



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

SETTORE FERROVIE

Via Del Romito n. 22 50134 Firenze

tel/fax 055/496385 - fs 967/2997

E-Mail: sr.firenze.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

SEGRETERIA REGIONALE TOSCANA

CARGO TRENITALIA: LA SMOBILITAZIONE CONTINUA! NUOVE SOCIETÀ NASCONO

Quanto riportato dalla stampa nazionale o locale sul trasporto ferroviario, effettuando una grave strumentalizzazione della realtà, dimostra la totale negazione dell'informazione quale fondamentale pilastro della democrazia. Viene confezionata e riportata una situazione di degrado della Società Trenitalia senza dare doverose spiegazioni su molti argomenti, attribuendo responsabilità (non si capisce bene quali) ora ai lavoratori ora al management, senza peraltro distinguere le responsabilità del gestore della rete. Lo scopo è quello di aprire le ferrovie a nuove Compagnie private, quale *toccasana*, non solo nel trasporto passeggeri ma anche in quello delle merci.

Le politiche del governo centrale, ma anche locale, hanno sempre privilegiato il trasporto su gomma, tralasciando l'ammodernamento e l'innovazione sia dell'infrastruttura ferroviaria che dei mezzi di trasporto. Nessuno si è azzardato, sino adesso, a denunciare l'inadeguatezza tecnica della rete ferroviaria ai nuovi sistemi di trasporto delle merci:

- dalle infrastrutture carenti alle gallerie troppo strette;
- dalle tratte in salita troppo ripide alle pendenze ai limiti dell'operatività che costringono ad usare due locomotive;
- la segnaletica posizionata troppo bassa che sembra non permettere l'utilizzo dei carri abbassati, che sono molto più costosi ma che permetterebbero di caricare i container *high cube* e grandi tir sui treni;
- i pochi "parcheggi" per i treni (visto che si è privilegiata la speculazione edilizia delle aree ferroviarie) che impediscono ai convogli di fermarsi, per esempio quando incrociano i treni passeggeri.

Sono questi i motivi per cui i treni cargo in Italia sono più corti e meno pesanti; tutte situazioni che fanno schizzare i costi tra i più alti d'Europa e che costringono le navi container a portare le merci nei porti dell'Europa del Nord anziché nei porti del Mediterraneo.

Purtroppo anche i porti italiani sono rimasti indietro, senza adeguarsi alle innovazioni nel trasporto merci. Inoltre, tra queste responsabilità vi è senza dubbio il ridimensionamento della manovra ferroviaria ad opera di RFI.

Eppure nuove società di trasporto merci su ferrovia nascono, tra queste la GTS RAIL che da Bari corre a Gioia Tauro per poi andare verso Piacenza, dove ha sede l'hub dell'azienda al Nord, per proseguire su Parigi e in Belgio a Zeebrugge. Fino allo scorso anno la GTS si rivolgeva a Trenitalia per ottenere locomotive e macchinisti, mentre i carri erano a noleggio; oggi si è trasformata in operatore ferroviario con locomotive proprie ma lo sviluppo aziendale prevede anche l'entrata nel trasporto ferroviario nazionale passeggeri. La GTS RAIL si è sviluppata ove Trenitalia ha abbandonato il business, ovvero nel trasporto merci porta a porta integrato, strada più ferrovia, con camion della società che fanno il giro tra i porti e le aree industriali delle Regioni Puglia, Basilicata e Campania.

Lo stesso dicasi per Interporto Servizi Cargo (ISC), Società controllata interamente da Interporto Campano di Gianni Punzo, Banche, ecc.. (quelli di NTV): nell'Interporto di Nola ci sarà anche l'Officina di manutenzione dei treni NTV, costruita grazie ai poteri straordinari esercitati da Bassolino sull'Amministrazione Comunale di Nola, senza neppure conoscerne l'impatto ambientale e senza mai aver ottenuto la concessione edilizia da parte del Comune. La stessa procedura è stata adottata per autorizzare l'ampliamento dell'Interporto. Il presidente della ISC è Carlo Calenda (che è anche DG dell'Interporto), già responsabile in Confindustria sotto la presidenza di Montezemolo.

Questa società punta a conquistare il 15% del trasporto merci su rotaia facendo alleanze strategiche e gemellaggi, per esempio con la Cemat società di Trenitalia (?!?) e con l'Interporto di Bologna, partecipato dagli Enti Locali, dalle solite Banche e anche da Trenitalia (?!?). È di questi giorni ad esempio l'accordo con

la IFB, società controllata dalle ferrovie statali Belghe SNCB, nei servizi intermodali sulla direttrice Belgio/Italia.

Interporto Campano, e dunque anche la controllata ISC, ha recentemente siglato un accordo con la Regione Campania e l'Autorità portuale di Napoli per l'attivazione di un sistema logistico porto-interporto-ferrovia, attraverso un servizio di shuttle ferroviario giornaliero, finanziato dalla Regione Campania per 3,1 milioni di euro di fondi propri. Una buona iniziativa per levare i camion dalle strade ed anche per portare lavoro a Napoli: ma perché non è stata pensata finanziando la società pubblica Trenitalia?!? Non è la prima volta, la Regione Campania aveva già speso fondi pubblici sia per costruire il *Centro* sia per fare appositi corsi di formazione per i dipendenti del *Vulcano*, la maggioranza dei quali hanno contratti part-time o a tempo determinato (!?). Comunque gli industriali napoletani "*sono grati ai politici*" (IL MATTINO 21/01/2010).

La nuova compagnia ferroviaria avrà una flotta di 29 locomotive e 600 carri ferroviari; conta di fare 17 coppie di treni giornalieri che movimenteranno 7700 treni all'anno; le previsioni occupazionali a regime parlano di almeno 220 persone ... con quale contratto di lavoro? Con quali normative? Nessuno a quanto pare se ne preoccupa!!!

Intanto, per favorire le nuove compagnie ferroviarie abbattendo contemporaneamente il costo del lavoro, poiché i brevetti per i macchinisti sono legati alla società per cui si lavora (infatti se uno cambia ditta serve un nuovo brevetto), qualcuno sta pensando di cambiare le regole e di fare come in Svizzera, ove sembra che esistano delle Cooperative di macchinisti a cui rivolgersi per fare i treni.

A proposito di porti e di marittimi, abbiamo già parlato dello spezzatino Tirrenia, della regionalizzazione e della conseguente privatizzazione (notiziario N°11/2009) ma occorre ritornarci sopra poiché la Filt, disdettando gli accordi sul costo del lavoro sottoscritti il 31/1/2007, sta scoprendo tanti retroscena che, per analogia, potremmo vivere anche noi ferrovieri.

Questo accordo di due anni fa prevedeva un piano industriale di risanamento e sviluppo che, a loro dire, avrebbe compensato i grandi sacrifici richiesti ai lavoratori sul piano sia normativo che salariale. Ciò non è avvenuto: il Piano industriale è rimasto al palo e i salari sono stati tagliati e il Governo sta comunque procedendo a privatizzare Tirrenia, facendo beneficiare i compratori di un costo lavoro già "scontato", sia sulle tabelle di armamento sia sulle retribuzioni dei lavoratori.

Conosciamo i "campioni" delle privatizzazioni nelle file dei Confederali; non conosciamo ma intuivamo quali possano essere gli interessi che vi si celano. Entro il 19 febbraio dovranno essere presentate le manifestazioni di interesse e grandi gruppi di armatori sono pronti ad accaparrarsi la Tirrenia, siano essi soggetti singoli o cordate ma anche società appositamente costituite (*newco*).

La privatizzazione di Tirrenia e delle sue partecipate regionali (Siremar, Saremar, Caremar, Toremar) è una scelta scellerata, infatti questa, oltre ad essere la maggiore azienda di trasporto marittimo, che assicura la continuità territoriale delle isole con il resto del Paese per 365 giorni l'anno, è l'unica società pubblica rimasta del Mezzogiorno, con una flotta moderna che vanta delle navi con età media tra le più basse del mondo. Come abbiamo visto, gli interessi sono alti e comprendono anche il patrimonio di Tirrenia, i suoi immobili più preziosi ed esclusivi; tra questi il Palazzo Sirignano, una delle ville patrizie più belle di Napoli, affacciato sulla Riviera di Chiaia. Fondi d'investimento (le solite Banche!!!) sarebbero già pronti al "saccheggio".

In tale scenario si inserisce anche la proposta di una nuova legislazione dei porti, che istituirebbe anche un'autorità portuale regionale e più poteri alle Capitanerie. In Toscana è risaputo che l'Assessore ai Trasporti Riccardo Conti non dovrebbe far parte della prossima Giunta, anche qualora venisse eletto Rossi (PD) ma per lui si *vocifera* che sia pronta la poltrona dell'Autorità Portuale, piuttosto ambita anche per i 240mila euro lordi l'anno; nel frattempo Conti si sta dando un gran daffare per privatizzare la Società Toremar. A tal proposito è stata prevista una gara a "doppio oggetto": la cessione della società e il servizio, compresi i vincoli sulle tariffe per i residenti e per i servizi di continuità territoriale. A questo punto è d'obbligo una domanda: perché si deve privatizzare e vendere la Toremar se poi i cittadini devono pagare, attraverso le tasse, la profittabilità alle aziende dei servizi non a mercato?!

Vediamo con interesse il ripensamento della Filt sulla questione ma questo non basta; occorrono iniziative concrete a garantire i lavoratori e occorre altresì invertire la rotta ed opporsi alla svendita delle aziende e dei settori strategici del Paese, compreso il trasporto ferroviario, altrimenti saranno solo parole.

Firenze, 27 gennaio 2010

La Segreteria Regionale OrSA Toscana