



OR.S.A. Ferrovie

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA Int. Stazione F.S. Milano C.le Piazza Duca D'Aosta 20125 Milano
Tel. 0266988627 – 0263712675 – 0263712959 Fax. 0263712229- Tel. F.S. 2959 - 2543 - 2020 – 2675 Fax F.S. 2229
Sito Internet: www.sindacatoorsa.it E-Mail: sr.milano.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

INCONTRO TRA:



Regione
Lombardia



TRENORD:
COSA E' NECESSARIO FARE IN FRETTA

**CONSIDERAZIONI SUL TRASPORTO
FERROVIARIO DELLA LOMBARDIA**

DOCUMENTO DI OR.S.A. Ferrovie Lombardia

MILANO, 15 NOVEMBRE 2018

La scrivente Organizzazione Sindacale, nel ringraziare per la convocazione odierna e per l'attenzione dimostrata dal Presidente e dall'Assessore della Regione sulle questioni del trasporto ferroviario lombardo, vuole porre in evidenza alcune delle gravi criticità dell'azienda Trenord, augurando che il futuro dell'azienda riscontri un deciso segnale di discontinuità rispetto al passato.

La Governance di Trenord e il servizio ferroviario Lombardo

In premessa riteniamo sia necessario evidenziare la necessità di una decisa riduzione dei costi manageriali della Società Trenord che non sono esclusivamente economici. Infatti se raffrontiamo il numero di Dirigenti della vecchia struttura di Trenitalia (nel numero di 5 dirigenti, così assegnati : Direttore Operativo– Capo del Personale – Responsabile Produzione – Responsabile Manutenzione – Responsabile Commerciale) gli attuali 28 di Trenord rappresentano certamente un numero sproporzionato.

Se veramente l'azienda Lombarda vuole cambiare passo deve rivedere completamente il proprio management individuando competenze a capo dei processi produttivi. In questi ultimi mesi abbiamo solo assistito ad un rimescolamento dei ruoli e delle competenze. Riteniamo che non si possa continuamente richiedere sacrifici a chi già li fa, senza ridurre in modo esponenziale questi costi, dando dunque una diversa immagine dell'Impresa ed una reale spinta verso il risanamento.

Occorre intervenire anche nei confronti del quadro dirigenziale intermedio per intraprendere una diversa politica nei rapporti con il personale poiché attualmente, in tanti, troppi casi, si generano conflitti tra gestori delle risorse – costretti ad operare in situazione di deficit organizzativo e di personale- ed i lavoratori.

E' altrettanto evidente la necessità di risolvere la problematica legata alla proprietà paritetica dell'azienda, riteniamo infatti che occorra ridefinire i patti parasociali permettendo ad una delle due parti di avere la maggioranza. Dobbiamo evitare che questa situazione possa diventare un alibi per giustificare la cattiva gestione di chi la amministra.

Ribadiamo la nostra contrarietà ad un separazione di Trenord, così come siamo convinti che l'eventuale decisione di ricorrere alla gare non sia la soluzione per i pendolari Lombardi, porterebbe ad un sicuro peggioramento della situazione. Solo un'unica azienda integrata è in grado di fare economie di scala riducendo i costi indiretti ed offrire un servizio efficiente e competitivo. Il fatto che Trenord non sia in grado di assicurare un servizio di qualità non significa che la scelta di costituire una Società Ferroviaria Lombarda rappresenti un errore. Invece è stato un gravissimo errore chiudere i bilanci con risultati positivi recuperando sui costi del personale e sui processi manutentivi.

Appare inoltre chiaro che l'attuale situazione non può continuare, quindi cosa fare in attesa che ci sia materiale e personale per garantire la produzione e, con essa, la mobilità degli utenti?

Oltre alle azioni auspiccate riteniamo possibile, quale intervento eccezionale, prevedere nelle ore di morbida, per un tempo determinato e ben circoscritto, una riduzione del servizio. In pratica nelle fasce di minor mobilità programmare un diverso cadenzamento riorganizzando il servizio, accordando il recupero economico che ne deriverebbe al miglioramento della manutenzione del materiale rotabile attraverso azioni di restyling. Siamo contrari ad una sostituzione del servizio ferroviario con servizio bus, in quanto non sarebbe neanche utilizzabile dalla clientela. A mero titolo di

esempio per una tratta di 50 chilometri il bus arriverà, quasi certamente, alla stazione termine corsa dopo del treno che è partito in orario successivo. Anche l'ipotesi di eventuali chiusure dei cosiddetti "rami secchi" ci vede decisamente contrari in quanto le Regioni che hanno percorso questa strada stanno rivedendo le loro decisioni in tal senso; ne rappresenta l'esempio il Piemonte che ha convenuto con l'attuale gestore e messo nelle future procedure di affidamento l'impegno delle Imprese Ferroviarie di riaprire diverse linee precedentemente dismesse.

Auspichiamo che la nuova governance di Trenord possa cambiare definitivamente passo, rivedendo completamente la struttura dirigenziale aziendale che è stata causa dell'attuale situazione.

Un nuovo modo di gestire il sistema del traffico ferroviario, trasparente e condiviso con le parti sociali, oltre che improntato al dialogo con tutti gli attori che devono mettersi in gioco per un netto miglioramento è obbiettivo imprescindibile.

Trenord deve dare un'immagine limpida nella gestione dell'azienda pubblica, questo a partire dalle modalità di selezione e assunzione del personale e dei processi di crescita professionale interna che devono avvenire con criteri oggettivi premiando le capacità e le professionalità dei candidati, quindi escludendo, ovvero limitando, le evidenti discrezionalità attualmente presenti.

Manutenzione

Ad oggi una delle maggiori problematiche aziendali deriva dall'inefficienza nell'organizzazione degli impianti e del processo manutentivo del materiale rotabile e, per questo motivo, occorre energeticamente intervenire su tutto il processo produttivo; servono rapidi ed urgenti azioni affinché la manutenzione sia il punto di partenza e base per un reale miglioramento del servizio offerto agli utenti.

Il materiale attualmente utilizzato dall'azienda viene inviato nelle officine/impianti di manutenzione per le visite programmate e per la manutenzione correttiva (riparazione guasti), ma non sempre viene riconsegnato all'esercizio completamente efficiente. Questo è dovuto ad un "fermo materiale" non sufficiente per l'effettuazione della manutenzione, alle carenze di personale e dei pezzi di ricambio. Per tali motivazioni da tempo chiediamo concreti carichi di lavoro nei diversi impianti, tramite i quali si garantisca per specifica manutenzione programmata il corretto numero di lavoratori necessari.

In questi giorni, ed è confermato anche dal Focus presentatoVi dall'azienda, molti materiali circolano con ruote sfaccettate per guasto del sistema antipattinante dei rotabili. E' evidente che bisogna riparare sempre tali guasti, che determinano il pattinamento delle ruote sulla rotaia e quindi la sfaccettatura delle ruote, con conseguente necessità di tornitura delle stesse e maggiore consumo del circolo di rotolamento/diametro delle ruote.

Ad oggi il tornio per sale montate è presente solo presso l'impianto di Milano Fiorenza, in quanto il sito manutentivo di Milano San Rocco (a nostra opinione strategico come posizione) è stato chiuso negli anni passati ed il relativo tornio inviato a Napoli. Questa scelta ha comportato dei grossi deficit manutentivi, in quanto si sono allungati i tempi di percorrenza per inviare i materiali a Milano Fiorenza anche per semplici riparazioni. Reputiamo inoltre che, vista la presenza di un solo tornio per

sale montate in tutta l'azienda Trenord, sia quanto meno necessario un accordo con l'azienda Trenitalia per l'utilizzazione, per esempio, di quello presente nell'impianto manutentivo di Voghera.

Riteniamo necessario attivare servizi di collaborazione e/o di service con Trenitalia, affinché l'attuale deficit manutentivo riesca ad invertire il declino intrapreso, oltre alla necessità di nuovi e significativi inserimenti lavorativi.

Inoltre il ciclo manutentivo è sprovvisto di una chiara e trasparente certificazione delle attività manutentive svolte. Riteniamo necessaria la tracciabilità delle comunicazioni e delle operazioni svolte al treno, che debbano giungere al macchinista e/o capotreno, che prendono in consegna il convoglio.

Per questo motivo sarebbe utile individuare la figura professionale del certificatore che attesti l'effettuazione delle operazioni manutentive svolte ai rotabili/convogli ed attesti l'idoneità dei rotabili alla circolazione, soprattutto in materia di sicurezza dell'esercizio. Oltre a ciò il sistema dovrà prevedere un report storico rispetto alle lavorazioni ed una procedura per verificare la qualità della manutenzione svolta, questo al fine di conseguire indici di affidabilità rispetto ai cicli manutentivi; pensiamo, ad esempio, ai continui guasti degli impianti di climatizzazione nella passata estate e di riscaldamento, nell'inverno scorso, che si ripresentano ciclicamente ogni anno, con pregiudizio dell'affidabilità manutentiva e del confort per gli utenti.

E' anche ovvio che una eccessiva ripartizione dei rotabili/mezzi di trazione su diversi impianti manutentivi, produce evidenti diseconomie in termini di allocazione dei pezzi di ricambio con necessità di maggiori specializzazioni nella formazione del personale.

Diverse lavorazioni in Trenord sono affidate ad aziende appaltatrici, mentre in passato venivano svolte da personale interno all'azienda. Le attività accessorie, di pulizia e di manutenzione devono essere internalizzate affinché Trenord abbia un controllo diretto di quanto svolto, cercando di alzare lo standard qualitativo offerto.

Produzione

L'aumento del traffico ferroviario, iniziato in occasione dell'evento mondiale di Expo 2015, congiuntamente al ricambio generazionale, non sostenuto con i necessari inserimenti, hanno portato ad una grave carenza di personale, denunciata dalla segreteria OR.S.A. Lombardia in più occasioni.

Riteniamo che debba essere cambiata la politica aziendale che ha scaricato sui lavoratori le proprie responsabilità creando una forte disaffezione nel personale. Il rispetto del contratto e degli accordi che si sottoscrivono sono, nei confronti delle proprie maestranze, l'immagine dell'azienda. Le assenze, dovute a permessi previsti da legge quale legge 104, congedi parentali e malattia, non possono essere definiti assenteismo, ma devono essere ricomprese in quella percentuale di sostituzione che ogni azienda deve programmare per il proprio corretto funzionamento. Questo dovrebbe, e deve, essere un obbligo per le aziende che svolgono servizio pubblico.

E' necessario, se non indispensabile, che tutto il personale sia sottoposto ad un'adeguata formazione ai vari mezzi e linee su cui opera Trenord. Questa carenza di organizzazione non ha permesso una migliore utilizzazione di macchinisti e capitreno, in quanto possono essere impiegati solo in parte rispetto alle proprie possibilità, una decisione che ha rimarcato ancor di più le differenze delle 4 macro aree di attività, creando una vera e propria differenza qualitativa del trasporto Lombardo. A distanza di oltre un decennio abbiamo ancora la stragrande maggioranza di macchinisti

con vincoli nell'utilizzazione e questa carenza, fra le altre cose, non permette un'equa assegnazione dei turni di lavoro.

E' necessario risolvere il problema della sicurezza a bordo treno dato che i materiali di Trenord circolanti sulle linee Lombarde sono sempre più terra di nessuno e le stazioni sono diventate ricettacolo di delinquenza. Reputiamo dunque che non si è sia realizzato nulla di quanto convenuto nell'incontro in prefettura 2018. Le Stazioni, ancora oggi, vengono concepite come parte estranea all'ambiente cittadino. Ne è prova la volontà aziendale di sopprimere punti di riferimento front line come le biglietterie, indebolendo così un servizio di rappresentanza nel territorio che ricade sulla cittadinanza non potendo più offrire servizi come vendita del prodotto e generica assistenza al cliente.

Infine l'assenza della realizzazione di procedure informatiche attuate da diverse imprese ferroviarie da diversi anni vedasi la dematerializzazione dei documenti di viaggio e modalità di versamento delle esazioni a bordo treno non ha permesso una riorganizzazione delle attività dove il personale poteva trovare una ricollocazione più funzionale nel rispetto delle proprie capacità e conoscenze professionali.

In conclusione riteniamo necessario continuare con il progetto Trenord per una migliore ed efficiente mobilità dei cittadini Lombardi, un progetto che deve vedere nel cambiamento di mentalità il primo passo per raggiungere questo obiettivo. Una metamorfosi che deve necessariamente passare da un management nuovo, che sia in grado di raccogliere e sistemare le problematiche evidenziate sia dai cittadini che dai lavoratori di Trenord. Una struttura aziendale in grado di migliorare la qualità del servizio reso a tutti i propri clienti: quelli esterni e quelli interni per riportare una qualità del servizio ottimale in Lombardia.

Milano 15 novembre 2018