



## ORSA TRASPORTI INFORMA

NOTIZIARIO DI INFORMAZIONE SINDACALE N° 5 MARZO 2010

# GRANDE SVENDITA PER CESSATA ATTIVITÀ !

Nelle istituzioni locali (Regione, Provincia, Comune) alcune forze politiche chiedono nell'ambito della dismissione del lavoro ferroviario nella nostra Regione, viste le scelte aziendali operate dal Gruppo FS, di *assumere iniziative* circa la *dismissione di immobili di proprietà del Gruppo FS* finalizzata al "*business edilizio*", attraverso la "*valorizzazione urbanistica delle ex aree ferroviarie*". Ancora siamo a chiederci dove vivono o vivessero questi signori!

Da anni a Firenze è in corso un processo di trasformazione urbanistica senza precedenti, dalle dismissioni e riutilizzazioni alle nuove edificazioni. Costruiscono uffici, alberghi, soprattutto alberghi super-lusso, e centri commerciali, senza peraltro risolvere la questione abitativa sempre presente.

Firenze si sta trasformando in una città di lusso, con negozi e residence di lusso, senza che l'amministrazione pubblica muova un dito, anzi, essa agisce per promuovere il turismo di lusso senza verificarne gli effetti né sui cittadini né su beni culturali e ambientali.

Le privatizzazioni dei beni e proprietà pubbliche si sono susseguite senza sosta, comprendono le aree ferroviarie che sino ad ieri erano state assegnate per la realizzazione di infrastrutture pubbliche e che oggi invece sono destinate alla edificazione della proprietà fondiaria.

Dunque, i processi di urbanizzazione sono guidati dalle logiche della valorizzazione fondiaria e immobiliare, senza risolvere i problemi urbani, senza risolvere il problema casa, senza creare luoghi non mercificati (persino le stazioni diventano "centri commerciali"), facendo scomparire progressivamente ogni spazio pubblico.

I cittadini, i lavoratori si sono già resi conto che più realizzano edifici con destinazioni che producono rendita e profitto immobiliare, più i prezzi delle case aumentano, riducendo il territorio a merce.

Firenze pertanto, attraverso le recenti vicende giudiziarie, che confermano un evidente intreccio tra affari immobiliari/imprenditoriali e politica, soccombe ad azioni distruttive della città, degli interessi dei suoi abitanti e dunque anche dei lavoratori.

Viste le esperienze registrate in altre grandi stazioni ferroviarie italiane, oramai in mano ai privati del trio Caltagirone/Benetton/Pirelli, è prevedibile che la trasformazione della Stazione Ferroviaria di Firenze SMN si completerà senza le classiche sale d'attesa (qualche panchina al freddo sui binari o negli atri), senza l'ufficio informazioni (informazione elettronica, mai completa e ridotta al minimo), senza i servizi pubblici (mai sufficienti, neppure quelli a pagamento); in compenso però ci saranno le Sale/Club per la ricca clientela delle Frece, tanti megaschermi per la pubblicità, tanti negozi e fast food.

E cosa pensare del trasferimento alla stazione Leopolda del terminal dei bus urbani ed extraurbani? In quali strutture si attesteranno tutte le linee dei pullman (Sita, Lazzi, Cap, Copit, Terravision, ecc...)? In particolare quali sale d'attesa, quali biglietterie, quali punti di ristoro troveranno i viaggiatori, i pendolari, i lavoratori?

Un'altra domanda sorge spontanea: a quale speculazione immobiliare sarà destinata la funzionale, grande Autostazione Sita di Via Santa Caterina da Siena, vicinissima alla Stazione di Firenze SMN? D'altra parte nelle sostituzioni edilizie è automatico superare i volumi esistenti che così si trasformano in nuovi edifici...

Una volta la ricchezza delle potenti famiglie influenzava i destini delle città, e queste misuravano il loro potere abbellendo le città e i loro palazzi, trasformandosi in mecenati delle arti, di fatto trasferendo al popolo piccoli riflessi di queste miglorie e innovazioni.

Oggi tutto ciò non esiste più, le potenti famiglie privatizzano le bellezze dei luoghi e dei palazzi un tempo pubblici (quali uffici, caserme, scuole, ecc...), impedendo poi l'accesso degli stessi alla popolazione.

A Firenze questo si vive forse più che altrove; infatti immensi patrimoni immobiliari sono concentrati in poche mani, ma la ricchezza dei loro palazzi non viene ostentata bensì nascosta. I nuovi padroni sono gli istituti bancari e quelli assicurativi che magari coprono cordate private o grandi società, il più delle volte riconducibili a potenti famiglie; nuovi proprietari che affiancano le famiglie nobiliari e le loro storiche residenze. Tra questi anche i fratelli Fratini che negli ultimi anni hanno acquisito, tra gli altri, l'immobile dell'ex sede del Banco di Sicilia e il Palazzo Tornabuoni (ex Banca Intesa) in Via Strozzi, ove è stato realizzato un residence extra lusso.

## **UNA STORIA ITALIANA**

Da notizie circolanti su "radio rotaia" pare che lo storico Palazzo delle Ferrovie, il cosiddetto "Plesso" di Viale Spartaco Lavagnini, sede degli Uffici di Trenitalia e venduto già da molti anni, dopo vari passaggi sia finito in mano ad una cordata di imprenditori fiorentini, c'è chi dice la BTP altri la Famiglia Fratini. Può darsi che non sia vero, può darsi di sì, noi non abbiamo la possibilità di confermarlo però dal sito del Gruppo FINGEN apprendiamo che *l'attività imprenditoriale* della

Famiglia Fratini nasce e si sviluppa nel settore dell'abbigliamento, per poi ampliarsi nel mondo retail e immobiliare. Ed è proprio lo sviluppo immobiliare il settore in cui, negli ultimi anni, il Gruppo ha concentrato maggiormente gli investimenti, attraverso la società RDM.

A tale scopo nel 2001 è stato acquisito il controllo di CPF Costruzioni SpA, società specializzata nella ristrutturazione di edifici storici e nel restauro monumentale, rafforzando ulteriormente la propria posizione strategica nel mercato immobiliare luxury [...] sia attraverso la formula di Private Residence Club adottata con successo per Palazzo Tornabuoni a Firenze, sia nel campo dell'hotellerie di lusso sull'esempio del Four Seasons Hotel Firenze, per Palazzo della Gherardesca. La Cu.Gi.Mi. è la società del Gruppo responsabile della ristrutturazione di alcuni immobili storici a Firenze.

Anche in altre città sono previsti investimenti e progetti. Con la svendita del patrimonio immobiliare pubblico è significativo il progetto dell'ex Poligrafico e Zecca dello Stato di Roma. Situato nel cuore del quartiere Parioli, vedrà la realizzazione di un Five Star Luxury Hotel di circa 170 stanze e ulteriori 250 residenze di pregio.

Fingen opera inoltre nel settore degli outlet centre in sinergia con il Gruppo americano Mc Arthur Glen e il Gruppo Richardson (Barberino di Mugello, Serravalle Scrivia, Marcianise, ecc...).

Non è finita: in sinergia con Villa Donoratico – un'azienda situata a Bolgheri, in Toscana, con attività agricolo-faunistico-venatoria – opera Carducci Sviluppo, società del Gruppo Fingen impegnata nella riconversione di un ex Club Med adiacente alla tenuta di Bolgheri. Il progetto prevede un hotel luxury a cinque stelle da 48 stanze, ville e private residence. Visto lo scenario non poteva mancare la proprietà de La Tenuta Argentiera [...] situata nell'area di Donoratico, sulla costa dell'Alta Maremma. Dispone di un impianto vigneti di oltre 60 ettari e una cantina per la vinificazione e l'invecchiamento di circa 6.000 metri quadrati. La società produce vini a denominazione DOC Bolgheri.

Sorvoliamo su molte altre partecipazioni e concentriamoci nel settore della finanza ove i Fratini sono nelle Banche Toscane, nella Cassa di Risparmio Firenze, nel Gruppo Editoriale del Corriere Fiorentino (edizione del capoluogo toscano del Corriere della Sera) e infine in Alitalia, nella quale sono entrati attraverso il versamento di 50 milioni di euro per aderire alla cordata di imprenditori che ha privatizzato la Compagnia di bandiera.

Dalla fabbrichetta di jeans Rifle al tavolo dell'imprenditoria che conta, scriveva la Repubblica Affari & Finanza del 08/09/08; raccogliendo stracci e vecchi abiti per poi trattarli e riciclarli in nuovo tessuto, quindi inventando il jeans italiano con il marchio Rifle, scriveva il Corriere della Sera del 12/09/08. Oggi la Rifle non c'è più, ha spostato la produzione in Romania.

Proprio una storia italiana! Oggi gli imprenditori italiani delocalizzano le loro produzioni e con i superprofitti del lavoro sottopagato in altri paesi, in Italia si occupano di bollette della luce e del telefono, di biglietti dei treni e degli aerei, comprandosi le aziende e le proprietà pubbliche. Che Bel Paese!!!

Si dice che la Famiglia Fratini avrebbe anche voluto “salvare” la Fiorentina, ma forse ... non volevano affatto ... chissà? Sta di fatto che tutta questa storia è emersa a causa della proposta dei Della Valle (chi si rivede ... i padroni di NTV!) di costruire una “Cittadella Viola”, un nuovo Stadio con annesso Parco a tema nell’area di Castello. Per l’area di Castello, la cui proprietà afferisce al gruppo Fondiaria Sai SpA controllato dalla Famiglia Salvatore Ligresti, è intervenuta la magistratura nell’ambito di un’inchiesta che ha bloccato i terreni; inchiesta che in questi mesi si è allargata ai grandi lavori e ai grandi appalti su tutto il territorio nazionale!

Tuttavia esiste un altro piano per realizzare il nuovo stadio e la cittadella viola in due aree denominate Osmannoro sud e Osmannoro nord, nel Comune di Sesto Fiorentino; per l’appunto le due aree in parola sembra appartengano a società riconducibili al gruppo Fratini di Firenze. Se questo piano venisse realizzato, qualcuno ha scritto che a tale scopo verrebbe aperta una nuova uscita autostradale sulla A1 ed anche prolungata la rete ferroviaria, vista la vicinanza degli impianti ferroviari dell’Osmannoro.

Una nota: nell’inchiesta della procura su Barberino Mugello, che ha coinvolto l’assessore regionale Cocchi, gli inquirenti si sono occupati del nuovo casello autostradale di Barberino e di presunti favori (la Repubblica, Firenze 5 febbraio 2010).

D’altra parte calcio e affari da sempre vanno d’accordo, gli interessi imprenditoriali in questo ambito sono forti e trasversali. Ad esempio la società Italian Entertainment, una holding di partecipazioni che controlla Cinecittà studios e della quale sono soci Diego Della Valle (ancora lui!?) e l’ex presidente di Confindustria Luigi Abete, pare molto interessata alla realizzazione del parco tematico “viola” e delle strutture del nuovo stadio fiorentino. Per l’appunto tra le partecipazioni della Italian Entertainment Group c’è anche quella nella Edilparco SpA (18% delle quote), che si occupa di costruzioni edili e che tra i soci azionisti presenta anche la Fingen della Famiglia Fratini, la quale detiene il 33%.

## **PLESSO LAVAGNINI**

Gli uffici di Trenitalia, dopo la svendita dello storico Plesso di Viale Spartaco Lavagnini, ora sotto sfratto, dovrebbero trasferirsi presso una proprietà, si dice, di qualcuno della cordata che ha rilevato il Palazzo, nella zona di Osmannoro.

Non sappiamo come andrà a finire, l’Azienda su questo non è disponibile ad attivare alcuna relazione industriale. Per adesso, sulla *querelle* sul trasferimento degli uffici di Trenitalia, ma anche di Ferservizi, abbiamo appreso una notizia che rimanda alla ASL.

La ASL di Firenze cerca casa, anzi, un palazzo, *migliaia di metri quadri necessari a trasferire tutti i suoi dipendenti che oggi lavorano a San Salvi, oltre 800 persone [...] È stato così aperto un tavolo con la Regione e i vertici ASL [...] alla ricerca di una nuova sede [...] In ballo ci sono molti soldi [...] Intanto è stato visitato quello, grandissimo, delle Ferrovie, in Viale Lavagnini [...] Per ora non sono state prese decisioni, l’unica struttura per cui si sarebbe già parlato di soldi è quella delle*

*Ferrovie: costa 84 milioni di euro per 42mila metri quadrati [...]* (la Repubblica del 18 novembre 2009).

Non sarebbe male conoscere per quale cifra le FS hanno venduto a suo tempo il Palazzo, per verificarne la differenza alla quale poi aggiungere l'astronomico affitto pagato, in tutti questi anni, da Trenitalia.

La Regione Toscana e la Provincia di Firenze hanno promosso in data 17 febbraio 2010, dalle ore 15 alle ore 19, un seminario su "Il Polo Tecnologico Ferroviario dell'Osmannoro" un seminario "semi clandestino" al quale hanno invitato solo i sindacati confederali e più o meno le solite personalità che erano presenti al convegno del 22 gennaio 2010, lasciando fuori il Sindacato OrSA e i lavoratori delle ferrovie (il 22 gennaio erano state invece organizzate assemblee sindacali per incentivare i lavoratori ad essere presenti all'evento).

In vista di suddetto convegno la nostra Organizzazione Sindacale aveva dovuto fra l'altro protestare con i vertici della Regione per il mancato invito iniziale, poi esteso a OrSA con un importante riscontro positivo tra i partecipanti, sia tra i lavoratori che tra alcuni dei relatori presenti.

Allora il mancato invito della nostra OS al seminario del 17 febbraio è stato forse dovuto alla presenza, tra i relatori, dell'A.D. di FS Mauro Moretti?

Ancora una volta qualcuno gioca con l'equivoco e prende in giro i lavoratori di Viale Lavagnini! Non ci stancheremo mai di ripeterlo: il declino dell'ex Servizio Materiale e Trazione, che sta portando fuori da FS le attività di ingegneria, le attività di ricerca e sperimentazione, e la certificazione del materiale rotabile, è una conseguenza *naturale* del processo di liberalizzazione/privatizzazione del trasporto ferroviario che dunque si colloca all'interno del processo di frantumazione societaria delle Ferrovie dello Stato.

Da quel che ci hanno riferito circa l'intervento dell'Ing. Mauro Moretti a questo seminario, le sue parole confermano lo scenario da noi previsto, non per essere la *Cassandra* della situazione ma questa è la realtà! Chiunque ancora si ostini, tra i rappresentanti sindacali confederali, a parlare di un futuro per i lavoratori e per le strutture del CSO o dell'ingegneria di Viale Lavagnini, all'interno di Trenitalia e del Gruppo FS, ci è o ci fa!

Lo stesso Presidente di Trenitalia Zanichelli l'ha detto al convegno del 22 gennaio, lo stesso A.D. Moretti lo ha ribadito al seminario del 17 febbraio; e da quel che si è saputo anche l'Assessore Regionale Riccardo Conti è stato chiaro in tal senso, ribadendo quanto in più occasioni aveva già detto: all'Osmannoro la manutenzione e la pulizia dei treni è di Trenitalia; le funzioni del CSO si devono interfacciare con l'Agenzia (ANSF), l'Università e le Imprese. Tuttavia ancora non è ben chiaro chi lo dovrà gestire e se il personale dovrà essere quello ex Trenitalia; Conti, addirittura, avrebbe ipotizzato che il CSO sia gestito da Italcertifer.

Moretti ha parlato della prosecuzione dello smantellamento di Viale Lavagnini come necessità dovuta al nuovo scenario che si è venuto a creare in Italia a seguito delle liberalizzazioni, cosa che noi abbiamo intuito e denunciato più volte già molti anni fa, lottando contro la liberalizzazione, al contrario dei sindacati confederali che invece non vi si oppongono e la condividono.

Moretti ha altresì parlato di voler estirparne dei “cancro” dovuti a connivenze esistenti all’interno e all’esterno dell’impresa. Certo se egli sa e conosce, bene fa a *bonificare* ed *estirpare* situazioni che altrimenti potrebbero danneggiare l’impresa, altrimenti, fare di tutta un’erba un fascio non giova ad alcuno. Sembra che anche nella riunione dei dirigenti del Gruppo, che si è svolta a Roma alla fine del mese di febbraio in occasione della presentazione del *Progetto 400 quadri*, Moretti avrebbe parlato di una nuova cultura del lavoro contro i corporativismi [bellissima la lettera aperta, in risposta a Moretti, del Segretario Generale Armando Romeo], i parassitismi, i privilegi e finanche il malaffare.

I ferrovieri per primi e più volte hanno denunciato rivoltanti situazioni di malaffare, ma da qui a richiamare una nuova cultura del lavoro per distruggere i giusti diritti, paragonandoli a troppi privilegi che i lavoratori avrebbero, ce ne corre!!

Purtroppo non è la prima volta che Moretti offende i lavoratori; già in occasione di un convegno di Legambiente chiamò i ferrovieri *corporativi dalla pancia piena*, e ancora *soggetti strani* [...] e [...] *irresponsabili che affrontano le notti di lavoro senza un riposo adeguato, perché giocano a calcetto, per poi lamentarsi della sicurezza ferroviaria* al processo di Crevalcore. Per non parlare delle incredibili parole che egli ha pronunciato nel corso di un’audizione al Senato il 2 febbraio scorso, nella quale ha affermato che con l’agente solo [...] *si è ridotto il numero degli incidenti che prima non si comprendevano. Incidenti che, secondo la letteratura in materia di incidenti aerei, sembrerebbero potersi ricondurre anche a possibili liti di coppia tra i macchinisti* [...].

Di recente la nostra struttura regionale, a proposito di un recente libro scritto da un inviato del Sole 24 Ore, ha affermato che questo giornalista non ha scritto tutto ma soltanto ciò che ha voluto; suddetto libro-inchiesta non ci ha convinti affatto, pare semplicemente scritto per *sputtanare* le Ferrovie dello Stato e per aprire la strada al *salvatore* del trasporto ferroviario Luca Cordero di Montezemolo, per giustificare le gare e le societizzazioni.

Noi non ci stancheremo mai di lottare e di denunciare per fare comprendere all’opinione pubblica che le liberalizzazioni spingono verso costi sociali elevatissimi che poi saranno pagati dalla stessa collettività e quindi dagli stessi lavoratori, pendolari e viaggiatori: il deterioramento delle condizioni di vita e di lavoro, la precarietà dei contratti, l’instabilità reddituale e occupazionale (pre-pensionamenti, ammortizzatori sociali, quali il fondo di sostegno per accompagnare i ferrovieri alla pensione, ecc...) oltre, naturalmente, ad un vero e proprio saccheggio nazionale che per dimensioni risulta analogo a quello avvenuto nei paesi dell’est europeo dopo la caduta del muro.

Mentre i cittadini e i lavoratori soffrono, continua la svendita del futuro della Nazione *per poco amor patrio e tanto amor proprio*. Il saccheggio della cosa pubblica sembra continuare indisturbato col favore del mondo politico e sindacale, mentre i manager vengono scandalosamente pagati con stipendi che basterebbero a mantenere almeno tre generazioni della loro progenie! Il tutto mentre si stanno distruggendo le ferrovie, in particolare nella nostra Regione, con uno svuotamento di lavorazioni e di servizi nel totale silenzio delle istituzioni e della politica.

## **NON FARSI INFINOCCHIARE**

Questa espressione significa non farsi imbrogliare. *L'etimo del verbo deriva chiaramente dalla pianta del finocchio, usata dai norcini per produrre il gustoso salume tipico toscano: la finocchiona. Alcuni commercianti di vino di scarsa qualità, usavano offrire al cliente un panino di finocchiona prima di far loro assaggiare il vino da comprare. Il sapore del finocchio alterava il gusto del cliente che non era quindi in grado di valutare la bontà del vino.* (Firenze Informa, Modi di dire Fiorentini)

Purtroppo, sono molti coloro che si stanno facendo *infinocchiare* dalla meraviglia del “libero” mercato ferroviario, rappresentato dal **treno francese** che si chiamerà “Italo” (proprio per *infinocchiarci*) della società **Ntv, una società straniera** in mano a banche, assicurazioni e fondi lussemburghesi in possesso alla grande finanza mondiale che cirolerà sulla rete ferroviaria italiana con un **software francese** mentre, al contrario, gli altri paesi europei difendono le proprie aziende strategiche quali appunto le ferrovie. *Pauvre pays!*

Ancora di più sono coloro che si fanno *infinocchiare* e credono che con le privatizzazioni i servizi miglioreranno e/o costeranno di meno.

C'è voluta la Corte dei Conti, con un *malloposo* documento di 300 pagine disponibile integralmente sul sito della Corte, per dirci che in Italia, dopo le privatizzazioni, le ex aziende pubbliche hanno aumentato la capacità di generare profitti, grazie agli aumenti delle tariffe e non al recupero di efficienza. La Corte ha affermato che è *“tuttavia da osservare che l'aumento della profittabilità delle imprese regolate è in larga parte dovuto, più che a recuperi di efficienza sul lato dei costi, all'aumento delle tariffe che, infatti risultano notevolmente più elevate di quelle richieste agli utenti degli altri paesi europei, senza che i dati disponibili forniscano conclusioni univoche sulla effettiva funzionalità di tali aumenti alla promozione delle politiche di investimento delle società privatizzate”*.

Purtroppo anche tra i ferrovieri vi sono quelli che si fanno *infinocchiare* da certe sirene confederali che cantano la liberalizzazione e propongono di affrontarla con ccnl inadeguati e arretrati. I ferrovieri hanno un'unica strada per conquistare la cosiddetta *clausola sociale*, impedire il dumping ed imporre un unico contratto di lavoro del settore: la lotta!

I sindacati potranno coinvolgere in questa lotta ferrovieri e autoferrotranvieri solo se sapranno ritrovare obiettivi che siano convincenti, piattaforme concrete nella ricerca di miglioramenti delle condizioni di vita e di lavoro, costruite con un percorso veramente democratico che veda protagonisti in prima persona i lavoratori.

L'abbattimento del reddito, e quindi del livello di vita, quale conseguenza anche delle recenti piattaforme delle attività ferroviarie e degli autoferrotranvieri, non è stato affatto compensato né da una maggiore tutela dell'occupazione né da una maggiore sicurezza sul lavoro, e neppure da una maggiore tutela sociale; tali tutele sono state anzi fortemente ridimensionate.

Non è possibile tollerare che in Italia il 10% più ricco della popolazione possieda il 45% della ricchezza del paese, mentre il 50% della popolazione possiede solo il 10% di tale ricchezza!

## **PUBBLICO/PRIVATO**

Sicuramente non ci collochiamo tra i cosiddetti statalisti né tanto meno tra coloro che propugnano il socialismo attraverso la proprietà statale; siamo però favorevoli ad un intervento statale ove ciò occorra, ovvero non accettiamo la privatizzazione massiccia di tutto l'apparato economico e industriale in mano allo Stato.

In poche parole, non accettiamo la politica liberista prima di tutto perché questo liberismo globale, il peggiore che esista, sta saccheggiando il paese per interessi propri; quindi, senza identificare lo statalismo con l'assistenzialismo, a noi interessa la centralizzazione di una politica tesa a difendere e potenziare i settori di punta del paese, dunque anche dell'impresa ferroviaria intesa sia come infrastruttura e ingegneria che trasporto.

In definitiva la distinzione tra pubblico e privato è del tutto irrilevante, ciò che interessa è appunto la politica. Oggi questa politica, applicata nelle ferrovie, sembra stia minando le eccellenze strategiche e attraverso il libero mercato globale, pare favorirne una vera e sostanziale svendita alla grande finanza e industria, subordinata ad interessi e ambienti politico-economici stranieri, oltreché mettere in discussione diritti, trattamenti economici e normativi dei lavoratori.

Firenze, 26 marzo 2010

La Segreteria Regionale OrSA Toscana



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

E – Mail:

[sr.firenze.orsaferrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sr.firenze.orsaferrovie@sindacatoorsa.it)

Sito: [www.orsaferrvietoscana.it](http://www.orsaferrvietoscana.it)