



Or.S.A. Settore Macchina  
**"Macchinisti Uniti"**  
Sindacato Nazionale Macchinisti e Capi Deposito Ferrovie e Concesse

**COORDINAMENTO NAZIONALE**

Sede Nazionale Roma Staz.Termini tel. 970/67567

Sito internet: [www.macchinistiuniti.it](http://www.macchinistiuniti.it)

E-mail: [web@macchinistiuniti.it](mailto:web@macchinistiuniti.it)

## Informativa cargo

In data 26/02/09 si è svolta la riunione per la prosecuzione degli incontri ed in particolare si è affrontata e approfondita la questione cargo.

Presenti per l'azienda il responsabile di Trenitalia dott. Romani, per la divisione cargo il capo struttura dott. Castaldo e il capo esercizio Natali, per il gruppo, il responsabile relazioni sindacali dott. Savino.

La società ha esposto le criticità della divisione ponendo l'accento su alcune questioni.

Il mercato in questa fase è fermo, tra gennaio e febbraio abbiamo effettuato il 25% di produzione in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

La maggior parte dei migliori clienti, vedi Riva per il siderurgico, hanno richiesto diminuzioni di trasporto nell'ordine del 50%; contemporaneamente chi continua a trasportare chiede riduzione di tariffe.

Le imprese estere confinanti hanno proposto, in ragione della situazione congiunturale, il noleggio dei loro carri gratuitamente ( al fine di evitare i noli di sosta ), tali proposte sono arrivate da DB e OBB proposte naturalmente rifiutate.

Abbiamo perso traffico a favore delle imprese concorrenti soprattutto nel nord-est Linea SRL controllata OBB effettuerà il traffico Tarvisio-S.Stino.

Sul porto di Genova, andata a buon fine la concessione per l'operatività del sesto modulo ( banchina di attracco), è emerso il problema che il socio-armatore COSCO ovvero il garante del trasporto dei container, non è in grado per quest'anno di far arrivare i 170 mila TEU programmati.

In questo ambito sono pervenute invece richieste per traffici di container vuoti da stoccare negli interporti.

In ambito internazionale sono stati stipulati accordi tramite le nostre controllate TX e aziende merci estere PO-RAIL (impresa polacca) per traffici interamente su territorio estero le relazioni interessano le direttrici Polonia-Germania ed attengono il trasporto auto.

Per quanto riguarda il fronte degli interventi operativi per attenuare le difficoltà da mercato in questa fase si è intervenuti per migliorare i costi del traffico effettuato:

per il combinato sulle relazioni GE-RUBIERA GE-PADOVA SPEZIA-RUBIERA e SPEZIA - PADOVA si è scelto di caricare treni oltre le 1500 ton con lunghezze superiori ai 400 metri riducendo il numero dei treni e quindi dei costi.

Sulle relazioni MI-REGGIO CAL. E MI-CATANIA con modifiche che sono in atto agli organi d'aggancio (vengono sostituiti i vecchi ganci con nuovi omologati con un maggior carico alla trazione) si intendono aumentare le prestazioni ( nell'ordine del 20%) in riferimento alla tabella 20 della PGOS. Questo al fine di effettuare treni più pesanti concentrando l'utilizzo delle tracce.

In questa fase sono state rimodulate le tracce orarie dirottando quelle notturne sulle diurne con l'obiettivo di aumentare la produttività degli allacciamenti.

In prospettiva ed in riferimento agli obiettivi presenti nei primi documenti aziendali consegnati, la divisione ha approfondito le operazioni strutturali che intende mettere in atto.

I primi interventi attengono l'ambito processi per arrivare ad una struttura con costi più contenuti.

La divisione al momento ha una specializzazione( addetti )altamente radicata sul territorio che l'azienda ritiene non più necessaria. Le azioni conseguenti vanno nella direzione della polifunzionalità. A terra con un'unica figura professionale in grado di svolgere le mansioni di manovra formazione treno e verifica. Questa sarà agevolata nei compiti da nuovi supporti informatici (palmari con funzionalità SIR-Web) che saranno utilizzati per l'inserimenti dei dati treno (n° carri limitazioni ecc.) A bordo treno la stessa figura in sostituzione del secondo agente di macchina. Per l'equipaggio treno si prevede una composizione in funzione delle esigenze operative quindi : un macchinista affiancato da un agente non di macchina polifunzionale per quelle relazioni tra impianti dove a terra non esiste una organizzazione , agente solo per le relazioni dove non si interviene con processi a terra.

Altro ruolo importante in questa fase, sostenuto dall'azienda, è quello delle società controllate e di FS-Logistica. Per la parte commerciale abbiamo come partner CEMAT e ITALCONTAINER per quella relativa alla produzione SERFER e TX-Logistic.

A FS-Logistica società del gruppo FS, tramite un accordo quadro con RFI, sono stati affidati circa trenta impianti/aree con l'obiettivo di sviluppare asset per le infrastrutture logistiche. In questo momento si sta operando negli impianti di Brescia Alessandria e Milano Sm.to sui piazzali, magazzini, e per la costruzione di nuovi binari per la partenza dei treni.

Il ruolo di TX , impresa di cui Trenitalia div. Cargo detiene il 76% e a fine anno ne sarà proprietaria al 100%, sarà quello di vettore ferroviario per traffico in ambito estero sulle relazioni Svezia-Norvegia-Germania-Austria-Italia.

Il ruolo di SERFER v'è riconfigurato, attualmente il compito principale è la manovra nei grandi impianti industriali e la trazione per alcuni traffici sull'asse del Brennero in Friuli ed in Toscana. E' intenzione aziendale accentrare l'operatività di questa impresa sulla trazione. A tal fine il traffico interessato sarebbe quello da porti ad interporti e Hub a breve raggio (150 Km) con forte intensità e con manovra integrata.

La strategia per tipologia di traffico da mercato prevede l'obiettivo primario che riguarda i grossi volumi, siderurgico chimico in primis ; per il diffuso ed i traffici minori solo relazioni concentrate tra Hub e terminalizzazione con camion.

Il servizio definito universale verrà effettuato nella quantità in cui riesce ad essere compensato dai corrispettivi da Stato.

In quest'ultimo caso i problemi più rilevanti sono sul territorio meridionale dalla Campania alla Sicilia. Per abbattere parzialmente i costi del traffico per la Sicilia la divisione cargo sta stringendo un accordo con RFI con l'obiettivo di ottenere una nave a disposizione dedicata al solo trasporto merci, così facendo si potrebbe attrezzare la nave con minore fabbisogni di personale e minori spese.

In generale la divisione sostiene per tramite del responsabile di Trenitalia Romani l'adozione di azioni di riorganizzazione.

Si parte da una modifica delle macro di divisione per passare ad un accentramento delle funzioni dell'esercizio ed una verticalizzazione delle strutture.

La divisione si articolerà su 8 aree territoriali dalle quali si scorporerà la parte riguardante la manutenzione a sua volta articolata in 3 macro strutture di direttrice.

Nelle aree i presidi di gestione del personale saranno accorpati su un unico centro, i COT invece saranno ridimensionati e gestiti da un'unica struttura nazionale GOR che assume anche GTC ( Gestione territoriale dei Carri ), i piazzali saranno accorpati alle officine con cessione del personale ( C D al piazzale e manovra di deposito). Per quanto riguarda la manutenzione si razionalizzerà il reticolo delle officine anche in funzione della diminuzione del parco locomotive. In particolare si prevede di accantonare circa 120 Loc. E 655 e dirottare 20 Loc. 402B alla div. Pax N/I , circa 19 Loc. E655 al trasporto reg. per i carri soccorso, 4 Loc. E655 alla autorità portuale di Savona e 5 loc. E655 alla Serfer.

**Da tutto questo, ovvero: dalla revisione dei processi, dalla ridefinizione del perimetro operativo, dal taglio dei treni/KM, dalla modifica delle tracce,dall' introduzione dell'equipaggio misto, dalla modifica delle normative, dalla revisione del reticolo, dalla polifunzionalità a terra, dalle nuove macro e micro strutture, scaturisce una situazione di circa 3000 esuberanti nella divisione Cargo.**

La ripartizione di questi esuberanti viene così distribuita dalla azienda all'interno delle figure professionali:

**1500 macchinisti**

**215 indiretti di condotta (capi deposito)**

**700 manovra e formatori treno**

**170 gestione merci**

**88 manutenzione**

**120 gestione produzione treno**

**200 staff**

All'interno di questi numeri ( ovvero dei 3000) la divisione ha individuato 340 risorse esodabili e 720 riqualificabili (nel 2009), mancano quindi circa 2000 persone che non sono ricollocabili.

**Le prospettive per la nostra categoria sono pessime.**

**Abbiamo poco tempo per organizzarci informare i colleghi e soprattutto compattare tutta la categoria di fronte ad un attacco pesante che subiremo molto molto presto!!!!**

**Non bisogna cedere !!!!!!**

**Roma 6/03/09**