REGIONE TOSCANA
Consiglio Regionale

Gruppo Consiliare
UDC

Consiglio regionale della Toscana
Interrogazione a risposta Orale n. 1138
Prot. n. 17492/2.17.2 del 17.12.2009

Firenze, 17 dicembre 2009

Al Presidente del
Consiglio regionale della Toscana
S E D E

Oggetto: In merito alle recenti scelte aziendali del Gruppo FS e alle conseguenze occupazionali e sullo sviluppo del settore ingegneristico-manutentivo ferroviario in Toscana. Interrogazione urgente a risposta orale.

I sottoscritti Consiglieri regionali,

preso atto:

ce è da tempo in fase di realizzazione il Polo ferroviario dell'Osmannoro in attuazione di accordi sottoscritti anni fa anche dalla Regione Toscana;

che all'interno di tale struttura è gestito da Trenitalia l'Impianto Manutenzione Corrente del Trasporto Regionale, con un'officina che conta circa 200 addetti, largamente sottoutilizzata rispetto al proprio potenziale produttivo pur in presenza di un impianto fra i più nuovi e moderni d'Italia, che era organizzato per ritmi di produzione di manutenzione corrente dei rotabili ed un numero di addetti molto più consistente di quelli attuali;

che sempre all'interno del Polo dell'Osmannoro Trenitalia gestisce anche l'Officina Manutenzione Ciclica Carrozze -a seguito del trasferimento del sito da Porta al Prato di cui è prevista la conclusione entro il 2009- così come si prevede sarà operativa nei primi mesi del 2010 la nuova torneria ruote, la più grande ed attrezzata d'Italia, ma con un potenziale di utilizzazione largamente superiore alle attuali previsioni d'impiego, e comunque con un processo di ristrutturazione infinito che ha fatto sì che i livelli occupazionali siano scesi da quasi mille unità degli anni 90 a circa 222 addetti di oggi;

che tale nuovissima struttura, ideata in una logica produttiva a "tubo pieno", unica in Italia, consente ritmi produttivi elevati, che però richiedono per essere mantenuti investimenti in risorse umane sia per quanto riguarda operai che capi tecnici con elevata professionalità;

che Trenitalia ha modificato i propri progetti organizzativi ipotizzando di trasformare l'impianto per la manutenzione delle carrozze da ciclica a moduli (o per componenti), disattendendo gli accordi sottoscritti recentemente e mettendo a rischio sia questo tipo di lavorazione che il futuro occupazionale dell'impianto;

50129 Firenze, Via Cavour, 2 / tel. 055-2387516/517 fax 055-2387518
e-mail: m.carraresi@consiglio.regione.toscana.it/ sito web: www.udc-regionetoscana.it

ricordato:

che è prevista la nascita -sempre all'interno del Polo di Osmannoro- del Nuovo Centro di Dinamica Sperimentale, quale centro di eccellenza per quanto riguarda la ricerca, la sperimentazione e l'ingegneria del materiale rotabile e delle nuove tecnologie collegate al settore ferroviario a livello nazionale, ma a breve le ditte costruttrici allestiranno i banchi prova con costosissime attrezzature in totale assenza di idonee indicazioni da parte di chi poi le dovrà utilizzare;

che in tale struttura sono previsti almeno 150 posti di lavoro di elevata qualità tecnica e professionale per operai, diplomati e laureati nel settore della ricerca e sperimentazione di materiali nuovi e dell'ingegneria ferroviaria, senza contare poi l'indotto, che potrà svilupparsi in maniera molto consistente sia con le strutture universitarie più prestigiose d'Italia che con le aziende costruttrici di treni, in particolare con la Breda di Pistoia, con la quale potrebbero essere attivate sinergie utili allo sviluppo industriale ed occupazionale per il territorio fiorentino e toscano;

che tale impianto è poi strettamente collegato e complementare con l'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria in quanto le ditte costruttrici, dovranno rivolgersi al CSO per le prove sui rotabili e per le varie autorizzazioni e permessi inerenti il materiale rotabile completando quindi il ciclo della sicurezza sul nostro territorio.

considerato:

che per quanto riguarda gli impianti ferroviari localizzati a Firenze le previsioni occupazionali per la costituenda Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (A.N.S.F.) a suo tempo predisposte dal Ministero dei Trasporti erano di circa 300 addetti, quasi tutti del gruppo Fs ed alcuni provenienti direttamente dal Ministero dei trasporti ed esperti in campo ferroviario, ma attualmente sono utilizzati presso l'Agenzia solo 70 persone di cui circa 50 a Firenze e gli altri a Roma;

che a seguito della liberalizzazione avviata nel trasporto ferroviario ormai dagli anni 2000 e degli ultimi gravissimi incidenti ferroviari, primo fra tutti quello di Viareggio e poi di quello recentissimo di Firenze Rifredi, è necessario e urgente potenziare velocemente questa struttura rendendola pienamente autonoma e operativa sia sul piano finanziario che del personale;

che la nascita a Firenze dell'ANSF ha oltretutto offerto l'opportunità affinché si costituissero gli organismi previsti dalle direttive europee come gli Enti Notificati (Italcertifer, ecc.), anche questi con sede nella città di Firenze, necessari per regolamentare e controllare il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario; tali organismi prevedono occupazione di eccellenza e sinergie con laboratori accreditati quali per esempio il previsto CSO dell'Osmannoro;

tenuto conto:

che per quanto riguarda la struttura dell'Ingegneria Ferroviaria di Viale Spartaco Lavagnini questa continua ad essere l'unica sede di Trenitalia in Italia nella quale risiedono le competenze tecniche ed ingegneristiche che riguardano la manutenzione ciclica e corrente nonché le conoscenze della sperimentazione e della ricerca dell'intero parco rotabili ferroviario nazionale e sono occupati attualmente circa 500 lavoratori in gran parte ingegneri e periti industriali;

che a tal riguardo, con gli ordini di servizio del 25/11/2009 di Trenitalia, la struttura nazionale dell'ingegneria ha subito un ulteriore depauperamento con la migrazione verso Roma di attività e funzioni pregiate, ridimensionandone il ruolo decisionale e l'importanza strategica, e che inoltre sono completamente "sparite", in quanto non si ritrovano più negli ordini di servizio, le attività che facevano capo agli acquisti industriali come anche la struttura della tecnica di officina (attrezzaggio di tutte le Officine manutenzione del materiale rotabile) con circa 30 persone;

che per quanto riguarda il DCO di Firenze Campo Marte (circa 200 addetti) -importante struttura che da sempre governa tutta la circolazione ferroviaria sulla linea Firenze Roma sia per quanto riguarda l'AV che il traffico regionale toscana- i nuovi progetti di Rete Ferroviaria Italiana prevedono il ridimensionamento di questa struttura con il trasferimento a Bologna delle attuali funzioni legate al traffico ad Alta Velocità, con il conseguente inevitabile ridimensionamento in termini funzionali ed occupazionali di questa struttura, che si occuperà forse solo della gestione della circolazione del nodo fiorentino;

che continua ad essere totalmente irrisolta la questione della razionalizzazione degli spazi per gli uffici di Trenitalia, di Ferservizi e di Italferr a Firenze, oggi collocati rispettivamente in via Lavagnini, in via Salvagnoli e al binario 1 di Firenze SMN;

che vi sono dei rapporti di tipo "collaborativo/commerciale" fra il Gruppo FS e la Regione Toscana, per quanto riguarda in particolare la valorizzazione urbanistica delle ex aree ferroviarie di Firenze Porta a Prato e di Campo Marte finalizzata al "business edilizio";

interrogano con urgenza
il Presidente della Giunta regionale
per conoscere:

quali valutazioni esprima riguardo alle scelte aziendali operate dal Gruppo FS che comportano non soltanto la perdita di posti di lavoro, ma anche la dispersione di competenze e professionalità che negli anni si sono sviluppate nella nostra regione, con il rischio di compromettere in modo irreparabile:

- lo sviluppo dell'Impianto manutentivo del materiale rotabile dell'Osmannoro sia per la ciclica che per la corrente;
- la definitiva realizzazione del Centro Dinamica Sperimentale;

- il definitivo decollo dell'agenzia Nazionale Ferroviaria collocata a Firenze, ma sempre osteggiata dal Gruppo FS;

quali iniziative intenda assumere in merito a tali scelte, che penalizzano lo sviluppo e l'occupazione nel campo ingegneristico ferroviario a Firenze e nell'intera regione, in particolare per quanto attiene:

- allo sviluppo produttivo e occupazionale delle officine dell'Impianto Manutenzione Corrente del Trasporto Regionale che attualmente Trenitalia non intende portare avanti;
- all'assunzione, presso l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (A.N.S.F.) delle 35 persone già selezionate appartenenti al Gruppo FS vincendo la resistenza delle ferrovie che non vogliono cedere il personale individuato, anche se previsto dai Dcreti legislativi del Governo;
- alla riduzione indiscriminata di posti di lavoro adottata da tempo con l'uso spregiudicato dell'esodo incentivato senza programmazione, in particolare per quanto riguarda la struttura dell'Ingegneria Ferroviaria di Viale Spartaco Lavagnini, che rischia di essere "svuotata" sia di attività che di contenuti, fino alla chiusura definitiva, magari a "vantaggio" di qualche altra realtà territoriale italiana;
- alla prospettiva di dismissione di immobili di proprietà del Gruppo FS, attualmente utilizzati per gli uffici di Trenitalia, di Ferservizi e di Italferr a Firenze.

Marco Carraresi Luca Paolo Titoni Giuseppe Del Carlo

50129 Firenze, Via Cavour, 2 / tel. 055-2387516/517 fax 055-2387518
e-mail: m.carraresi@consiglio.regione.toscana.it/ sito web: www.udc-regionetoscana.it