



Or.S.A. Settore Macchina  
"Macchinisti Uniti"

Sindacato Nazionale Macchinisti e Capi Deposito Ferrovie e Metropolitane

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) [macchinistiuniti@pec.it](mailto:macchinistiuniti@pec.it)

# INFORMATIVA CARGO

Giorno 15 c.m. con Or.S.A. (14, 15 e 16 c.m. con le altre OOSS) è proseguito il "confronto" con Trenitalia sul nuovo modello organizzativo della Divisione .

Tralasciando gli strumentali richiami alle difficoltà legate alle sfavorevoli congiunture che caratterizzano la situazione economica del Paese e la conseguente minaccia sulla sopravvivenza della divisione Cargo (per stessa ammissione aziendale nel 2012 si è perso solo il 0,6% di produzione), l'Azienda ha, "in toto", riconfermato la volontà di imporre un nuovo modello industriale semplice e snellito di "altri" 1300 lavoratori attraverso:

- La mobilità forzata verso RFI;
- La riorganizzazione degli impianti produzione (fusione COT/303);
- La chiusura di impianti (Impianto Treno, COT e 303) e officine (processi di fatto già avviati);
- L'estensioni delle tratte e ottimizzazioni delle prestazioni orarie;
- L'utilizzo sempre più predominante dell'equipaggio misto, che comporterà la riorganizzazione del lavoro a terra.

Del Piano Industriale ancora nessuna traccia.

Non è dato sapere, nonostante il nostro continuo incalzare l'Azienda sull'argomento, delle prospettive, degli obiettivi e delle eventuali modalità di rilancio del trasporto merci alla *ripresa dei mercati*.

Quindi solo tagli e ricollocazione del personale!

Nessun accenno al volume di merci movimentate (unico dato reale dell'effettiva produzione Cargo), solo riferimenti al traffico Km/Tr.

Insomma più che la mancanza di un Piano Industriale di rilancio, abbiamo dinanzi una vera *Ritirata Strategica*.

Tutto questo ci preoccupa non poco!

Gli effetti dirompenti delle nuove norme contrattuali infatti, non determinano solo gravi ricadute occupazionali, ma anche indigeribili ripercussioni sulle già pesanti condizioni di lavoro per chi rimarrà in Cargo che, nonostante riduzione d'organico del 25%, dovrà garantire la stessa produzione (mantenimento degli stessi Km/Tr del 2012 anche nel 2013, con 1300 unità lavorative in meno).

Inoltre, ad aggravare ulteriormente la situazione, in previsione di un logico incremento del traffico per gli anni a venire (come detto la crisi non è eterna), la dirigenza ha dichiarato di voler attuare una unica soluzione tesa a garantire una risposta immediata alla ripresa del mercato:

**flessibilità contrattuali e un'articolazione del lavoro sempre più "duttile".**

Altra considerazione merita la valenza politica e la concreta efficacia che *questi tavoli* hanno, sulla capacità di condizionamento dei processi in atto ed intrapresi unilateralmente dall'azienda.

Per quanto qualcuno si prodighi nella ricerca dei termini più dolci per attenuare, lenire, mitigare la cruda realtà (*"apertura a rivedere il reticolo degli impianti produttivi"* - *"analisi profonda delle risorse assegnate"* - *"razionalizzazione delle attività"* - *"eliminazione delle ridondanze nella gestione del servizio"* - *"trasferimenti necessari per la rivisitazione del modello industriale"*), conferma, purtroppo, che **questi incontri hanno meramente *funzione informativa***.

Per quanto riguarda Or.S.A. poi, la situazione è oramai oltre i parametri dell'imbarazzo per il persistere degli incontri a tavoli separati, sempre puntualmente successivi (a volte nemmeno quello) al tavolo delle altre OOSS. Tali tavoli vanno anche oltre la mera informativa, in quanto gli argomenti trattati spesso risultano o *"diversamente trattati"* (a noi è stata comunicata l'intenzione di non ricorrere ad alcuna delle flessibilità contrattuali, mentre agli altri è stata anticipata *"la volontà di richiedere alcune delle flessibilità previste dal CCNL per la contrattazione aziendale dei turni degli equipaggi"*) o opportunamente *"non trattati"* (si pensi alla patente A4 o al Soccorso al Treno).

In sintesi, mantenendo i tavoli separati, si impedisce alla nostra Organizzazione, non solo la contrattazione ma anche la verifica di quanto effettivamente accade ai tavoli di trattativa e di impedire eventuali azioni, fatto non nuovo, miranti ad una ulteriore svilimento del lavoro del Personale di Macchina (aumento della produzione dietro concessione delle flessibilità contrattuali con *"rinvio della discussione a livello territoriale"*) in cambio di una *"rivisitazione"* del numero dei *distacchi* verso RFI (*"apertura a rivedere il reticolo"* costo indiretti *"a seguito di un'analisi delle risorse assegnate e di quelle da ricollocare"*).

In ogni caso, considerate le conseguenze sul lavoro, il Settore ha espresso la propria contrarietà a tali processi, soprattutto in mancanza di un Piano Industriale discusso e condiviso.

Le pressioni e le iniziative di *"ripicca"* da parte aziendale che nel frattempo sono pervenute non porteranno certamente ad un cambiamento di posizione.

Le condizioni di lavoro e i diritti dei lavoratori sono i soli motivi alla base delle valutazioni sinora fatte per cui solo con il cambiamento dei contenuti potranno essere modificate.

Il Settore Macchina, per i motivi sin qui addotti invita la Segreteria Generale di intimare la sospensione dei tavoli separati e di intraprendere le iniziative necessarie anche al fine di dare soluzione ai problemi posti, anche recentemente, dal Settore.

Roma, 17-01-2013