



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

TRASPORTI
Segreteria Gen.le

FERROVIE
Segreteria Gen.le

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

Web: www.sindacatoorsa.it

Email: sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it | sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Nulla di nuovo sotto il “sole” di Renzi:

la ricetta per il rilancio dei trasporti: privatizzare le Ferrovie

L'ascesa a Presidente del Consiglio di Matteo Renzi sembrava una nuova alba per il Governo del Bel Paese.

Le prime mosse dei suoi Ministri, invece, fanno capire che non vi è nulla di nuovo o di innovativo nelle ricette del Premier: si sposta la “scure” dalle tasse sui servizi, si tagliano i finanziamenti a Sanità e Trasporti, si rilancia la svendita delle Aziende pubbliche.

Poste Italiane (in utile con il fatturato di BancoPosta) è già sul mercato mentre torna l'assalto al Gruppo FSI, un'altra delle poche aziende pubbliche capaci di passare da un disavanzo monstre di 2 miliardi di € ad un bilancio in positivo. Un obiettivo, quello del risanamento, ottenuto non certo per unico merito dell'attuale A.D. (che lo sbandiera di convention in convention), ma per il sacrificio e l'abnegazione dei ferrovieri che si sono accollati in prima persona il fardello della riorganizzazione societaria e dell'incremento di produttività. Oggi il ferroviere italiano è ad un livello di produttività pro-capite tra i più alti d'Europa.

Ovvio che ciò ingolosisca le lobbies private italiane ed europee che, per altro, non si sono certo dimostrate sinora capaci di fare utili e dare sviluppo in questo campo: NTV docet, un binomio italo francese che non ha evitato un buco di bilancio aziendale le cui conseguenze hanno portato a contratti di solidarietà per i suoi 1000 dipendenti confermando la morale secondo la quale, come al solito, a pagare gli errori dei manager incapaci sono i suoi dipendenti.

In FS, invece, i processi di riorganizzazione aziendale sono stati gestiti senza crisi occupazionali, senza interventi statali (cassa integrazione, contratti di solidarietà) ma con il contributo in solido di lavoratori ed azienda attraverso il fondo di sostegno al reddito e la ricollocazione professionale.

Pertanto, anche l'Ing. Moretti nel difendere l'operato suo e del management di FSI a nostro avviso dovrebbe rendere merito ai ferrovieri che negli ultimi 15 anni stanno sopportando continui tagli di personale. Non va inoltre dimenticato che l'attuale attivo di bilancio sconta il progressivo abbandono del servizio merci, del servizio universale e la chiusura di intere tratte ferroviarie in molte aree del Paese.

L'ORSA, da sempre impegnata nell'affermazione della socialità del trasporto pubblico e della necessità di un piano nazionale di riequilibrio modale (da decenni patrimonio prima culturale e poi industriale dei più grandi Paesi Europei) ritiene delittuoso il progetto di privatizzazione di un servizio, prima ancora che di un'Azienda, che si fonda sul principio del diritto alla mobilità dei cittadini quale obbligo costituzionale garantito dallo Stato.

In Europa la sola Gran Bretagna nel ventennio scorso ha tentato, infruttuosamente, la strada della dismissione ai privati del servizio ferroviario e dell'infrastruttura. La vertiginosa crescita dei sussidi governativi e dei costi per la collettività (biglietti ed abbonamenti 10 volte più cari di quelli italiani) unita ad una serie di incidenti particolarmente gravi (i disastri ferroviari di Southall, Ladbroke Grove e l'incidente di Hatfield) hanno portato ad una progressiva ri-nazionalizzazione pagata a caro prezzo e sempre dalla collettività.

Oggi il mercato europeo delle ferrovie è patrimonio delle grandi aziende pubbliche dei Paesi continentali che, supportate da politiche trasportistiche che incentivano il ferro non solo dominano il mercato interno, ma si affacciano sempre più all'estero ampliando la sfera di influenza industriale.

In questo scenario cosa fa l'Italia e cos'hanno in mente il duo Padoan-Cottarelli? Intanto, dietro la querelle sugli stipendi dei manager, si preparano a tagli draconiani per le Ferrovie (nell'ordine di 1,5 miliardi di €), tagli che metterebbero la parola fine ai treni Intercity ed a tutto il servizio universale garantito da Stato, produrrebbero aumenti di abbonamenti e biglietti sull'ordine della doppia cifra percentuale (con buona pace degli incentivi al trasporto pubblico), metterebbero in forse tutto il processo di ammodernamento della flotta. Senza dimenticare il traffico merci su ferro, dimenticato dalla politica a favore dell'autotrasporto incentivato a suon di accise.

In ultima una bella privatizzazione "a fettine" dei servizi a mercato con la definitiva marginalizzazione dell'Azienda, a quel punto sottocapitalizzata ed alla mercè delle imprese concorrenti.

Insomma una privatizzazione "spintanea" che il Sindacato, sin d'ora annuncia di voler combattere con tutte le sue forze ed assieme a tutti coloro che vogliono difendere la socialità di un servizio essenziale per la collettività, certo da migliorare ma non da dismettere.

Se questa è la ricetta Renzi per lo sviluppo e la ripresa dell'Italia la medicina prescritta il Sindacato Autonomo ed i ferrovieri non la berranno supinamente.

Roma, 26 marzo 2014

***Segreteria Generale Dr.S.A. Trasporti
Segreteria Generale Dr.S.A. Ferrovie***



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

TRASPORTI

Segreteria Gen.le

FERROVIE

Segreteria Gen.le

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

Web: www.sindacatoorsa.it

Email: sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it | sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Prot. 60/SG/Or.S.A. Ferrovie

Roma, 26 marzo 2014

PRESIDENTE del CONSIGLIO dei MINISTRI

MINISTRO dell'ECONOMIA e delle FINANZE

MINISTRO del LAVORO e delle POLITICHE SOCIALI

MINISTRO delle INFRASTRUTTURE e dei TRASPORTI

PRESIDENTE dell'AUTORITA' di REGOLAZIONE dei TRASPORTI

Illustrissimi Sig. Presidente, Signori Ministri,

crediamo che i ferrovieri italiani meritino una considerazione maggiore di quella che questo Governo, come altri, hanno riservato loro in questi anni.

Domani 27 marzo chi lavora in questo importante e delicato settore manifesterà davanti al Parlamento per chiedere - né più né meno - quello che altri Governi ed altri Paesi hanno riconosciuto ai loro ferrovieri: il diritto di andare in pensione ad una età che tenga conto dell'atipicità, della gravosità e dell'usura del proprio lavoro. Non una richiesta corporativa e nemmeno la concessione di un privilegio: solo una presa d'atto che un ferroviere di 67 anni addetto alla sicurezza ed all'esercizio non ci sarà perché l'aspettativa di vita di questi lavoratori spesso è inferiore a quell'età.

Una manifestazione che vedrà la presenza dei ferrovieri di tutte le Imprese (noi siamo il Paese più liberalizzato nel mercato ferroviario dell'intero Continente Europeo) e tra questi anche quelli del Gruppo FSI che il Ministro dell'Economia ha messo tra le Aziende dove è possibile "privatizzare" per ridare fiato alle casse dello Stato.

Anche noi, da cittadini prima ancora che ferrovieri, sosteniamo la necessità di porre fine agli sprechi, ai privilegi, ai carrozzoni pubblici che hanno sottratto risorse importanti per il Paese ma assicuriamo a Voi, Signor Presidente e Signori Ministri, che oggi le Ferrovie non sono un carrozzone e che una maggiore attenzione alle esperienze altrui potrebbe mettere in forse la convinzione che vendere ai privati l'Azienda leader nel trasporto in Italia sia un buon affare per il nostro Paese e per i suoi cittadini.

Nel 2014 nessuno può dire che le ferrovie siano un collettore di spreco di risorse pubbliche: certo il servizio può e dev'essere migliore e più puntuale soprattutto nel trasporto pubblico locale (per quanti anni non si è investito sul materiale rotabile e con quale ritardo ancora oggi si rinnovano le linee ferroviarie che a doppio binario sono meno del 50% della rete), ma bisogna ammettere che il Gruppo FSI è un esempio raro di azienda pubblica capace di passare da un disavanzo monstre di 2 miliardi di € ad un bilancio in positivo. Un obiettivo, quello del risanamento, ottenuto non certo per unico merito dell'attuale A.D. (che lo sbandiera di convention in convention), ma per il sacrificio e l'abnegazione dei ferrovieri che si sono accollati in prima persona il fardello della riorganizzazione societaria e

dell'incremento di produttività. I processi sono stati gestiti senza crisi occupazionali, senza interventi statali (cassa integrazione, contratti di solidarietà), ma con il contributo in solido di lavoratori ed azienda attraverso il fondo di sostegno al reddito e la ricollocazione professionale. Oggi il ferroviere italiano è ad un livello di produttività pro-capite tra i più alti d'Europa e non teme la concorrenza tra le Imprese, tema l'assenza di regole chiare ed esigibili sul lavoro che nessun Governo ha avuto il coraggio di introdurre, nonostante le Clausole Sociali e Contrattuali siano state l'oggetto dell'impegno dell'allora Ministro dei Trasporti quando nel 2009 si sottoscrisse il Protocollo d'intesa sul CCNL della Mobilità.

Il mix di alta produttività e basse regole di tutela dei lavoratori fanno sì che il Gruppo FSI (meglio: la parte "buona" di esso) sia quanto mai appetibile alle lobbies private come alle grandi Aziende europee di trasporto ferroviario, guarda caso più pubbliche che mai.

Unica eccezione la Gran Bretagna, dove il "vento" liberista ha prodotto un risultato opposto a quanto il Governo Inglese aveva ipotizzato. La dismissione ai privati del servizio ferroviario e dell'infrastruttura ha determinato – nel giro di pochi anni – una vertiginosa crescita dei sussidi governativi e dei costi per la collettività (biglietti ed abbonamenti 10 volte più cari di quelli italiani), accompagnati da una serie di incidenti particolarmente gravi. Dunque, il fallimento di un'operazione che avrebbe dovuto portare soldi nelle casse del Regno Unito ha costretto alla progressiva ri-nazionalizzazione, oltretutto pagata a caro prezzo e sempre dalla collettività.

Dal punto di vista industriale, il mercato europeo delle ferrovie è oggi patrimonio delle grandi Aziende pubbliche dei Paesi continentali che, supportate da politiche trasportistiche incentivanti per il trasporto ferroviario, non solo dominano il mercato interno, ma si affacciano sempre più all'estero ampliando la sfera di influenza industriale.

A questo punto, mentre si disserta sugli stipendi dei manager, voci insistenti e slide ministeriali ipotizzano tagli draconiani per le Ferrovie (nell'ordine di 1,5 miliardi di €), tagli che metterebbero la parola fine ai treni Intercity ed a tutto il servizio universale garantito dallo Stato, produrrebbero aumenti di abbonamenti e biglietti nell'ordine della doppia cifra percentuale (con buona pace degli incentivi al trasporto pubblico), metterebbero in forse tutto il processo di ammodernamento della flotta.

Questi sono i risultati che, a nostro parere, si produrrebbero da una privatizzazione illogica di una Azienda pubblica sana, in grado di competere sul mercato europeo, una dismissione foriera di un vero e proprio spezzatino del Gruppo con i servizi a mercato buoni "per fare cassa" ed il resto dell'Azienda sottocapitalizzata ed alla mercè delle imprese concorrenti.

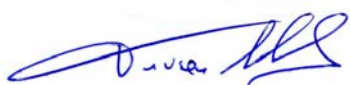
Come Sindacato ribadiamo con forza la necessità che il trasporto ferroviario sia considerato un servizio sociale ed essenziale per la collettività, che sia inserito in una politica dei trasporti di stampo europeo, che la concorrenza ed il mercato presuppongano regole chiare ed esigibili per tutte le Imprese, a partire da quelle sul lavoro.

Un Paese che ambisce a rimanere nel consesso europeo ed internazionale delle Nazioni più sviluppate deve avere la capacità di dare alle proprie grandi Aziende gli strumenti per determinare quel valore aggiunto che per l'Italia, più che per gli altri Paesi Europei, si chiama crescita ed occupazione.

Dismettere non è certo il miglior modo per creare queste auspiccate condizioni come dimostra, purtroppo, la vicenda Alitalia.

Distinti saluti.-

Il Segretario Generale DR.S.A. Trasporti
Alessandro Trevisan



Il Coordinatore Nazionale DR.S.A. Ferrovie
Andrea Pelle

