZIO

21,1 mil. di bus-km/anno
5.100 corse/gg (di cui 2.050 extraurbane)
98.000 pax saliti/giorno (di cui 35.000 su linee extraurb.)



AUTOBUS	45,0 ML€
FERRO – Migliorie ai rotabili	7,3 ML€
TECNOLOGIE	2,2 ML€



TRENORD

Quando si mette in moto la macchina del fango.....

26 | CRONACHE Giovedì 26 Febbraio 2015 Corriere della Sera

«Pagati di più se il treno ritarda»
Il caso dei macchinisti lumaca

Denuncia anonima a Trenord: scatta lo straordinario. La società: contratto da cambiare

MILANO Italeni su Trenord: sta per scoppiare lo scandalo dei macchinisti «furbetti». Con un pugno di ferrovieri sospettati di far viaggiare treni in ritardo per gonfiare la propria busta paga. Un saggio del contratto di lavoro aziendale del 2012, dato che l'articolo 34 «premio» con più soldi chi più lavora. Un danno per la società regionale di trasporto, una bella che scatena la rabbia dei 6 milioni pendolari della Lombardia.

Il caso è esplose dopo la denuncia anonima di tre macchinisti della Milano Cremona Mantova. «Sia questa linea, ogni volta che un treno accumula 10 minuti di ritardo ci fa guadagnare 15 euro. Lapotrina fila non è redditizia per il nostro stipendio», hanno ammesso. Un'accusa pesante e confermata anche dall'ad di Trenord, Cinzia Farisè, che adesso vuole cambiare il contratto di lavoro per cancellare il pendolo che incoraggerebbe i «macchinisti lumaca».

Fin dallo scorso novembre, quando l'azienda al vertice dell'azienda, la Farisè ha puntato i riflettori sui ritardi dei treni e sul rischio di abusi negli straordinari. Risultato? In due mesi il tempo «non trattativo con i sindacati per eliminare l'articolo «incriminato» del contratto. Perché in Trenord (4.500 dipendenti in totale), a differenza che in Trenitalia, la retribuzione è proporzionata alle ore di lavoro: la prima è pagata 8 euro, la terza 9, la quarta 10. In più il «cottimo» ha una tariffa «bonus» di 15 euro al raggiungimento della terza ora di guida, 25 alla quarta, 30 alla quinta e così fino ai 40 euro per la settima ora. «Ma questo è un sistema da sfruttare, perché da 30 mesi divide i lavoratori di Trenord, provocando ritardi crescenti sospensioni dei convogli», spiega Adriano Coscia, segretario regionale dell'Orsa, sigla sindacale che non solo non ha mai firmato il contratto aziendale, ma si è opposta con tredici scioperi dell'estate del 2014.

Venticinque, al massimo 30, sarebbero i «furbetti» su 1.200 macchinisti di Trenord. «Non più del 1-2% del totale. Sinceramente che casi isolati — osserva Coscia — Perché la stragrande maggioranza lavora con professionalità e onestà. E a difendere a tutto campo la categoria è Rocco Usgoni (Uil Cgil Lombardia): «Non ci risulta che ci siano macchinisti che facciano la cresta allungando i tempi di viaggio. Non si deve gettare la croce addosso ai lavoratori per i ritardi e i disservizi. Se l'azienda ha rilevato delle irregolarità si svolga sulla magistratura».

Ed Farisè conferma che «le cause dei ritardi sono altrove», ma «abbiamo il dovere di rimuovere ogni alibi». E sottolinea che «grazie all'impegno di tutto il personale» sulle 40 linee della Lombardia, le 2.200 corse quotidiane negli ultimi due mesi hanno fatto registrare un più 2,6% nella puntualità.

Paolo Marelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le cifre

● È di 1.900 euro netti al mese (stipendi non esclusi) la retribuzione media di un macchinista di Trenord, l'azienda regionale di trasporto della Lombardia nata nel 2011 con due soci al 50% Ferrovie Spa e Trenitalia

● I macchinisti di Trenord sono 1.200 su un totale di 4.200 dipendenti che garantiscono 2.300 corse ogni giorno. L'attuale contratto di lavoro è in vigore dal 2012 e scadrà nel dicembre di quest'anno

CORRIERE DELLA SERA 26.02.2015

I macchinisti di Trenord non ci stanno ad essere il capro espiatorio delle inefficienze aziendali.

Affermare che i ritardi dei treni sono da attribuire alla furberia di alcuni Macchinisti è un paradosso che solamente chi non conosce la realtà può credere.

Le apparecchiature elettroniche registrano ogni aspetto della guida che può essere controllata e monitorata – sistematicamente – per ogni corsa, ogni treno e ogni fermata.

Macchinisti e Capitreno ogni giorno sono in trincea, impegnandosi a fare del loro meglio per fare arrivare il treno a destinazione, nonostante le inefficienze quotidiane.

Non ci stanno ad essere classificati i "furbetti" che causano i ritardi dei treni.

I furbetti sono altri.

Qualcuno cerca di scaricare sui macchinisti e sul personale il fallimento del contratto aziendale che doveva rappresentare un "metodo" innovativo per il rilancio del trasporto regionale in Lombardia e modello da imitare.

Questo contratto fortemente voluto dall'ex A.D. Biesuz e dalla FILT in primis, osteggiato da tutto il personale con 13 scioperi, oggi si è dimostrato in tutta la sua evidenza un contratto da cambiare.

La premialità e le flessibilità normative concesse, che avrebbero dovuto aumentare la produttività, si sono dimostrati strumenti inconcludenti che non hanno portato ad un miglioramento del servizio di trasporto in regione Lombardia, hanno invece, solamente peggiorato le condizioni di lavoro del personale.

Per migliorare il servizio occorrono investimenti nel materiale rotabile e nella infrastruttura, non certo il "premio top gun" istituito di recente dall'azienda per farci fare le gare sui binari come se fossimo piloti da F1.

Senza valutare che simili iniziative possono mettere a repentaglio le norme di sicurezza.

Nel dicembre 2012 c'è stata la debacle del trasporto a causa del nuovo programma di gestione dei turni, mai utilizzato e costato quasi un Milione di Euro.

Successivamente, l'arresto dell'A.D., poi c'è stato lo scandalo degli straordinari dove 4 dirigenti sono stati licenziati.

Oggi se la prendono con i macchinisti.

Al momento siamo al terzo A.D. in 4 anni ..... e si avvicina l'EXPO.

Abbiamo il sospetto che qualcuno voglia mettere le mani avanti, giustificandosi per un eventuale fallimento di questo evento mondiale.

I ferrovieri non ci stanno ad essere il capro espiatorio delle incompetenze, inefficienze e degli sprechi di chi ha gestito Trenord.

MODIFICATO IL CCNL AZIENDALE

A seguito delle modifiche apportate, tra le quali la cancellazione del "cottimo" per il PdC, e per le quali i lavoratori hanno effettuato 13 scioperi, l'ORSA sottoscrive il ccnl.

NTV: licenziamenti

Ritirate le procedure di mobilità per 245 lavoratori

Nella nottata di sabato 18 aprile si è chiusa positivamente la vertenza NTV; con l'accordo è stata chiusa la procedura di mobilità (licenziamenti) che riguardava 245 lavoratori.

La trattativa piuttosto sofferta, vista la situazione di profonda crisi economica societaria, si è trasformata in un vero salvataggio in extremis, così da permettere alla Società di mettere in moto le necessarie operazioni finanziarie, utili alla sopravvivenza dell'Impresa.

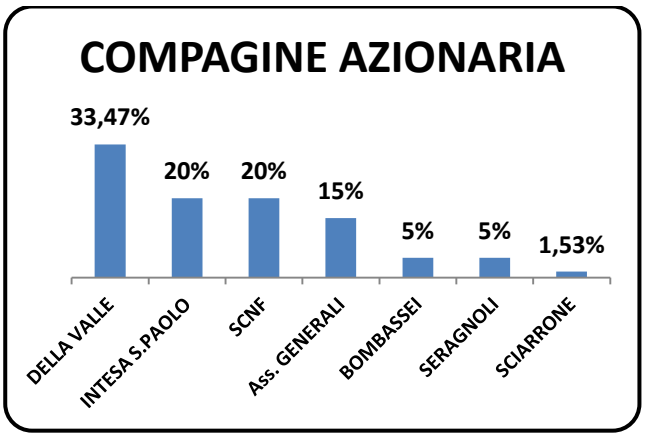
OR.S.A. Ferrovie, particolarmente vicina alle istanze dei lavoratori, ha svolto appunto un lavoro di mediazione rispetto alle aspettative delle varie componenti interessate, chiedendo in chiusura dell'accordo la tangibilità dell'annunciata riorganizzazione aziendale, attraverso la condivisione di un calendario di incontri nei quali si dovranno necessariamente ammortizzare i lavoratori considerati in esubero e restituire entusiasmo a quei lavoratori che nonostante l'impegno e la professionalità dimostrata pagano anch'essi le disarmonie gestionali aziendali.

La vicenda NTV è la dimostrazione che il Sindacato, qualora unito negli intenti, riesce ad incidere in maniera decisiva, pertanto sarebbe opportuno evitare autolesionismi su questo fronte.

Le trattative di riorganizzazione aziendale inizieranno il prossimo 4 maggio. In quelle occasioni verificheremo la concretezza delle intenzioni aziendali, peraltro descritte anche nel Business Plan societario.

Da parte nostra, la firma degli accordi del 18 aprile rappresenta l'impegno che questa Organizzazione Sindacale ha assunto con NTV e viceversa.

Dal prossimo incontro chiederemo a NTV di ricambiare la fiducia che i lavoratori hanno loro accordato. Crediamo che NTV debba cogliere l'aspetto positivo della vicenda dotandosi, finalmente, di un'organizzazione aziendale obiettiva che sappia raccogliere anche la fiducia dei propri lavoratori.



PERSONALE al 31.12.2014				
STAFF	298		SM	22
PdM	135		SS	40
IO	26		HS Bordo	197
TM	103		HS Terra	125
TS	79			

PENSIONI

Un eterno cantiere aperto

La materia pensionistica avrebbe bisogno di stabilità nel tempo e regole certe nel medio periodo che diano la possibilità ai lavoratori di programmare il loro futuro, ma i nostri politici non sembrano pensarla allo stesso modo.

Siamo, infatti, alla vigilia dell'ennesima riforma pensionistica che dovrebbe mandare in "pensione" l'odiata e controversa legge Fornero e trovare soluzioni per i cosiddetti esodati.

A prima vista sembrerebbe una bella notizia ma le soluzioni che si dibattono non ci convincono né ci tranquillizzano.

Sostanzialmente sul tavolo vi sono tre proposte.

- **Quota 100**

Si potrà andare in pensione senza nessun tipo di penalizzazione quando la somma tra gli anni di età (minimo 62 anni) e la contribuzione versata arriva a 100.

Pro	• Abbassamento età pensionabile • Eliminazione penalizzazioni
Contro	• Non risolve, anzi la peggiora, la situazione dei lavoratori precoci

- **Quota 41**

Si potrà andare in pensione senza penalizzazioni con 41 anni di contributi versati.

Pro	• Abbassamento età pensionabile • Eliminazione penalizzazioni • Risolve il problema dei lavoratori precoci
Contro	• Costi

- **Proposta BOERI** (non esplicitata in maniera organica)

Salario garantito per gli esodati (€500/700)

Applicazione del metodo contributivo a tutti riconoscendo flessibilità in uscita con penalizzazioni.

Pro	• Compatibilità economica • Flessibilità anagrafica in uscita
Contro	• Permanenza penalizzazioni • Abbattimento di circa il 40% della pensione per le pensioni calcolate con il metodo retributivo • Parziale soluzione per gli esodati

In questo scenario le preoccupazioni maggiori sono che si adotti un provvedimento che combini le varie proposte realizzando una riforma che faccia rimpiangere l'odiata legge Fornero.

Ci riferiamo in modo particolare alla possibile applicazione del calcolo contributivo a tutti con l'abolizione del metodo retributivo e misto.

L'aver scelto con la legge Dini (335/95) l'introduzione diversificata del metodo di calcolo contributivo ha generato diseguaglianze inaccettabili tra lavoratori ed è stato un evidente errore e una "truffa" per le generazioni future.

Sarebbe stato più equo, ma più impopolare, decidere che la nuova pensione fosse determinata per tutti dalla somma delle quote generate con il sistema retributivo (contributi versati ante 1995) e con il sistema contributivo (contributi versati post 1995), ma un errore non può essere sanato con ulteriore errore.

Modificare l'assegno pensionistico del 40% alla vigilia della pensione è inaccettabile per chi non ha più nessun strumento per incidere sul proprio reddito o per compiere scelte lavorative diverse.