



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel. 06/4456789 Fax 06/44104333

Sito internet: www.sindacatoorsa.it

e-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Comunicato del 20.08.08 ore 17.30

I problemi delle ferrovie sono molteplici e complessi, quello del "macchinista unico" alla guida dei treni è solo un dettaglio, neanche di grande importanza (anche dal punto di vista economico), dietro la cui simbologia (insieme ai licenziamenti) l'A.D. del Gruppo FS cerca di nascondere i ben più gravi problemi che attanagliano l'impresa ferroviaria; commenta Armando Romeo Segretario Generale di Orsa Ferrovie, il sindacato più rappresentativo tra i macchinisti.

Vale la pena di ricordare che se non ci fosse stata una lunga vertenza sindacale che ha preteso tecnologia vera per il controllo della guida dei treni (SCMT), le FS avevano tentato di passare al macchinista unico semplicemente con un pedale, chiamato "Vacma o uomo morto", completamente inutile ai fini della sicurezza, il treno coinvolto nel disastro di Crevalcore di gennaio 2005 era attrezzato con tale apparecchiatura da sempre contestata da Orsa Ferrovie. I grandi problemi delle ferrovie sono però ben altri e se non vengono risolti anche la "rivoluzione" del macchinista unico frettolosamente ipotizzata dall'A.D. di FS, prosegue Armando Romeo, sarà solo una goccia d'acqua versata in un secchio bucato.

Tutti i contratti di servizio pubblico sono sotto finanziati, meno della metà della media europea, e lo sono in uno scenario di tariffe che si attestano anche loro molto al di sotto della media europea. In questo quadro l'impresa progetta di tagliare la produzione di treni regionali di oltre il 20% a dicembre con gravissimo danno ai cittadini che si vedranno privati di una importante quota di un servizio pubblico già oggi appena sufficiente. Non sappiamo se questo è il pensiero rivolto ai clienti di cui parla il Presidente di FS, ma non ci piace.

I 1.500 milioni di euro per i nuovi treni pendolari previsti dal Dpef del 2007 sono poi spariti dalla legge finanziaria e si è reso quindi impossibile un rinnovo dei convogli sufficiente ad ipotizzare il necessario miglioramento della qualità del servizio regionale nei prossimi anni, senza il quale qualunque aumento tariffario sarebbe rifiutato dall'opinione pubblica o come si preferisce oggi "dai clienti".

La società Trenitalia, causa i ripetuti passivi degli ultimi anni, ha dovuto abbattere il capitale sociale a 1.033 milioni di euro ed è oggi ampiamente sottocapitalizzata e indebitata, con tutti i rischi che ne conseguono. Il piano d'impresa prevede un ricapitalizzazione di 2 Mld. Di euro, ma di queste risorse non vi è traccia.

Tutto ciò in un mercato che si sta velocemente liberalizzando in un vuoto assoluto di norme (anche contrattuali). I contratti collettivi dei ferrovieri e degli autoferrotranvieri che si fonderanno in un unico contratto collettivo, sono scaduti da 8 mesi.

Come si vede, prosegue Armando Romeo, i problemi del Gruppo FS sono grandi e complessi e tra questi il problema del macchinista unico è un dettaglio che per ordine di priorità (anche economica) sta assolutamente in coda. La trattativa dovrebbe (oggi il condizionale è d'obbligo) avviarsi a settembre e dovrà dare risposte sul piano della

sicurezza (compreso il soccorso in caso di malore del macchinista), sul piano organizzativo e delle condizioni di lavoro (anche economiche).

Invitiamo l'A.D. di FS, se vuole agevolare il confronto, a cimentarsi ed a dare risposte sui veri problemi del Gruppo FS ed ad abbandonare le provocazioni dei licenziamenti ingiustificati come quello di De Angelis o spropositati nella misura come quello degli otto ferrovieri di Genova, altrimenti il confronto è sin da ora destinato al fallimento ed a riaccendere una conflittualità di cui ne il paese, ne il Gruppo FS, ne i ferrovieri hanno bisogno.

Il Segretario Generale Orsa – Ferrovie
Armando Romeo