



Prot. n. 15011/1.8.6.6

Firenze, 27 novembre 2008

- All'Assessore regionale Riccardo Conti
- Al Direttore Divisione trasporto regionale di Trenitalia Giancarlo Laguzzi
- Al Diretto rapporti istituzionali di Trenitalia Alberto Scattone
- Alle OO.SS. settore ferrovie

e. p.c.

- Al Presidente del Consiglio regionale
- Ai Consiglieri regionali
- Al Presidente della Giunta regionale
- Al Segretario generale del Consiglio regionale

LORO SEDI

OGGETTO: Nuovo orario ferroviario, traffico regionale e conseguenze sui treni dei pendolari.
AUDIZIONE

La Sesta Commissione consiliare permanente di questo Consiglio ha convenuto di tenere una audizione in merito ai problemi legati al nuovo orario ferroviario, al traffico regionale e in particolare per quanto riguarda le conseguenze sui treni dei pendolari.

I soggetti in indirizzo sono invitati alla audizione stessa che si terrà il giorno

Mercoledì 3 dicembre 2008 alle ore 11.00

presso la sede del Consiglio regionale, Via Cavour n. 2 - Firenze.

Con i migliori saluti.

Il Presidente
Erasmus D'Angelis

Nota per i Rappresentanti nelle Istituzioni Locali e Nazionali

Le riflessioni e proposte dei lavoratori sul trasporto ferroviario alla luce della crisi economico-finanziaria

Premesso che in Italia la liberalizzazione e lo scenario competitivo non ha eguali nei Paesi del resto d'Europa, così come da tabella sotto-riprodotta (fonte FS)

Infatti, nella seduta del 18 gennaio 2007 l'aula di Strasburgo ha respinto la richiesta della Commissione Trasporti di fissare una data, sebbene allungata al 2017, per la liberalizzazione del mercato nazionale passeggeri su ferrovia (servizi media lunga percorrenza). Dal primo gennaio 2010 è stata comunque fissata l'apertura al traffico internazionale passeggeri. Il trasporto merci internazionale e nazionale è invece già aperto a tutti gli operatori. Il trasporto passeggeri regionale è liberalizzato e possono effettuarlo solo le imprese ferroviarie titolari di "contratto di servizio" con la Regione.

Premesso che il Piano Industriale 2007-2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato argomentava la tabella sopra-riprodotta, come di seguito: "il mercato ferroviario nazionale è liberalizzato per il trasporto merci e passeggeri media/lunga percorrenza. E' in fase di completamento la liberalizzazione del trasporto pubblico locale: le modalità con cui nel nostro Paese sono state recepite le direttive europee sulla liberalizzazione del settore aprono ampi spazi alla competizione intra-modale, alla concorrenza di imprese ex monopolisti esteri, alle quali le poche imprese nazionali che hanno iniziato sul mercato, svolgono un ruolo di "apri pista".

Infatti da quel poco a noi conosciuto, le imprese ex monopolisti esteri, avrebbero conseguito in Italia le seguenti acquisizioni: la DEUTSCHE BAHN ha una quota del 30% della società di trasporto merci RAIL TRACTION COMPANY; che un'altra compagnia, la RAILON ITALIA, controllata dalle stesse ferrovie Tedesche DB, è entrata nel Gruppo FERROVIE NORD MILANO acquisendo il 49% di NORD CARGO; che nel trasporto merci in Italia già operano gli svizzeri di SBB e i francesi di FRET; che sono in fase di studio diverse sinergie tra il Gruppo FS e altre aziende ferroviarie straniere; che la nuova società ferroviaria nazionale passeggeri NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), iscritta alla Camera di Commercio di Roma, con un capitale di un milione di euro, è partecipata dalla quota azionaria del 20% dall'azienda statale francese SNCF.

Premesso che l'Amministratore Delegato di FS, Mauro Moretti, ha dichiarato di aver scritto una lettera commissario europeo del Trasporto Antonio Tajani, denunciando di aver fatto domanda per entrare in Francia ma che gli è stato risposto che non c'era ancora una legge di applicazione.

Intatti, il problema è che nel resto d'Europa, almeno nel trasporto ferroviario passeggeri nazionale, nessun paese permette la penetrazione di operatori stranieri né privati né pubblici; solo in Italia questa "colonizzazione", come dice lo stesso AD Moretti, sta avvenendo.

Premesso che le manovre finanziarie hanno previsto pesanti tagli per le Ferrovie, sia per l'infrastruttura che per il trasporto, così come risulta ridotta la spesa delle Regioni per il servizio ferroviario.

Infatti, lo stesso Mauro Moretti ha dichiarato più volte di non essere in grado di offrire un servizio ferroviario adeguato, sia a causa dei ridotti contributi sia per il contenimento delle tariffe; contributi e tariffe molto più basse, a suo dire, di quelli concessi altre reti ferroviarie europee.

Premesso che la domanda di mobilità di persone e di merci in Italia era prevista in continua crescita sulle reti di trasporto nazionali.

Infatti, il piano industriale 2007-2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato si poneva l'obiettivo di intercettare questa crescente domanda di trasporto.

Premesso che la crisi finanziaria si sta aggravando, che questa crisi è molto più grave della "grande depressione", che sta investendo tutti i principali settori dell'economia globale, che nulla sarà più come prima, ciò nonostante le eccezionali misure adottate.

Infatti, tali misure prevedono finanche il salvataggio delle banche con la nazionalizzazione di fatto. Inoltre, il piano anticrisi prevede lo stanziamento di fondi a favore delle famiglie e delle imprese, finanche il blocco delle tariffe, comprese le tariffe ferroviarie sulle tratte regionali e locali.

Premesso che l'economia reale è in crisi, che il livello di occupazione dei lavoratori è sceso, che l'aumento risultante della disoccupazione sta causando una drastica riduzione delle spesa dei consumatori che, a sua volta si sta ripercuotendo sui livelli della produzione di beni e servizi, compresi i servizi ferroviari.

Infatti, gli scenari di crisi prevedono una forte riduzione anche della mobilità ferroviaria, sia nel business alta velocità che nel trasporto pendolare, come pure nel trasporto intermodale e nella logistica.

PROPONIAMO

Che siano prese straordinarie decisioni che rimandino a dopo il 2017 la liberalizzazione del trasporto ferroviario sia regionale passeggeri che nazionale passeggeri interno, così come deciso dal Parlamento di Strasburgo e da tutti gli altri Paesi dell'Unione Europea.

Che lo Stato, adeguandosi a tale decisione, fermi fino al 2017 le Società ferroviarie private o pubbliche straniere che stanno per entrare nel trasporto ferroviario in Italia, e le liquidi.

Per esempio: visto che NTV dalla primavera 2011 dovrebbe cominciare il servizio di collegamento ad AV con 25 treni Agv della Alstom; visto che le FS stanno preparando il bando di una gara per l'acquisto di ben 50 treni per l'AV; si dovrebbe liquidare la società NTV, con il conseguente acquisto dei treni Alstom in FS.

CIO' SI PUO' FARE ED HA UN IMPORTANTE PRECEDENTE NEL CAMPO FERROVIARIO: la società SisTAV, *privata*, fu creata per la costruzione delle linee ad alta velocità, successivamente i privati furono liquidati e la società fu nazionalizzata in TAV (Gruppo FS).

L'allineamento all'Europa rimanderà l'apertura alla libera concorrenza e ciò permetterà alle Aziende di prepararsi ancora meglio alla liberalizzazione senza rischiare di essere "depredate", permettendo altresì il concretizzarsi delle condizioni di reciprocità in tutti i Paesi Europei.

Come pure permetterà ai lavoratori, alle loro Organizzazioni Sindacali e alle Aziende di arrivare nei tempi dovuti, e senza l'assillo del libero mercato (attualmente penalizzato dalla crisi economica), alle regole che ne disciplinino il funzionamento e con un CCNL che le raccolga.

In poche parole che permetterà al Paese di prepararsi nel modo migliore alla concorrenza e non alla *svendita* dell'economia del Paese, che permetterà di fronteggiare ed impedire una sorta di colonizzazione del trasporto ferroviario in Italia, per far sì che ancora una volta le ferrovie tornino ad avere una funzione di volano per lo sviluppo e l'industria del nostro paese, per rilanciare l'industria ferroviaria.

Alla luce della grave e lunga crisi economica/finanziaria che si prospetta, siamo a proporre decisioni coraggiose, che si allineano alle decisioni europee, in difesa delle ferrovie, di una rete strategica e importante, fondamentale per lo sviluppo economico e il benessere nazionale.

RESOCONTO DELL'ASSEMBLEA REGIONALE PROMOSSA DA LEGAMBIENTE
IN CONCLUSIONE DELLA CAMPAGNA PENDOLARIA
SVOLTASI MARTEDI 2 DICEMBRE 2008 A FIRENZE
PRESSO LA SALA DEL GONFALONE DEL CONSIGLIO DELLA REGIONE TOSCANA

All'assemblea regionale hanno aderito e partecipato, per un confronto a più voci, i partecipanti di cui al volantino di propaganda dell'iniziativa trasmessovi da più giorni.

Non voglio rappresentarvi nei minimi particolari gli interventi che si sono succeduti tra gli Amministratori, i Sindacalisti, gli Ambientalisti, i Pendolari, gli Utenti, i Consumatori, ma il dato di partenza è stato quello del nuovo orario ferroviario e delle conseguenze sul servizio pendolare e sui treni a lunga percorrenza, alla luce dell'attivazione dell'alta velocità.

Al di là delle visioni più o meno diversificate tra Organizzazioni Sindacali, Pendolari, ecc... tutti hanno segnalato la necessità di avere un servizio di alta velocità senza che questo interferisca o danneggi il servizio regionale o locale, la necessità di un potenziamento dei servizi locali e metropolitani su ferro, ecc...ecc...ecc..., è stato indicato anche l'obiettivo, per dare seguito all'iniziativa di oggi, di costituire un comitato permanente che consolidi l'alleanza tra i ferrovieri e i pendolari.

Pertanto, sorvolando su tutte le problematiche inerenti il servizio ferroviario, l'assistenza ai viaggiatori, ovvero la pulizia dei treni, l'abbandono e il degrado delle stazioni, la puntualità dei treni, insomma il mantenimento del servizio, che nella Regione Toscana è stato più o meno centrato, e la qualità, che al contrario non viene garantita o migliorata, mi soffermo e vi segnalo quanto è stato detto dall'Assessore ai Trasporti della Regione Toscana Riccardo CONTI, e dal Direttore Trasporto Regionale Francesco CIOFFI.

L'Assessore CONTI ha illustrato la situazione del trasporto ferroviario nella Regione, con annessi e connessi, rispondendo a qualche domanda per poi concludere dicendo che il nuovo orario ferroviario per la Regione Toscana non partirà il 14 dicembre ma a gennaio e/o nei primi mesi del prossimo anno 2009. Questo a causa di beghe di Governo su finanziamenti e decreto, riferito ai provvedimenti anti/crisi economica. Pertanto non si aprirà la nuova stazione cittadina di Firenze Porta al Prato (servizio metropolitano) con i servizi da Siena, ecc...; non entrerà in vigore il potenziamento del servizio sulla Tirrenica nord (memorario).

CONTI, ha continuato, affermando che è intenzione della Regione Toscana stabilizzare il memorario per tre anni, e che la Regione stessa è pronta a firmare il contratto di servizio a catalogo, a partire dal prossimo mese di gennaio, così come predisposto nei contenuti da Trenitalia. Per poi concludere affermando che i lavoratori devono smetterla di avere atteggiamenti difensivi e demagogici, riferendosi non solo alle garanzie di contratto nelle eventuali cessioni di aziende o di contratto, ma anche riferendosi all'equipaggio treno.

Il Direttore CIOFFI, dopo aver risposto e fatto alcune considerazioni sul dibattito sviluppato nel corso della mattinata, ha dichiarato che apprendeva lì la disponibilità della Regione Toscana a firmare il contratto di servizio per tre anni, e che quindi a gennaio si poteva definire il contratto con i prezzi a catalogo che Trenitalia ha predisposto, che contengono una scommessa di impresa, in quanto con lo scopo di contenere i prezzi gli stessi sono previsti con il macchinista solo e con il capo treno solo.

Il presente appunto è esteso oltre che, alla Segreteria Regionale, ai Segretari Provinciali, ai Segretari di Settore della Regione Toscana, anche alla Segreteria Generale, per le importanti dichiarazioni fatte nell'assemblea in parola, anche per preparare una risposta del Sindacato già per domani in occasione dell'audizione prevista dalla 6^a Commissione della Regione Toscana.

CUB, SdL presenti all'iniziativa di oggi ci chiedono di partecipare alla manifestazione che terranno nella città di Firenze, con corteo, in occasione dello sciopero del 12 dicembre, dobbiamo decidere cosa fare come OrSA Toscana, vorrebbero una adesione formale al corteo!

Altresì, Lega Ambiente, i Comitati dei pendolari, CUB SdL ci chiedono di partecipare alla manifestazione che è prevista in occasione dell'inizio del nuovo orario ferroviario il 14 dicembre 2008, presso la Stazione di Firenze SMN; anche qua vorrebbero una adesione formale.

Infine CUB ed SdL ci chiedono di predisporre un documento comune da presentare all'audizione che si terrà domani 3 dicembre, presso il Consiglio regionale in merito al nuovo orario ferroviario, traffico regionale e conseguenze sui treni dei pendolari.

Allegati troverete i volantini fatti e divulgati per l'occasione da OrSA, compreso il testo dell'intervento tenuto in occasione dell'assemblea.

Inoltre, allegato troverete una bozza di nota "Nota per i Rappresentanti nelle Istituzioni Locali e Nazionali - Le riflessioni e proposte dei lavoratori sul trasporto ferroviario alla luce della crisi economico-finanziaria", brevemente accennata nel corso del nostro intervento come Segreteria Regionale Toscana OrSA, e che domani avremmo voluto presentare alla 6^a Commissione.

Su questo chiediamo cosa ne pensi la Segreteria Generale!

AL CONVEGNO E' STATA APPROVATA ANCHE UNA MOZIONE PER DANTE (allegata).

RICAPITOLANDO, GIA' PER AGIRE DA DOMANI, OCCORRE ENTRO POCO TEMPO AVERE LE RISPOSTE A QUELLE RICHIESTE CHE HO DI SOPRA ESPOSTO.

Grazie!

MOZIONE SCIOPERO E DE ANGELIS

Chiediamo il reintegro in servizio del macchinista, delegato alla sicurezza, Dante De Angelis, licenziato lo scorso 15 agosto per aver difeso la sicurezza dei ferrovieri e degli utenti.

Con questa azione il gruppo dirigente di FS SpA apre uno scontro senza precedenti contro i lavoratori delle FS, ai quali chiede di tacere anche quando, nel ruolo di RLS, hanno l'obbligo di segnalare ogni possibile elemento di rischio che possa pregiudicare la sicurezza dei lavoratori, dei treni e dei cittadini che ogni giorno ne usufruiscono con fiducia.

Tale licenziamento rappresenta un inaccettabile attacco alle libertà sindacali, alla sicurezza del lavoro e ai diritti costituzionali.

Condanniamo le durezze delle dichiarazioni dell'AD delle FS Mauro Moretti al convegno dei pendolari di Legambiente a Roma, riferite ai macchinisti e al CCNL.

Contemporaneamente, viste le motivazioni alla base dell'ordinanza di differimento dello sciopero promosso, non per aumenti salariali, ma per la riassunzione di Dante De Angelis, nel pieno rispetto delle regole indicate nella Legge, CONDANNIAMO la terza "precettazione" attuata dal Ministro dei Trasporti, e SOLIDARIZZIAMO con i lavoratori.

Denunciamo altresì il grave atto intimidatorio avvenuto alla Stazione di Firenze SMN, ove venerdì 28 novembre è stata impedito, ai ferrovieri del Sindacato OrSA di distribuire ai cittadini il comunicato che denunciava questa ennesima precettazione.