



# 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.orsaferrrovie.it](http://www.orsaferrrovie.it)

E-mail: [sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it)

---

Roma, 14 novembre 2014

Prot. 190/S.G./OR.S.A. Ferrovie

## Documento di OR.S.A. Ferrovie del 14 novembre 2014

Il 5 novembre scorso si è svolta la riunione della Segreteria Generale OR.S.A. Ferrovie. Nel corso dei lavori sono stati affrontati i seguenti temi: ricadute relative alla riforma del Lavoro "Jobs Act", attualmente in discussione in parlamento; contenuti del Disegno di Legge di Stabilità con particolare riferimento al Contratto di Servizio per i servizi universali della Divisione Cargo; ipotesi di privatizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane; Bandi di Gara per il Trasporto Pubblico Locale; Decreto dell'Autorità di Regolazione di Trasporti relativo ai pedaggi.

In merito alla riforma del Lavoro la Segreteria Generale, nel riscontrare la significativa partecipazione dei ferrovieri al recente sciopero di ottobre, ritiene necessario mettere in campo ulteriori iniziative affinché si possa giungere alla modifica degli aspetti maggiormente penalizzanti, a partire dalla cancellazione di ciò che resta dei diritti dei lavoratori previsti dall'art. 18 della Legge 1970 n°300. Non si crea occupazione togliendo diritti e tutele ai lavoratori, anzi si producono le condizioni affinché il lavoro sia sempre più precario e sottopagato; è altrettanto sbagliato prevedere controlli visivi negli impianti di lavoro, specialmente se queste ingerenze si sommano all'introduzione della discrezionalità dei licenziamenti in tutte le imprese.

La riforma del mercato del lavoro deve partire da iniziative politiche e di governo finalizzate agli investimenti, alla lotta all'evasione fiscale che distrae risorse statali per 91 miliardi di Euro ANNUI (stime Ministero dell'Economia) e allo sviluppo infrastrutturale del Paese, utilizzando anche quei fondi europei che spesso vengono persi per la mancanza di progettualità della nostra classe politica ed imprenditoriale. Solo così si pongono le basi per il rilancio economico e sociale del



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

Paese, non certo attraverso il TFR in busta paga; ennesimo provvedimento che impoverirà le future pensioni.

In tal senso la precisazione del Governo che lascerebbe al lavoratore la decisione di fruire del T.F.R. nella suddetta modalità, nonché il dato ricavato da un'indagine a campione che rivela che solo il 18% di lavoratori sarebbero intenzionati a fruire di questa opportunità, fa capire che questa eventualità non comporterà alcun beneficio a favore della ripresa economica del Paese.

OR.S.A. Ferrovie ribadisce con forza che il vero problema della crisi occupazionale si chiama "Legge Fornero" ed in tal senso registra il grave ritardo nell'affrontare i problemi sociali dovuti all'aumento dell'età pensionabile e segue con particolare attenzione la richiesta popolare con la quale si chiede di abrogare la Legge, istanza che attende ora il via libera della Cassazione e successivamente della Corte Costituzionale.

E' ipotizzabile e auspicabile che nella prossima primavera gli italiani siano chiamati a pronunciarsi sull'abrogazione della Legge e questa Organizzazione Sindacale si farà parte attiva nel sostenerne la cancellazione.

Sui contenuti del Disegno di Legge di Stabilità, la Segreteria Generale denuncia che tale provvedimento, se non corretto in fase di discussione parlamentare, determinerà una significativa contrazione delle risorse economiche afferenti il Contratto di Servizio Pubblico destinate a garantire il servizio merci su ferro.

Ancora una volta la scelta politica consiste nel ridurre il sistema di trasporto su ferro nazionale. La penalizzazione del trasporto merci ferroviario incoraggerà ancora di più quello su gomma; in questo senso la politica italiana è tutt'altro che europeista. Infatti, nonostante l'orientamento degli altri Paesi comunitari di predisporre un servizio merci intermodale che punta ad incentivare un metodo di trasporto "sostenibile", in Italia si continua ad avvantaggiare il sistema di trasporto merci su gomma.

Tale deriva determinerà una crisi occupazionale nel settore, in particolare nelle aree meridionali del nostro Paese. E' fondato il rischio che il servizio di trasporto merci di Trenitalia si fermerà nel Lazio o nella migliore delle ipotesi in Campania, escludendo buona parte delle altre regioni meridionali. Una soluzione del genere marcherebbe ancora di più la linea di confine tra quelli che si presentano come due Stati diversi: Italia del Nord e del Sud , a conferma dell'inerzia dello Stato nei confronti dei problemi del Meridione.

In ultimo, non per ordine di importanza, è il superamento del concetto di continuità territoriale, come dimostra l'abbandono del trasporto merci da e per la Sardegna e la vicenda della navigazione nello Stretto di Messina, dove FSI ha già manifestato l'intenzione di cedere le quote detenute nella Società Blufferries; Impresa quest'ultima che, a seguito delle direttive sulla liberalizzazione del mercato, ha acquisito parte della flotta e dei servizi di R.F.I. S.p.A.

Sul fronte del Trasporto Pubblico Locale non sono ancora chiare le conseguenze dei tagli imposti alle Regioni/Enti Locali e le conseguenti azioni che queste intenderanno adottare. E' immaginabile che verranno ridotti significativamente i finanziamenti per il servizio. In assenza di adeguati corrispettivi contrattuali è fondato il rischio di abbandono del servizio da parte di Trenitalia.

Uno scenario particolarmente preoccupante che vede, paradossalmente, numerose regioni mettere a gara il servizio su ferro e gomma, mentre il quadro economico del settore si aggrava. Ultima in termine di tempo è la scelta del Piemonte che intende dividere il servizio ferroviario in tre lotti ognuno dei quali, riteniamo non a caso, con corrispettivi economici profondamente diversi. In considerazione di questa scelta è concreto il rischio di ottenere una diversa attenzione da parte delle Imprese Ferroviarie, naturalmente tese ad orientare gli investimenti verso il maggior guadagno possibile. Ciò determinerà lo "spezzatino" ferroviario della Regione Piemonte.

Rispetto alla prospettata decisione di privatizzare il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, la Segreteria Generale - evidenziando che in Italia il trasporto ferroviario a differenza di altri Paesi Comunitari è totalmente liberalizzato - ritiene necessario approfondirne le modalità e le ricadute. In particolare si ritiene concreto il rischio che, attraverso uno scorporo societario, siano messi sul mercato i segmenti che segnano utili, lasciando a carico della collettività quelli che necessitano del contributo pubblico.

Per queste ragioni è fondamentale conoscere il valore degli asset aziendali, senza trascurare il fatto che il capitale sociale di Trenitalia risulta decisamente sottostimato. E' alto il rischio che si arrivi alla "svendita" ai privati di quote di un'azienda pubblica stimata ad un prezzo nettamente inferiore rispetto al reale valore.

E' inoltre necessario comprendere come saranno utilizzati i ricavi di un'eventuale vendita: reinvestiti per migliorare la qualità del servizio o utilizzati per coprire i debiti societari.

In ogni caso la Segreteria Generale è impegnata a sensibilizzare le Istituzioni e la Politica affinché la più grande impresa pubblica italiana non sia svenduta, ribadendo la necessità che l'unicità dell'Azienda sia il fondamento per uno sviluppo industriale che deve misurarsi ormai in un contesto multinazionale.

Rispetto al recente decreto dell'Agenzia di Regolazione dei Trasporti, la Segreteria Generale ha espresso forte preoccupazione sulle ricadute determinate dalla riduzione del prezzo di pedaggio, stimabili in una riduzione di oltre 100 milioni di euro di incassi.

In assenza di una compensazione a tale perdita, è possibile che Rete Ferroviaria Italiana sia costretta a rivedere il proprio assetto organizzativo, optando magari per una riduzione delle risorse destinate alla manutenzione della rete ferroviaria o dilatando i tempi per la restituzione dei debiti nei confronti dello Stato per l'esecuzione delle opere ferroviarie. Forse non è un caso che la Società stia per cedere a Terna un pezzo del proprio patrimonio (patrimonio dello Stato), ovvero le linee primarie per il trasporto dell'energia elettrica.

Lo Stato ha pagato i lavori per realizzare l'AV/AC con l'obiettivo, una volta realizzata l'opera, di recuperare il denaro speso attraverso il pedaggio. Così non sarà, infatti, nonostante l'Alta Velocità italiana sia tra le opere infrastrutturali europee più evolute tecnologicamente, con il recente intervento dell'Autorità il costo del pedaggio sarà nettamente inferiore rispetto a quello degli altri Paesi Europei.

In Francia e Spagna il costo medio del pedaggio si aggira sugli 11-12 euro a chilometro mentre in Italia, a seguito dell'intervento dell'Autorità, sarà di poco superiore ad 8 euro.

In Francia, ad esempio, il traffico ferroviario non risulta liberalizzato e pertanto un'impresa ferroviaria francese, in virtù del minore costo dei pedaggi, troverà maggiore facilità nel fare utili sul mercato italiano; ciò in assenza di una reciprocità di condizioni che pone le Aziende di trasporto nazionali in una condizione di disparità concorrenziale.

Oltre al danno si rischia anche la beffa: la Legge 111 del 15 luglio 2011 (art. 17 comma 11 ter) stabilisce che una quota dei pedaggi dell'AV devono contribuire al finanziamento del servizio universale nei rispettivi contratti di servizio. Questa Legge dovrà essere necessariamente rivista in quanto divenuta inapplicabile.

In virtù del provvedimento dell’Agenzia e considerate le rispettive finalità, attendiamo ora da parte di questa interventi che trasformino gli sconti concessi alle Imprese Ferroviarie in risorse economiche da destinare all’interesse pubblico.

Per quanto emerso dalla discussione, la Segreteria Generale ha impegnato l’Esecutivo a mettere in atto tutte le necessarie iniziative - a partire dal coinvolgimento delle associazioni/coordinamenti pendolari - per denunciare pubblicamente quanto sta accadendo e potrebbe verificarsi nel nostro Paese, ovvero scelte politiche di ridimensionamento del servizio pubblico su ferro, interventi Istituzionali che comportano vantaggi per il privato a scapito della collettività, cessione di patrimonio dello Stato.

Il Segretario Generale

**Andrea Pelle**

