

SEGRETERIA REGIONALE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

FOGLIO INFORMATIVO STAMPATO IN PROPRIO - ANNO 6, N. 012- GENNAIO 2013

CARGO - PROGETTI DI RIORGANIZZAZIONE AZIENDALE

Nelle giornate del 7 e 8 c.m. si è tenuto il programmato incontro sulla riorganizzazione della Divisione Cargo di Trenitalia tra la stessa e le OO.SS., durante il quale, la controparte, non è riuscita a illustrarci, se non in modo approssimativo e superficiale, la nuova organizzazione del Trasporto Cargo e la ricollocazione del personale dichiarato in esubero, concentrandosi, invece, sull'illustrazione di scenari di crisi a dir poco apocalittici, secondo i quali difficilmente sarebbe possibile immaginare un futuro per qualsiasi azienda dedicata al trasporto di merci su ferro.

In questo contesto si è andata ad inserire la presentazione di una Macro Struttura della Produzione dalla quale sono emersi un numero abbastanza cospicuo di personale da ricollocare in altre strutture, anch'esso, però, seppur preciso nell'entità, non dava adito a possibili individuazioni in merito alla loro allocazione e distribuzione territoriale.

Ignorando le decise condanne di tutto il fronte sindacale delle azioni unilaterali messe in atto dalla Divisione, in particolar modo gli spostamenti di personale effettuati da Cargo verso RFI, la controparte ha continuato illustrando un progetto di Macro struttura, che mantiene le 4 aree di produzione modificandone la composizione geografica:

- ✓ **Area Ovest** (Milano, Genova, Torino);
- ✓ **Area Est** (Verona, Cervignano);
- ✓ **Area Tirrenica** (Marcianise, Roma, Livorno, Reggio C.);
- ✓ **Adriatica** (Bologna, Ancona, Bari).

Il progetto prevede, inoltre, la strutturazione sul territorio di 5 Impianti Operativi Cargo (Milano - Genova - Verona - Bologna - Marcianise), che si occuperanno prevalentemente di programmazione e gestione del PdC e TPT, nonché dei mezzi di trazione.

Infine, 7 Impianti Territoriali (Torino, Livorno, Roma, Reggio Calabria, Cervignano, Ancona, Bari) che gestiranno prevalentemente le esigenze formative del personale assegnati agli impianti.

Tale progetto, secondo la Divisione Cargo, è finalizzato ad un recupero complessivo di personale indiretto pari a:

- ✓ 330 unità di diverse categorie (scaturente dal passaggio da 12 impianti treno e 11 COT a 5 impianti operativi cargo e 7 impianti territoriali);
- ✓ 258 macchinisti (causato dalla mutata offerta commerciale e dalla conseguente modifica delle tratte d'allacciamento dei singoli treni, che comporta la previsione di chiusura dei presidi di condotta di Paola, Cassino e Firenze);
- ✓ 231 unità di diverse categorie di personale a terra (dovuta dalla ricollocazione del personale monofunzionale e degli inidonei).

Per quanto concerne il settore manutentivo, il progetto prevede l'eliminazione dei siti di Genova (OML) e di Bologna (OMR) e la modifica di Torino da OMV & OML a OMR, mentre per Cervignano, Verona, Livorno e Marcianise non si prevedono modifiche.

Inoltre si riscontra il passaggio in asset da 435 a 370 locomotive, e da 22724 a 21420 di carri in esercizio.

A termine dell'illustrazione l'intero fronte sindacale ha esternato il proprio assoluto dissenso verso i modi, i tempi e i contenuti di un progetto che va a trasformare radicalmente un settore di così ampia dislocazione territoriale, investendo un così grande numero di lavoratori.

Di conseguenza hanno dichiarato la propria indisponibilità a proseguire il confronto con solo i responsabili divisionali e la Holding, ritenendo imprescindibile la presenza al tavolo dei vertici assoluti di Trenitalia, di RFI e del direttore Generale del Personale di tutto il gruppo FS, per affrontare adeguatamente le tematiche inerenti le definizioni di esuberanti di questa entità e la loro estraneità ai nuovi dettami contrattuali, nonché quelle inerenti a nuove riallocazioni, che rischierebbero di assumere sembianze di esodi, e l'assoluto rispetto di tutte le garanzie legali e contrattuali spettanti a tale personale, senza dimenticare l'invarianza retributiva.

In buona sostanza, come detto all'inizio, un progetto ambizioso quanto superficiale e approssimativo, bisognoso di attenti e particolareggiati approfondimenti e di un serrato e proficuo confronto sulle ricadute che una rivoluzione, o per meglio dire un'involuzione, di tale portata comporta sul lavoro, sui lavoratori e sulle prospettive di permanenza sul mercato dell'Impresa; un confronto che con questi presupposti, riprenderà domani mattina alle ore 9 e alla quale seguirà una dettagliata informativa.



Divisione Cargo

Progetti di riorganizzazione aziendale 2013:

Riorganizzazione reticoli: Produzione, COT, Commerciale,
Manutenzione, Staff Centrali

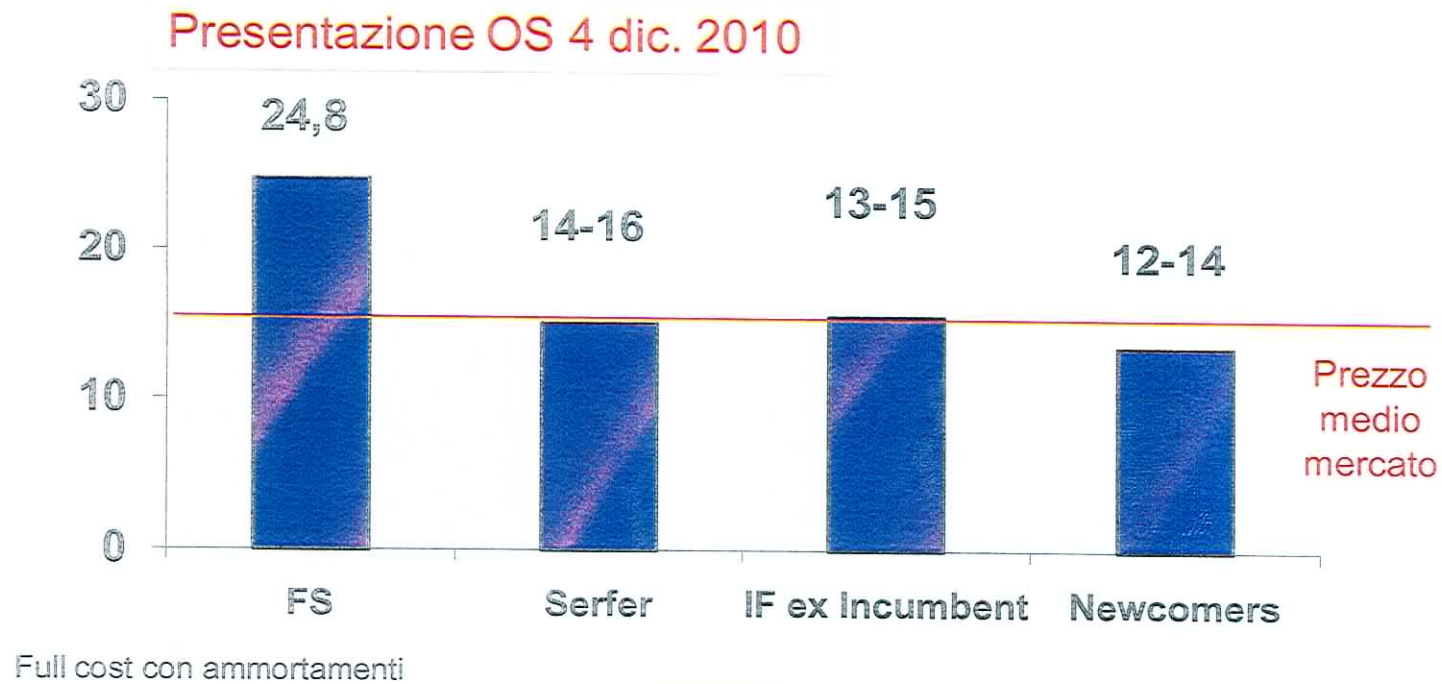
7 gennaio 2013

L'andamento macroeconomico in Europa e in Italia

- La gravità della crisi congiunturale europea ha interessato l'intero 2012 e interesserà tutto il 2013.
- Sostanziale recessione del Pil dell'UE (- 0,5% nel 2012),
- In Italia (elevato debito pubblico, forte sbilanciamento tra domanda estera e nazionale) la caduta del Pil è pari a - 2,4 % e della produzione industriale pari a -6,6%
- Consumi: registrata intensa contrazione anche nel II trimestre, prevista contrazione del reddito disponibile fino a metà 2013 (-4,5%)
- Investimenti: ancora caldi nei settori costruzioni, macchinari, mezzi di trasporto.

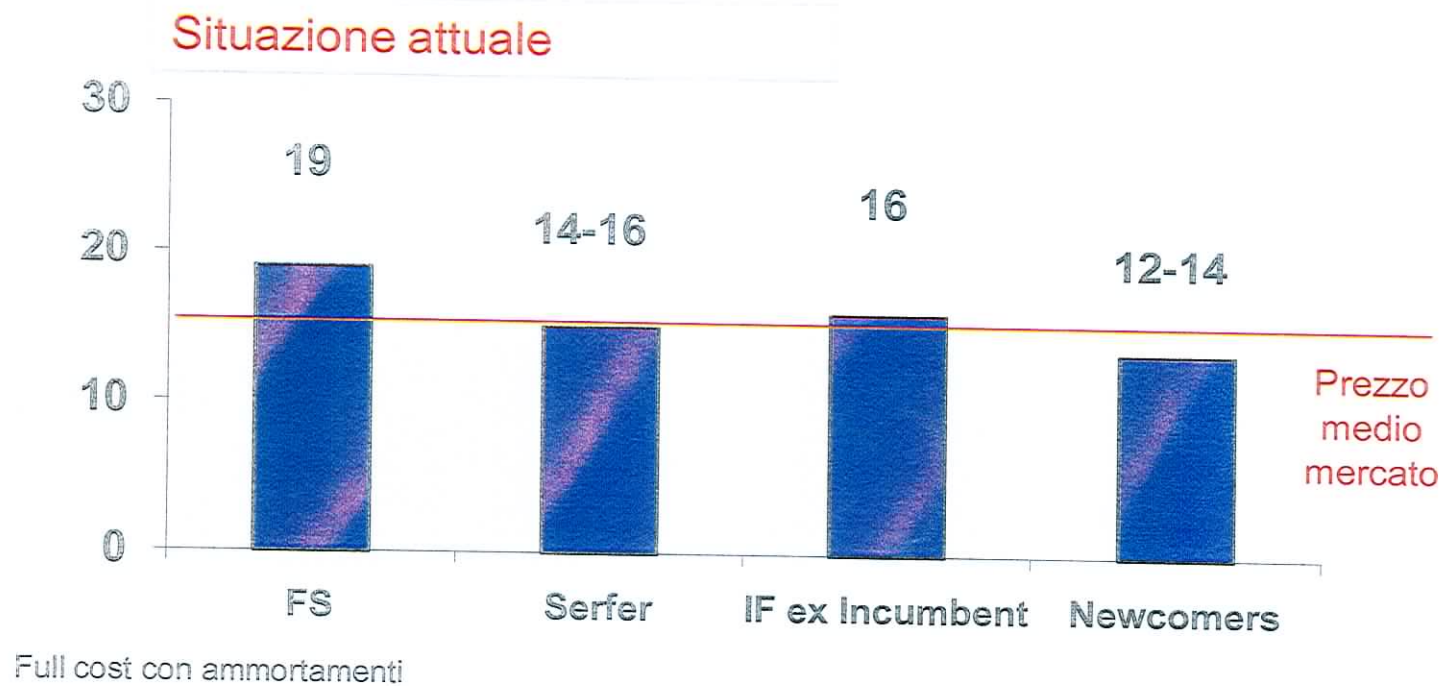
Anno di riferimento		2012			2013		
		Ottobre 2011	Aprile 2012	Ottobre 2012	Ottobre 2011	Aprile 2012	Ottobre 2012
Rapporto di Previsione Prometeia							
Prodotto interno lordo Italia	var %	-0,3	-1,5	-2,4	0,6	0,4	-0,3
Indice generale prod. industriale	var %	-0,8	-3,9	-6,6	1,2	1,6	-0,3
Domanda interna	var %	-0,7	-2,8	-4,5	0,6	0,0	-0,5
Importazioni	var %	0,3	-2,0	-6,5	3,7	2,8	1,6
Esportazioni	var %	-0,7	2,5	0,9	0,6	4,1	2,2
Indice generale prezzi alla produzione	%	0,4	2,5	2,5	2,1	0,5	0,4
Indice generale prezzi al consumo	%	1,7	2,9	3,1	1,9	2,3	1,6
Prodotto interno lordo UEM	var %	0,2	-0,4	-0,5	1,0	1,1	0,0

Benchmark costi rail in Italia



- ❑ La struttura costi è insostenibile se confrontata con i prezzi medi di mercato

Benchmark costi rail in Italia



- ❑ La struttura costi è ancora insostenibile se confrontata con i prezzi medi di mercato

Previsione Business Cargo 2013

Presentazione OS 4 dic. 2010

ATTUALE

Fine 2011

Dicembre 2012

Fine 2013

	Fine 2011	Dicembre 2012	Fine 2013
Volumi produzione	31 mil TrKM	30 mil TrKM	30 mil TrKM
€/TrKM	12,00/14,00	19	16,00
Organici	4.500	5201	4.000
Risultato	Break Even Point		Break Even Point

RIORGANIZZAZIONE RETICOLI

Il calo di volumi di produzione attesi determinati dal persistere della crisi congiunturale in atto e l'innovazione tecnologica generata dall'entrata in vigore dei nuovi sistemi richiede una riorganizzazione del reticolo degli impianti di Produzione, Manutenzione, COT, Gestioni Merci, Filiera di Vendita e una conseguente riduzione delle attività di Staff a supporto, al fine di saturare le prestazioni del restante personale, determinando:

- Chiusure impianti con cessazione e/o centralizzazione di tali attività in altra sede
- Riduzione delle attività dirette e indirette in alcune sedi con le conseguenti ricadute occupazionali.

RIORGANIZZAZIONE OPERAZIONI DI TERRA

- Nel modello industriale di Divisione Cargo illustrato in occasione degli Accordi siglati il 17 novembre 2010 e il 29 marzo 2012, per il personale di Produzione di Terra è prevista un'unica figura professionale di riferimento il TPT (ex TPC) in grado di svolgere almeno 2 delle attività previste negli accordi citati e riportate nella declaratoria della figura professionale
- Il progetto evidenzia, per i lavoratori nei cui confronti è stata riconosciuta in via definitiva una inidoneità totale che non permetta di svolgere almeno 2 delle attività previste dagli accordi citati, **la mancanza di possibili soluzioni di impiego** conformi con la ridotta capacità lavorativa dei medesimi lavoratori all'interno della Divisione Cargo

SINTESI

	Ausiliario	Capo stazione	Capo tecnico rotabili	Impiegato Direttivo	Macchinista	Operatore Specializzato Attività di supporto	Operatore Specializzato Circolazione	Operatore Specializzato Manutenzione Rotabili	Professional	Professional senior	Responsabile struttura operativa complessa	Specialista Tecnico Amministrativo	Specialista Tecnico Commerciale	Tecnico della Manutenzione Rotabili	Tecnico di manovra e condotta	Tecnico di ufficio	Tecnico di Verifica e formazione treno	Tecnico polifunzionale treno	Totale complessivo
Area del Personale																			
Ancona					16	1			7	2		3	9		4	3	1		46
Bari		1				2			10	3		4	6		2		2		30
Bologna	2	2	5		14	1	4	6	16	7		3	5	30	4	2	15	6	122
Bolzano							2					2	6		2		5	1	18
Firenze		2			41	2			12	5	1	4	7	2		1	6	1	84
Genova		1	4		20		1	18	25	6		3	6	12	15	3	12	1	127
Milano		4	1	3	17	5	5		16	15		13	11		4	4	33	3	134
Napoli				2	13		1		8	4		5	5	1	4	1	3	1	48
Reggio Calabria	3	1	2		39		5		9	2		9	4		3		5	4	86
Roma compartimento		1			17	1	4		9	3		3	7	2	3		1	5	56
Roma sede centrale				2					5	7		10	1						25
Torino		1	2	1	42	5	7	3	21	6	1	7	9	4	6	5	20		140
Trieste	1		3		22	2	3		32	5		3	13		6	1	13	2	106
Venezia					5				1	1	1	3	2			2	2	1	18
Verona				1	12			2	15	3		1	3	1		3	2	1	44
Totale complessivo	6	13	17	9	258	19	32	29	186	69	3	73	94	52	53	25	120	26	1084

32
26
120
53
199

CHIUSURE IMPIANTI

Unità organizzativa	Capo tecnico rotabili	Macchinista Operatore Specializzato Manutenzione Rotabili	Professional	Professional senior	Specialista Tecnico Amministrativo	Specialista Tecnico Commerciale	Tecnico della Manutenzione Rotabili	Totale complessivo
COT ROMA			1	2				3
COT ANCONA				1				1
IMC CARRI BO	1	2					10	13
IMC GE	4	16	1		1		10	32
IMC LOCO BO	3	4	1				16	24
Condotta Presidio PAOLA - DC		30						30
Condotta Presidio CASSINO - DC		9						9
Condotta Presidio FIRENZE - DC		20						20
Gestione Merci Brennero						4		4
Gestione Merci FOGGIA						2		2
Gestione Merci FOLIGNO						1		1
Gestione Merci MANTOVA FRASSINE						1		1
Gestione Merci MODENA						2		2
Gestione Merci MONFALCONE			1					1
Gestione Merci PESCARA						2		2
Gestione Merci S. NICOLA MELFI						3		3
Gestione Merci TERNI						1		1
Gestione Merci TRIESTE P.F.N.						1		1
Gestione Merci VICENZA						2		2
Gestione Merci CAMPIGLIA MARITTIMA						1		1
Gestione Merci PRATO						2		2
Gestione Merci VERDELLO						1		1
Gestione Merci VILLANOVA D'ASTI						1		1
	8	59	22	4	3	1	24	36
								157

Divisione Cargo

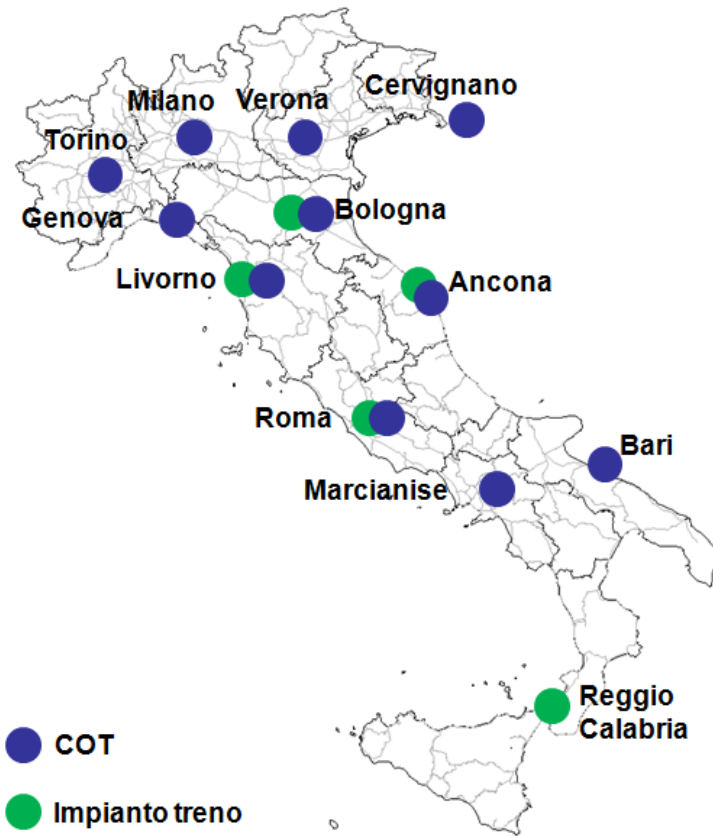
Progetti di riorganizzazione aziendale 2013:

Riorganizzazione reticoli: Produzione, COT, Commerciale,
Manutenzione, Staff Centrali

8 gennaio 2013

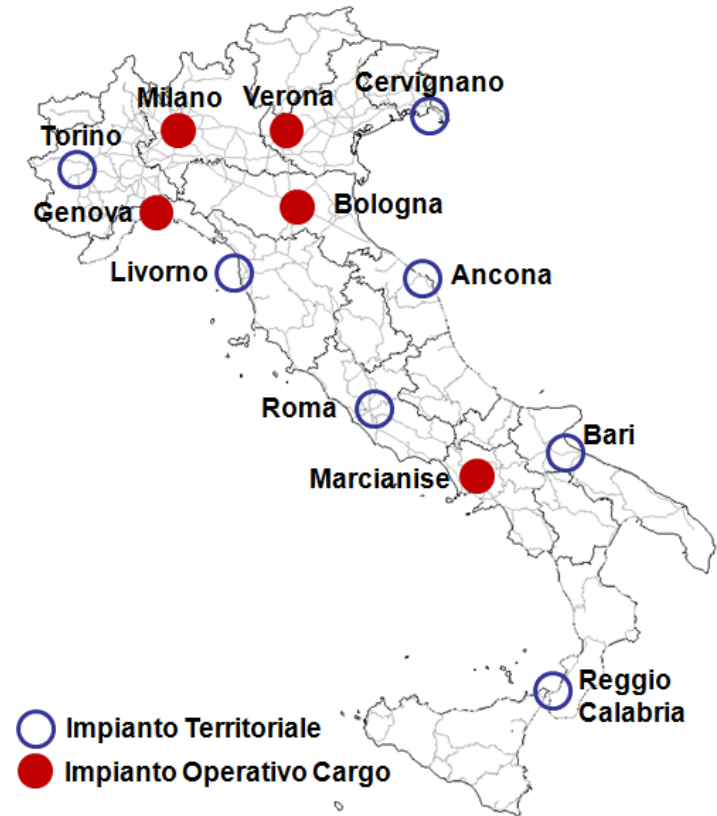
Riorganizzazione “Produzione Cargo”

AS IS



- ✓ 12 impianti treno
- ✓ 11 COT
- ✓ Personale indiretto: 705

TO BE



- ✓ 5 Impianti Operativi Cargo
- ✓ 7 Impianti Territoriali
- ✓ Personale indiretto: 375 (-47%)

Impianto Operativo Cargo

Impianto Operativo Cargo

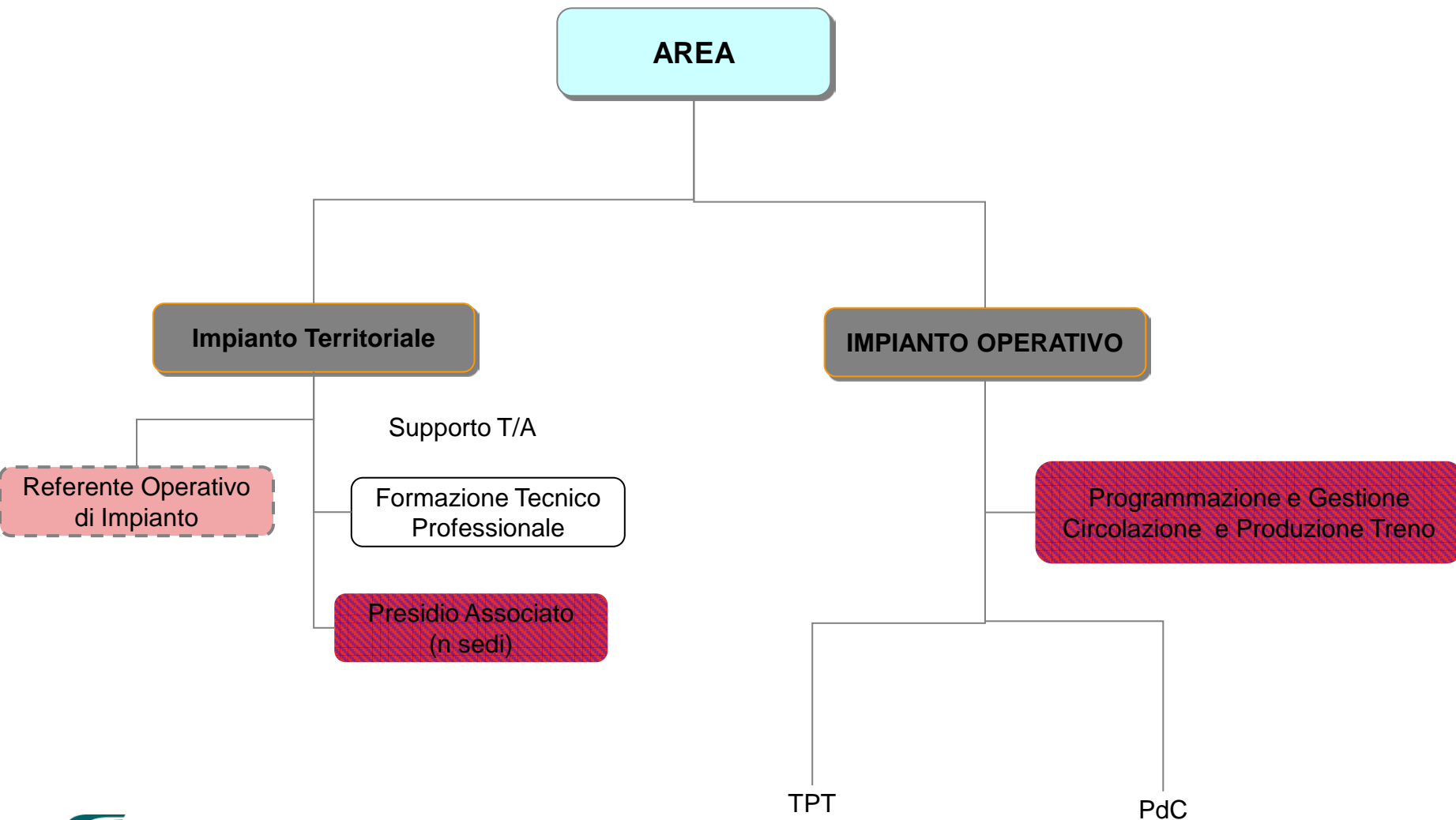
- ❑ realizzazione dei servizi di trasporto assegnati all'impianto attraverso l'utilizzo delle risorse secondo criteri di efficacia ed efficienza e nel rispetto delle procedure di qualità previste
- ❑ gestione del personale assegnato (PdC e TPT)
- ❑ gestione dei flussi di traffico interessanti il territorio di propria giurisdizione, attraverso la predisposizione del piano di trasporto giornaliero
- ❑ monitoraggio della produzione di competenza per il raggiungimento degli obiettivi di puntualità in partenza–arrivo per i treni del territorio
- ❑ verifica della fattibilità e gestione delle programmazioni settimanali e giornaliere secondo le indicazioni e le priorità fornite dalla GOR
- ❑ attuazione degli interventi correttivi relativi alle anomalie in ambito locale, definiti da Gestione Operativa e Riprogrammazione
- ❑ gestione e monitoraggio dei mezzi di trazione per l'ottimizzazione degli stessi nell'ambito del proprio territorio, nel rispetto delle disposizioni della Gestione Operativa e Riprogrammazione, e interfaccia con Manutenzione

Impianto Territoriale

Impianto Territoriale

- ❑ monitoraggio delle competenze tecnico professionali del personale d'impianto, definizione delle esigenze formative, programmazione e gestione degli interventi d'aggiornamento professionale in collaborazione con le strutture di risorse umane competenti;
- ❑ presidio e gestione operativa del programma di esercizio e verifica e monitoraggio delle attività di impianto funzionali e propedeutiche alla partenza/arrivo del treno
- ❑ attuazione, per quanto di competenza, degli interventi correttivi relativi alle anomalie in ambito locale

MICROSTRUTTURA



Riorganizzazione diretti PdM

Logiche

- Mutata offerta commerciale e conseguente modifica Reticolo
- Estensione tratte
- Ottimizzazione prestazioni orarie
- Sinergie tra gli impianti

✓ PdM: - 258

Riorganizzazione diretti Terra

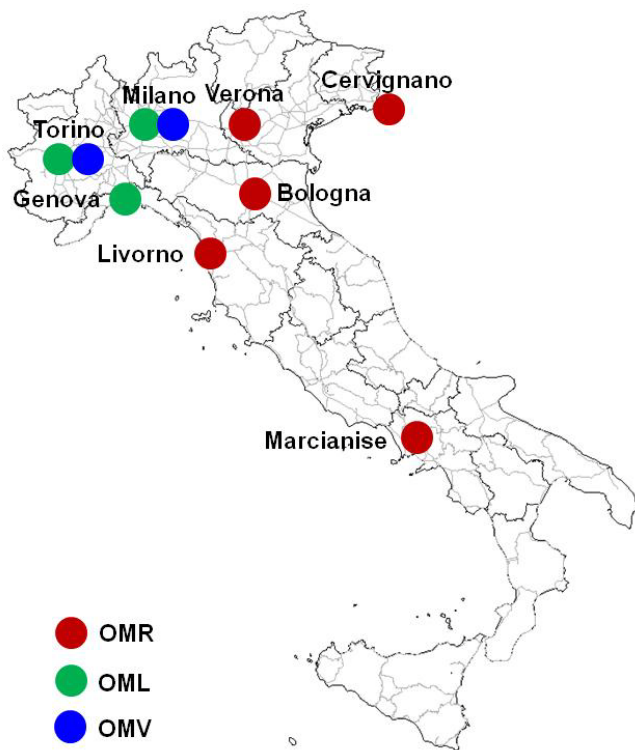
Logiche

- Mutata offerta commerciale e conseguente modifica Reticolo
- Monofunzionali
- Inidonei

✓ Personale di Terra: - 231

Riorganizzazione “Manutenzione”

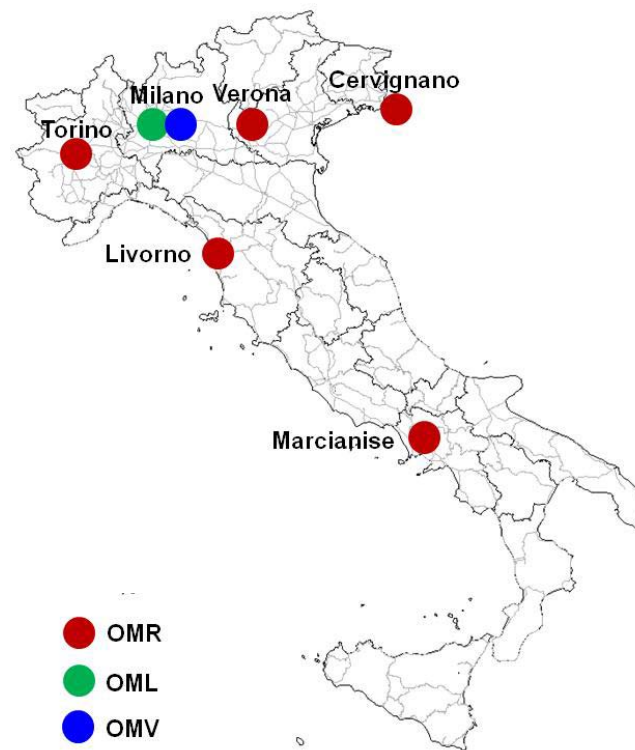
AS IS



- OMR
- OML
- OMV

- ✓ 4 OMR, 4 OML e 2 OMV
- ✓ Loco Elettriche in asset: 435
- ✓ Carri in esercizio: 22.724

TO BE



- OMR
- OML
- OMV

- ✓ 5 OMR, 1 OML e 1 OMV
- ✓ Loco Elettriche in asset: 370
- ✓ Carri in esercizio: 21.420

Riorganizzazione “Gestioni Merci Cargo”

AS IS



TO BE



- ✓ Numero Gestione Merci: 74
- ✓ Risorse dirette G.M.: 173
- ✓ Risorse staff G.M.: 12

- ✓ Numero Gestione Merci: 31 (-58%)
- ✓ Risorse dirette G.M.: 94 (-46%)
- ✓ Risorse staff G.M.: 6 (-50%)

ASSORBIBILITÀ

DESTINAZIONE	N.
RFI	670
FONDO 2013 CARGO	85
DPR	170
DPNI	116
DT	43
TOTALE	1084