



**Roma**, 13 Ottobre 2016  
Prot. CE-P/23/2016

**Ministero delle Infrastrutture e Trasporti**  
Piazza Porta Pia 1, 00198, Roma  
C.A. Ministro - On. **Graziano Delrio**  
mail: [segreteria.ministro@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@pec.mit.gov.it)

**Ministero delle Infrastrutture e Trasporti**  
Piazza Porta Pia 1, 00198, Roma  
C.A: Sig. Capo Gabinetto Dott. **Mauro Bonaretti**  
mail: [segr.capogabinetto@mit.gov.it](mailto:segr.capogabinetto@mit.gov.it)

**Ferrovie dello Stato Italiane**  
Piazza della Croce Rossa 1- 00161 - Roma  
C.A. Amministratore Delegato – Ing. **Renato Mazzoncini**  
mail: [amministratoredelegato@pec.fsitaliane.it](mailto:amministratoredelegato@pec.fsitaliane.it)

**Trenitalia S.p.a.**  
Piazza della Croce Rossa 1- 00161 - Roma  
C.A. Amministratore Delegato – Dott.ssa **Barbara Morgante**  
mail: [Segreteriacdati@cert.trenitalia.it](mailto:Segreteriacdati@cert.trenitalia.it)

E p.c.

Organizzazioni Sindacali: FILT CGIL – FIT CISL – UILTRASPORTI - UGL TRASPORTI – Or.S.A - FAST MOBILITA' - Loro Sedi

**Oggetto:** Selezione e assunzione macchinisti delle Imprese Ferroviarie aderenti in FerCargo da parte di Trenitalia.

Recentemente tutte le OOSS hanno scritto in merito alle selezioni in corso da parte di Trenitalia citando fatti non rispondenti alla realtà ed in generale motivando che ciò sta avvenendo perché le Imprese Associate a FerCargo farebbero dumping contrattuale e perché i contratti di lavoro in essere presso le Imprese Associate a FerCargo prevedono stipendi più bassi e che quindi è naturale l'esodo verso chi paga di più.

Quanto sopra affermato è un'evidente somma di più affermazioni non vere:



1. Non è vero che vogliamo una liberalizzazione unidirezionale:  
i nostri Associati utilizzano circa 1500 dipendenti in gran parte con contratti a tempo indeterminato che hanno formato a loro cure e spese senza sottrarne nessuno a Trenitalia ed oramai da parecchi anni i macchinisti pensionati da Trenitalia sottoscrivono un impegno a non lavorare in altre Imprese e quindi sono “inutilizzabili”. Quindi abbiamo attivato nuova occupazione qualificandola professionalmente con una complessa e costosa formazione prima e con il mantenimento delle competenze poi.
2. Non è vero che utilizziamo contratti individuali:  
tutti i nostri Associati applicano CCNL nazionali sottoscritti dalle OOSS Confederali (e non solo), fatto questo che le medesime non possono non conoscere.
3. Non è vero che i nostri macchinisti si sono rivolti spontaneamente a Trenitalia:  
i nostri macchinisti hanno inserito il proprio curriculum nel relativo sito internet a seguito di una campagna capillare di contatti/sollecitazioni anche da parte di alcune (non tutte) le sigle sindacali. In merito la concentrazione di domande in pochi giorni e le testimonianze che abbiamo raccolto ne sono una eloquente prova.
4. Non è vero che un macchinista “FerCargo” guadagna meno:  
i macchinisti dei nostri Associati guadagnano quanto un macchinista di Trenitalia Cargo. Lavorare in Trenitalia Regionale, ovviamente, (struttura che ha effettuato i colloqui) permette una qualità di vita migliore conseguente a turni regolari e diurni (inoltre i macchinisti si sentono all’interno di un’azienda “pubblica” considerandosi a tutti gli effetti dei “pubblici” dipendenti).

Ciò premesso passiamo al merito.

Come noto l’andamento della produzione degli ultimi anni registra il noto crollo di Trenitalia Cargo da 70 mil. di treni-km a 28 mil. treni km (dall’89% al 61% di quota del mercato) e la crescita delle Imprese associate a FerCargo da 3 mil. Treni-km a 17 mil. treni-km (dal 5% al 38 % di quota del mercato – il restante 1% è di altre piccole imprese) il cui incremento non è però riuscito a bilanciare completamente la flessione dell’incumbent e quindi si registra un saldo negativo di oltre 30 mil. treni-km.

Va sottolineato che nonostante la citata drammatica riduzione dei volumi Trenitalia Cargo negli ultimi cinque anni ha accumulato perdite di oltre 800 milioni di €, compensate nel bilancio di Trenitalia dagli utili di altri settori.

In particolare, sempre come dichiarato dal Gruppo FS il 28.1.2016, l’anno 2015 ha registrato un risultato negativo netto di Trenitalia Cargo di 136,1 mil. € con ricavi pari a 511 mil. €: quindi mancano per il pareggio oltre il 25% di maggior ricavi (a struttura dei costi invariata) ovvero oltre il 25% di minor costi (a struttura di mercato invariata) o un mix dei due fattori.

Essendo il valore della produzione pari a poco meno di 30 mil. di treni km ne risulta che mediamente i treni prodotti da Trenitalia Cargo generano perdite di circa 4 € a treno-km pari ad oltre il 25%; tenuto conto che un treno al km costa 12-14 € il ripetuto gap del 25% è esattamente in linea con quello che emerge dal conto economico.



Riteniamo evidente che a questo risultato abbia negativamente contribuito il modello di produzione applicato, che risulta condizionato anche dai disposti del contratto delle attività ferroviarie citato dalle OOSS ed in uso in tutto il Gruppo FS.

Contesti operativi e risultati di questo tipo non sarebbero nemmeno ipotizzabili per i nostri Associati che devono essere competitivi con il prezzo del tutto gomma assicurando nel contempo l'equilibrio economico ai propri Azionisti.

Si ribadisce che le Imprese Associate a FerCargo non solo hanno contenuto il tracollo del ferroviario cargo ma hanno anche assicurato nuova qualificata occupazione per oltre 1500 giovani senza nessun contributo della mano pubblica e costituiscono oggi una realità affidabile che sta lavorando per rispettare gli obiettivi del Piano di Sviluppo dell'Intermodalità di Codesto Ministero, le cui azioni avviate con adeguamenti agli standard europei e con gli incentivi ferrobonus/sconto pedaggio consentono per la prima volta di traguardare ad un sensibile miglioramento dello split modale.

Lo sviluppo delle Imprese FerCargo nel 2015 dei servizi verso il Sud, che ha visto l'effettuazione di 1450 nuovi treni con un incremento del 24% dei volumi rispetto al 2014, ne sono una prima concreta testimonianza.

In conclusione, fiduciosi che la crescita dell'ultimo periodo si possa consolidare e diventare solida e strutturale, siamo fermamente convinti che la strada per il futuro non sia quella di togliere massivamente personale già formato ai concorrenti (generando effetti potenzialmente devastanti proprio sullo sviluppo del sistema stesso) ma sia quella di un grande progetto di formazione e professionalizzazione delle figure necessarie, in particolare macchinisti, che veda coinvolte tutte le parti in gioco.

Distinti Saluti.

Il Presidente  
**Giancarlo Laguzzi**