

ORSA TRASPORTI INFORMA

NOTIZIARIO DI INFORMAZIONE SINDACALE N° 9 SETTEMBRE 2009

GLI INTERESSI NAZIONALI, DEI VIAGGIATORI E DEI FERROVIERI SONO IN PERICOLO! DENUNCIAMO CHI DISTRUGGE L'UNICITÀ DELL'AZIENDA FS E SPINGE PER LA PRIVATIZZAZIONE DELLE FERROVIE!

La costituzione della SpA delle Ferrovie dello Stato avvenuta nel 1992, l'anno fatidico dell'inizio delle privatizzazioni, coincise non solo con un cambiamento nella società circa la necessità di mantenere pubblici i servizi di utilità collettiva ma anche con un cambiamento "culturale" tra gli stessi ferrovieri. Da sempre, pur nell'ambito della specificità delle mansioni, l'unità della categoria dei ferrovieri era fondamentale: tutti noi eravamo semplicemente ferrovieri, colleghi. Con il sopraggiungere della frammentazione societaria, della disaggregazione e della divisionalizzazione di colpo siamo diventati lavoratori dipendenti da diversi datori di lavoro, in competizione per contrapposti interessi delle singole società di appartenenza. I dirigenti aziendali diventano management, un'entità estranea, *disumana*, interessata solo a ridurre il costo del lavoro attraverso il taglio degli organici e la riduzione del servizio.

In FS non siamo arrivati ai livelli di France Telecom, dove è stato addirittura necessario un intervento governativo per avere un *management più umano* in azienda e cercare di fermare l'ondata di suicidi tra i lavoratori: ben 24 suicidi in diciotto mesi che hanno messo sotto accusa i metodi della direzione di gestione del personale, la quale con disinvoltura agiva sui lavoratori senza tener conto delle situazioni personali. Comunque sia nelle Aziende del Gruppo FS un clima generale di pressioni trasforma provvedimenti produttivi ed organizzativi in discriminazioni: agente solo e nuovi equipaggi di cui all'accordo del 15 maggio, sottoutilizzazioni, mobilità, istituzioni di "reparti di confino", orario di lavoro diversificato tra lavoratori quadri e non, progetti timbrature attraverso rilevamenti della presenza con smart card e tornelli, che irrigidiscono ancor più l'orario di lavoro, riducendo il diritto al pasto e la "*pausa caffè*", ecc.... Tutto ciò procura gravissimi disturbi di stress e dunque di salute ai lavoratori che poi generano il "*fuggi fuggi*" dall'Azienda a cui assistiamo in particolare tra i più deboli e i più esposti (inidonei, invalidi), addirittura senza avere maturato il diritto a pensione.

Inoltre, le ridotte assunzioni che si sono avute non hanno permesso la trasmissione delle conoscenze dai vecchi ai giovani lavoratori; di fatto è stato ostacolato il passaggio della cultura del lavoro in ferrovia alle giovani generazioni che al contrario devono essere flessibili e precarie, meno garantite nelle norme contrattuali e meno predisposte a rivendicare i propri diritti.

Oggi pare compiersi quanto era previsto nella Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 gennaio 1997 (Linee guida per il risanamento dell'azienda FS) che, andando ben oltre le indicazioni comunitarie, imponeva la separazione societaria fra l'infrastruttura di rete e gli esercizi di trasporto, prevedendo per quest'ultimi la possibilità di ulteriori societarizzazioni. La cosiddetta Direttiva Prodi infatti prevedeva “...il contenimento del costo del lavoro per dipendente e dei livelli retributivi favorendo l'allineamento dell'orario di lavoro ai contratti di altri settori anche al fine di introdurre in via sistematica elementi di flessibilità (.....) le attività di supporto al trasporto ferroviario (.....) manutenzioni, commercializzazione dei documenti di viaggio, pulizie, ecc... potranno essere decentrate ed organizzate attraverso forme di out-sourcing , contracting out, o scorporo societario con l'applicazione ai relativi addetti dei contratti propri del settore di attività.”

Dunque, nella prospettiva della Direttiva Prodi, oggi sembra realizzarsi lo *spezzatino* societario con società svincolate da ogni logica di Gruppo mentre il personale ferroviario sembra subire l'applicazione di un contratto di lavoro in base alla propria area merceologica di riferimento. Ci dicono che le linee ferroviarie cosiddette redditizie non possono reggere quelle poco redditizie così che sono difese solo le linee che guadagnano mentre il reticolo produttivo viene smantellato dividendo gli ambiti in cui si guadagna da quelli dove mancano le risorse (anche perché lo Stato non è intervenuto, soprattutto nel mezzogiorno, con i finanziamenti necessari).

Anche RFI ha esteso il cosiddetto servizio universale alle linee considerando un indice di frequentazione pari o inferiore a 40 treni/giorno per intervenire sulla manutenzione o per allentarla cambiando i cicli manutentivi, a scapito dell'affidabilità finanche della sicurezza. Sicuramente con l'abbattimento degli standard di manutenzione si avrà un degrado delle linee: 7.000 degli attuali 16.000 chilometri di infrastruttura ferroviaria nazionale potrebbero essere sottoposti ad un regime manutentivo e di esercizio più “economico” di quello attuale per destinare le poche risorse disponibili a vantaggio delle linee ad alta velocità. Il Coer preavvisa una societarizzazione della manutenzione per l'alta velocità?!

A proposito dell'alta velocità è bene precisare che la costruzione delle linee ferroviarie per l'alta velocità costa agli italiani 44 milioni di euro a chilometro, una cifra enorme che permetterà, quando queste linee saranno in esercizio, a qualsiasi impresa ferroviaria di correre su questi nuovi binari pagando il pedaggio di transito più basso d'Europa. Un canone di transito insufficiente a ripagare i costi di costruzione e gestione delle linee ad alta velocità che così ricadranno *vita natural durante* sulle tasche dei cittadini italiani.

Nuovo Trasporto Viaggiatori, la prima compagnia privata che in Europa, a partire dal 2011, sfrutterà la liberalizzazione completa del trasporto passeggeri su ferro, correrà sulla rete ad alta velocità del nostro Paese con il contributo di tutti gli italiani che pagano le tasse, non essendo il pedaggio sufficiente a coprire i costi dovuti alla costruzione ma anche alla manutenzione delle linee ferroviarie. A NTV viene concesso di scegliersi le tratte e le fasce orarie più redditizie in cambio di un pedaggio annuale di 140 milioni di euro che, come abbiamo detto, non basterà a ripagare la costruzione, la gestione e la manutenzione delle linee. Naturalmente i profitti – la stampa specializzata parla di 600 milioni di euro all'anno - sono tutti di NTV e dei soliti padroni del vapore (Montezemolo, Della Valle, Punzo, Intesa San Paolo, Assicurazioni Generali, ecc...)

legati a fondi “lussemburghesi”. Cose già accadute ... che rammentano la privatizzazione della Telecom, quando questa fu *svenduta* ai “capitani coraggiosi” di *dalemiana* memoria con dietro capitali “lussemburghesi”.

Ultimamente alcuni articoli apparsi sui giornali hanno ricordato la privatizzazione della Telecom indicandola non solo come una “*fregatura per i consumatori*” ma anche come “*una tragedia nazionale*” ritrovandoci, infatti, oggi “*senza operatori nazionali*” nella telefonia cellulare dunque “*un Paese di consumatori non produttori*”. Le FS in uno di questi articoli sono parte in causa perciò ne intendiamo riprodurre alcuni stralci, precisando che all’epoca non fu Lorenzo Necci a svendere la rete FS, infatti egli aveva un’altra strategia aziendale, bensì Giancarlo Cimoli

Dall’articolo “Affari e politica dell’Ingegnere” a firma di Geronimo – il Giornale 26/08/09:

“... Ma la vocazione proprietaria della politica di Carlo De Benedetti era sempre finalizzata a questioni economiche. E, infatti, il 28 marzo 1994 il carissimo Carlo Azeglio Ciampi quando stava per lasciare Palazzo Chigi perché gli amici sponsorizzati da De Benedetti (Occhetto e compagni) erano stati sconfitti alle elezioni un giorno prima da Berlusconi, decise il vincitore della gara d’appalto per il secondo gestore dei telefonini in Italia. Il vincitore fu naturalmente Carlo De Benedetti...” Così nacque la Omnitel “*...Ma all’ingegnere d’Ivrea non bastava: Il compianto Lorenzo Necci presidente delle Ferrovie di Stato, aveva concluso nel dicembre del 1993 con la Telecom pubblica di Ernesto Pascale la vendita della rete telefonica ferroviaria per 1.100 miliardi di vecchie lire. Ma Giuliano Amato, nominato alcuni mesi dopo da Silvio Berlusconi presidente dell’Antitrust, si mise di traverso suggerendo addirittura a Lorenzo Necci quale dovesse essere il destinatario della rete telefonica ferroviaria e cioè la Omnitel di Carlo De Benedetti. Il prezzo concordato fu di 750 miliardi di lire (350 in meno del prezzo pattuito tra Stet/Telecom e FS) e il pagamento fu rateizzato in 14 anni con rate annuali di 76 miliardi sempre di vecchie lire. Roba un pò da ridere. Qualche tempo dopo Omnitel-Infostrada governata a quel tempo dal duo Colaninno-De Benedetti fu venduta ai tedeschi della Mannsman per 14mila miliardi senza, naturalmente, alcuna rateizzazione. Potremmo continuare a spigolare qui e là a cominciare dalla scandalosa vicenda Seat-Pagine Gialle che in poco più di 30 mesi passò dalla Telecom pubblica alla società Otto e poi di nuovo alla Telecom Privata con una plusvalenza di oltre 14 mila miliardi.”*

Tagliamo qui questa *vomitevole* storia, ricordando che l’articolaista precisa che “*... ben il 42% della società che acquistò la Seat e che quindi realizzò la scandalosa plusvalenza era nelle mani di azionisti sconosciuti e collocati nei paradisi fiscali ...*”

Tutto ciò sta a ulteriore dimostrazione che ci sono forze politiche trasversali che si rifanno a settori importanti della nostra finanza e industria completamente subordinate al sistema politico della grande finanza e industria che rappresentano il capitalismo assistito e parassitario “*che privatizza i profitti e socializza le perdite, che evade e taglia lo Stato e rileva magari a prezzi stracciati, imprese*”.

Dopo il crollo del muro l’attacco giudiziario che si è scatenato nel nostro Paese stava per realizzare la completa privatizzazione dell’industria statale e la svendita a truffaldini settori finanziario-industriali. La decisione era quella di smantellare il potere di un sistema governativo che era servito ad arginare il cosiddetto *socialismo reale*, ma per far ciò dovevano mettere le mani sull’industria pubblica e fu così che partì, dalla

riunione sul panfilo “Britannia” nel 1992, un grande attacco che smantellò l’industria pubblica, per fortuna non completamente.

Oggi resta ben poco della *fu* industria pubblica; tuttavia quella rimasta appartiene a settori produttivi che possono consentire al paese una maggiore autonomia. Purtroppo, al contrario, la finanza e l’industria privata confindustriale tendono a subordinare il paese, con grave danno per la stragrande maggioranza della popolazione. La crisi ha messo in piena luce come l’interesse dell’Italia non sia quello di essere supino alle scelte di altre potenze: per questo occorre difendere e accrescere quei settori che sono idonei a conseguire una maggiore autonomia del paese. Il protagonismo delle imprese partecipate dal Tesoro come Eni, Enel e le stesse FS oltre a scompaginare certi equilibri politici internazionali sta contribuendo a rompere le gerarchie di Confindustria; infatti è in atto uno scontro tra “vecchi” e “nuovi” gruppi economici. La Confindustria, come tutte le associazioni, dovrebbe sempre fare gli interessi degli associati, è normale, ma non si era mai visto che Confindustria agisse in senso contrario per danneggiare gli interessi dei propri soci. Eppure nel caso delle Eni questo è successo, ma anche dell’Enel nel settore dell’energia (editoriale il Mondo del 21/8/09). Eppure le grandi aziende pubbliche, compresa FS, contribuiscono enormemente al bilancio di Confindustria con oltre mezzo miliardo di euro l’anno. Sino a qualche anno fa gli interessi delle imprese private erano tutelati dalla Confindustria mentre quelli delle aziende pubbliche erano difesi dall’Intersind, prima che quest’ultima si sciogliesse 11 anni fa per confluire in Confindustria.

Nella principale organizzazione padronale del nostro paese da decenni resistono ed esistono vertici decisionali che vivono sui mercati grazie solo agli aiuti di Stato – una per tutti la Fiat, un esempio della finzione del successo italiano del libero mercato. Questo parassitismo sottrae alla nazione risorse indispensabili le quali, data l’attuale crisi economica mondiale, dovrebbero invece essere utilizzate in settori più attivi e innovativi che realmente possano modernizzare il paese. Noi sosteniamo gli interessi del paese e quelli della maggioranza della popolazione e non della grande finanza e industria al contrario di Confindustria.

Nel mese di agosto su l’Espresso è apparso un articolo contro il Gruppo FS (non è una novità, ma non è questo che vogliamo sottolineare); la cosa interessante è che anche su vari forum internet che riguardano il mondo dei treni e dei ferrovieri in molti hanno criticato ed accusato il gruppo editoriale la Repubblica-l’Espresso di fare propaganda anti-treno e anti FS evidentemente, sostenevano, per fare gli interessi di qualcuno! Nei nostri scritti (vedi volantino: Chi vuole indebolire il Gruppo FS?) avevamo già denunciato varie situazioni che sembrano andare in questa direzione e ci sentiamo di condividere lo spirito del comunicato di risposta che FS ha diffuso l’11 agosto scorso contro questi attacchi.

Questo attacco potrebbe collegarsi alle critiche americane sul ruolo del Governo italiano nel progetto sostenuto dalla Russia sul gasdotto South Stream, al fine di favorire il gasdotto Nabucco foraggiato dagli USA; in tal senso si inserisce la campagna che cerca di indebolire Enel ed Eni, utilizzando le privatizzazioni e la divisione delle reti di distribuzione dell’energia. Sono note anche le critiche al “patto di amicizia Italo-Libico” e agli accordi energetici ed economici che sottintende, tra cui anche quelli nel settore ferroviario. Non a caso infatti le FS hanno firmato un accordo di cooperazione con le Ferrovie libiche per lo sviluppo dell’infrastruttura e dell’impresa ferroviaria.

Le FS non sono solo RFI e Trenitalia ma anche Italferr, la prima tra le società italiane di ingegneria che da più di venti anni svolge un ruolo strategico nel processo di modernizzazione e di sviluppo della rete ferroviaria italiana. Italferr, inoltre, sta conquistando numerosi incarichi internazionali: la società ha lavorato e lavora in molti paesi dell'Europa dell'Est, in Asia Centrale, nel Continente africano e in America del Sud. Le principali attività sono la realizzazione di studi, il potenziamento di reti ferroviarie esistenti, la progettazione di nuove linee.

Nell'ambito del trattato italo-libico che prevede infrastrutture, strade e ferrovie da costruire nei prossimi vent'anni Finmeccanica, attraverso la controllata Ansaldo Sts, realizzerà i sistemi di segnalamento e impianti di telecomunicazioni e di alimentazione relativi ad alcune linee ferroviarie per un ammontare di 541 milioni di euro. Una commessa che apre importanti prospettive industriali e commerciali nel settore ferroviario, dunque anche ad Italferr già presente in Libia.

Oltre a ciò, a nostro parere, si inquadrano in questo attacco alle Ferrovie dello Stato anche la gara europea per l'affidamento del trasporto regionale nella Regione Piemonte e la costituzione di una nuova società che riguarda il trasporto pubblico locale ferroviario nella Regione Lombardia, provvedimenti che dovrebbero concretizzarsi tra i mesi di settembre e ottobre. Pare esserci anche un "fuoco amico" dall'interno che prosegue nell'immediato con la decisione aziendale di un ridimensionamento produttivo unitamente alla riorganizzazione della Divisione Passeggeri, i cui servizi vengono separati a mercato (Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca) da quelli cosiddetti universali (servizio Base), che preannunciano ulteriori societizzazioni (vedi Direttiva Prodi).

Ma l'attacco ad FS non si arresta. Infatti è presumibile che anche in altre Regioni potranno costituirsi delle Società miste per gestire il trasporto ferroviario regionale. Così come nella Regione Emilia Romagna è probabile che nascerà una società ferroviaria unica tra Trenitalia, ACT e FER. Nessuno si salverà dalle gare: l'affidamento diretto, ovvero le assegnazioni cosiddette in "house", sono state di fatto abolite e decadranno automaticamente entro il 31 dicembre 2011, così stabilisce un decreto che analizzeremo in seguito.

Le Organizzazioni dei Sindacati Confederali non ponendo sul tappeto le questioni strategiche di FS di cui sopra, peraltro assai gravi, e non rispondendo alle iniziative aziendali atte a comprimere e ridurre le scelte produttive e le riorganizzazioni sopra citate, di fatto ne avallano e ne condividono le scelte e le finalità. CGIL, CISL, UIL, infatti, ad un'attenta analisi dei contratti e degli accordi sin qui succedutisi, hanno sempre avallato e seguito i disegni strategici che i vari governi disegnavano per conto della grande industria e finanza, in particolare quelli di centro/sinistra: dalla proposta di Riforma delle FS alla trasformazione in Ente poi in SpA, dalle Divisionalizzazioni alle Societizzazioni e così via sino ad oggi quando viene concretizzata la regionalizzazione del trasporto pubblico locale, ferroviario e non, così come previsto dalla Legge Bassanini.

La stessa trattativa sul CCNL unico della mobilità non arriva a nessuna conclusione. Tra le stesse OO.SS. Confederali vi è chi ancora non è molto convinto che ciò sia una scelta giusta... per i lavoratori? Oppure per interessi "di bottega"? Pesa molto anche l'accordo separato tra Cisl, Uil, Confindustria e Governo sulla riforma contrattuale. Tutto ciò mentre prosegue la frantumazione sociale e la precarietà, mentre

avanzano le gabbie salariali a causa della rinuncia alla difesa del contratto nazionale, e mentre si prepara una nuova aggressione alle pensioni, alla sanità, alla scuola, a tutto ciò che è pubblico.

In poche parole FILT-UILT-FIT non intendono difendere il Gruppo FS, dunque nemmeno i ferrovieri. Mentre l'amministratore delegato delle Ferrovie a mezzo stampa rende noti cambiamenti nel piano industriale del Gruppo 2007/2011, inquietanti dubbi ci assalgono: Mauro Moretti è un semplice esecutore? A questo proposito un articolo de "*il Fatto Quotidiano*" del 23/09/09 ci segnala che "*Moretti è un conflitto d'interesse vivente*". Infatti, l'ex Segretario della Filt-Cgil oltre ad essere amministratore delegato di FS SpA ricopre numerosi altri incarichi, tra questi "*è anche membro del Consiglio Superiore del Lavori Pubblici, massimo organo consultivo e normativo dello Stato in materia di opere pubbliche. Quindi da una parte concorre a disciplinare le modalità di esecuzione degli appalti pubblici e dall'altra, in qualità di Ad di FS SpA, il più grande committente di appalti pubblici, applica ciò che ha contribuito a stabilire.*" Inoltre la politica del Gruppo FS è condivisa dal Ministro dei Trasporti? Questa rappresenta la posizione del Governo, soprattutto del ministro del Tesoro Tremonti (proprietario ed azionista unico)? Quali inquietanti situazioni vi sono dietro? Noi non siamo per la "dietrologia" ma la storia del nostro paese, come abbiamo visto sopra, è piena di vergognosi retroscena!

La stessa scelta di indire le gare in Piemonte e la costituzione della nuova Compagnia regionale in Lombardia che, come abbiamo detto, minano la stabilità e l'unitarietà dell'impresa, confermano quanto andiamo dicendo. Innanzitutto nella gara, sui cinque lotti cui è stato suddiviso il servizio ferroviario piemontese, si stanno concentrando le attenzioni delle DB Regio (Germania), dei privati Keolis (Francia), Arriva (Gran Bretagna), ma anche di qualche privato in Italia (Arenaways??): la Giunta Piemontese conferma di quanto il centro sinistra sia in prima fila nella svendita delle aziende e delle attività economiche del nostro paese, peraltro senza che nessuno si preoccupi delle ricadute sul lavoro e sul servizio; nessuna risposta è stata data sulle clausole sociali a tutela dei lavoratori (livelli occupazionali, contratto di lavoro da applicare, sistema previdenziale, concessioni di viaggio, ecc...).

La barzelletta, sul braccio di ferro che si è concretizzato tra le FS e la Regione Piemonte nella decisione di procedere con le gare per l'affidamento del servizio, si è avuta questa estate, quando un treno regionale tra Torino e La Spezia è stato riservato ai soli piemontesi vacanzieri e non ai liguri né tanto meno ad altri viaggiatori (!?!). Siamo senza parole! È bene però che i viaggiatori e i pendolari riflettano sul fatto che non sono le gare a migliorare il servizio ferroviario né tanto meno a diminuire i prezzi dei biglietti o a ridurre i costi! Infatti, come abbiamo più volte sostenuto, la sostituzione di una gestione pubblica con un sistema privato costringe lo Stato (o la Regione) ad intervenire laddove il privato non accumula profitto, ad esempio su una tratta frequentata da pochissimi viaggiatori ma che non può essere lasciata senza trasporto pubblico: ancora una volta lo Stato (o la Regione) è chiamato a coprire i mancati profitti dei privati.

È presumibile dedurre che beghe locali si addensino sulla Società ferroviaria di trasporto regionale in Lombardia, nata anche per assecondare la Lega che assolutamente voleva controllare ed avere la certezza che rimanessero in Lombardia i finanziamenti nazionali per i trasporti ferroviari locali; ma il governo di centro sinistra della Provincia di Milano voleva altresì concretizzare la regionalizzazione dei trasporti. Ed il cerchio si

chiude. L'obiettivo dichiarato è la razionalizzazione – a partire dal problema dei costi - la parola magica è “sinergia” tra le due società. Bene! Ma si pone una domanda: se in una regione vengono fuse due società ferroviarie per farne una al fine di ridurre i costi, allora perché si vuole frantumare una società nazionale quale appunto Trenitalia per farne decine nelle varie Regioni italiane?!?

Si tratta di un modo per prendere in giro i ferrovieri, i pendolari, i viaggiatori, gli italiani! Si pone anche un'altra domanda: ci sarà dell'altro? Pensiamo proprio di sì. Infatti negli stessi giorni in cui la stampa riportava la notizia della costituzione della *new co lombarda* si apprendeva che metà dei locomotori delle Ferrovie Nord sono da cambiare perché non dotati del sistema Scmt. Tra i mezzi circolanti, attivi sulle linee dei pendolari delle Ferrovie Nord Milano, ben cinque treni sono del 1928, ben 17 risalgono al 1950, una trentina sono degli anni '80, perfino i 26 Taf che ci sono in dotazione alle Nord non dispongono di questo sistema di sicurezza. Chi vogliono prendere in giro? Lo Stato, attraverso Trenitalia deve forse risolvere i problemi delle Nord?

Oltretutto le Nord continueranno ad esistere, mantenendo inalterata l'attuale struttura societaria, per dedicarsi ad altre “missioni” al di fuori dei confini lombardi, ciò mentre Trenitalia sembra destinata a scomparire. Concludendo, l'amministratore delegato della nuova compagnia Trenitalia-Ferrovie Nord Milano, Giuseppe Biesuz, ha dichiarato che non è escluso che la nuova società possa partecipare alle gare indette da altre Regioni, tra queste anche la gara in Piemonte. A che gioco stanno giocando???

Non ci vuole molto a capire che c'è dell'altro: le liberalizzazioni e privatizzazioni servono ad indebolire le aziende pubbliche e a rafforzare quelle private, ma anche ad indebolire il Paese a scapito di tutti i cittadini e dei lavoratori. Noi non siamo qua a scontrarci per questa o quella ideologia, la *privatezza* o la *pubblicità* della forma imprenditoriale, ma sicuramente ci schieriamo a favore degli interessi di tutto il Paese, dei cittadini, dei pendolari e dei ferrovieri.

Dobbiamo denunciare la ripresa delle privatizzazioni delle imprese e dei servizi pubblici locali (tra questi anche il trasporto pubblico locale) ad opera del Governo Berlusconi, forse quale moneta di scambio a Confindustria affinché vi mettano le mani sopra per avere un guadagno assicurato che in questi tempi di crisi economica mantengano alti i loro profitti. In questo senso va l'art. 19 della legge 102 del 4/8/2009 che estende alle SpA a totale capitale pubblico sia i vincoli alle assunzioni che il passaggio preventivo all'Antitrust per l'affidamento diretto; così come va l'art. 15 del decreto legge 9/9/2009, diretto ad aumentare la presenza dei privati nella gestione dei servizi pubblici locali, attraverso una nuova normativa che dà una spinta decisiva alla privatizzazione degli stessi. Un interrogativo ci sorge spontaneo, ricordando i citati provvedimenti legislativi riferibili il primo al ministro del Tesoro Tremonti ed il secondo al Ministro degli Affari Regionali Fitto “*sulla base di un solido accordo*” con il Ministro Calderoli: sono un regalo a Confindustria? Una mossa in vista delle prossime elezioni che rinnoveranno le Presidenze regionali? Oppure tutte e due le cose?

I lavoratori lo sapevano che non ci sarebbe stata alcuna ripresa dalla crisi perché non sono altro che i nostri soldi, le nostre tasse che ancora una volta vengono regalate alle banche: I cittadini lo sanno perché aumentano i disoccupati, perché vorrebbero licenziare anche nella nostra azienda, perché aumentano le tasse, le spese, e le notizie buone che ci danno al mattino non sono più buone la sera: di questo dobbiamo essere coscienti e rispondere di conseguenza.

Lo stato sociale si sta deteriorando nel mentre la disoccupazione aumenta, pertanto è presumibile che le lotte sociali diventeranno dure in difesa dei posti di lavoro. Nessuno di noi predica lo smantellamento del welfare così come nessuno di noi crede che si debbano fermare le lotte tese a difendere le retribuzioni, il tenore di vita, le condizioni di lavoro, i posti e la sicurezza del lavoro; nessuno vuole impedire le proteste contro la precarietà e la diffusione del lavoro a tempo determinato; nessuno di noi si sogna di fermare la battaglia contro l'agente solo o il nuovo equipaggio treno. Oggi però siamo entrati in un'epoca che pone un altro problema centrale, e che qui abbiamo cercato di sviluppare - si tratta di difendere l'unicità delle Ferrovie dello Stato e il loro ruolo strategico, di rafforzarle per conquistare migliori posizioni sia interessi nazionali che per incrementare l'occupazione e favorire l'innalzamento dei redditi - coscienti che le battaglie difensive di fatto rappresentano una retroguardia in questo mondo che sta cambiando.

Riteniamo giusto che si lotti per difendere e migliorare le nostre condizioni di vita e di lavoro, dunque sosteniamo che le lotte sindacali siano da sviluppare e non da contrastare, perciò le organizziamo e le pratichiamo, cercando altresì di individuare una nuova rotta da seguire in questa fase di grandi cambiamenti.

In questo senso torniamo a replicare lo straordinario sciopero di luglio il giorno 10/11 ottobre, ancora una volta limitato al solo personale di macchina e bordo. Siamo pronti ad alzare il tono ed il livello dell'interlocuzione verso il Governo e il Parlamento, così come ad allargare la lotta a tutto il personale con uno sciopero generale dei ferrovieri che scuota l'orgoglio della categoria, che ponga in primo piano gli interessi strategici di FS perché solo così difenderemo contemporaneamente gli interessi dei lavoratori e quelli del Paese.

SEGRETERIA REGIONALE TOSCANA
OrSA TRASPORTI



Or.S.A.
Organizzazione
Sindacati
Autonomi e di Base

E – Mail:

sr.firenze.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Sito: www.orsaferrrovietoscana.it