



Organizzazione
Sindacati Autonomi
e di Base
Settore ferrovie

I lavoratori delle ferrovie
per il mantenimento e lo
sviluppo dell'occupazione
per un servizio ferroviario
sicuro sociale e pubblico



L'ALTA VELOCITA'

L'*Economist* ha fatto una previsione: "L'AV (Alta Velocità) è il modo futuro di viaggiare dei ricchi europei, mentre i poveri useranno i voli low-cost con livelli di comfort molto inferiori".

A partire dal 13 dicembre 2008 per andare da Milano a Bologna occorrerà un'ora, per arrivare a Roma ne basteranno 3 e mezza che si ridurranno a 3 alla fine del 2009.

Trenitalia sta preparando il bando di una gara per l'acquisto di ben 50 supertreni per l'AV (per la prima volta acquistati senza che i capitolati per gare siano scritti dalla Direzione Ingegneria di Viale Spartaco Lavagnini a Firenze, il che comporta un ulteriore affossamento

della più prestigiosa sede di alta ingegneria ferroviaria presente nel nostro Paese), che vanno ad aggiungersi ai 60 Etr 500 (Eurostar), ai 14 Etr 480 (Pendolini), ai 9 Etr 460 (Pendolini) e all'imminente consegna di 12 Etr 600 (Pendolini), che porteranno il totale esistente di 95 treni completi ai 145 complessivi a regime.

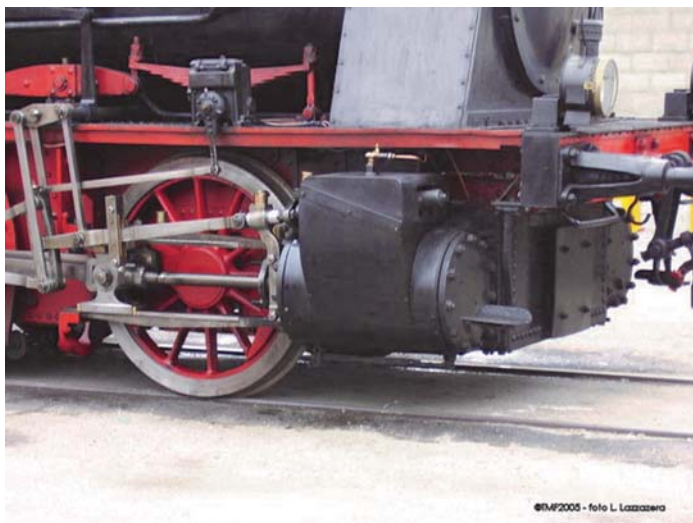
Dalla primavera del 2011 dovrebbe cominciare il servizio di collegamento ad AV dei 25 Agv della Alstom, le "schegge rosso ferrari", della società NTV, con 54 viaggi al giorno e prezzi differenziati a seconda del livello del servizio che verrà offerto ai viaggiatori, i quali saranno suddivisi in diverse "fasce" (non parlano di **classe**, è una brutta

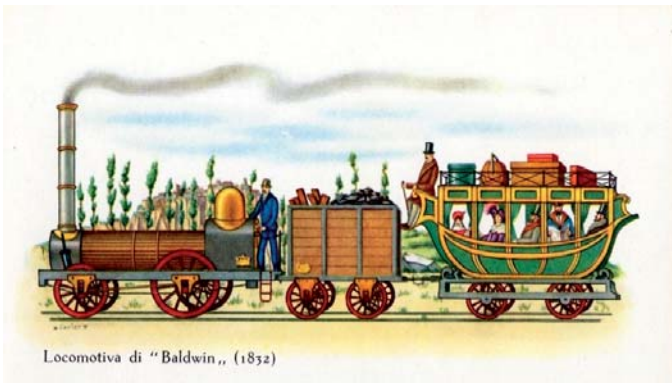
parola dal doppio senso!): *high spenders, business, turisti, famiglie, giovani, ecc...*

IL TAGLIO DEI TRENI PENDOLARI

Nessuno si interessa degli oltre 2 milioni di pendolari, su 13 milioni di italiani che si spostano quotidianamente, che utilizzano il treno per andare a lavoro o a scuola; e nessuno si ricorda che occorrono 6 miliardi e mezzo di euro per l'acquisto di 1000 nuovi treni pendolari e servizi regionali, e che tale investimento continua ad essere rinviato per mancanza di finanziamenti. Tutto ciò mentre il servizio regionale attuale conta treni che risultano insufficienti, vecchi, sovente sporchi e vandalizzati, affollati, lenti e carenti di manutenzione.

L'amministratore delegato di FS, Mauro Moretti, pensa al mercato e sviluppa soltanto i servizi remunerativi e redditizi lanciandosi nell'alta velocità in modo da saturare questo servizio per far fronte alla concorrenza che è alle porte; con questa scelta abbandona il cosiddetto servizio univer-





Locomotiva di "Baldwin,, (1852)

sale di lunga percorrenza, intercity ed espressi, visto che non viene finanziato dallo Stato.

A tale scopo sta cercando di attuare una nuova divisionalizzazione delle ferrovie. Il progetto dovrebbe concretizzarsi nella divisione di una ferrovia "ricca" e di una ferrovia "povera": alta velocità da una parte; regionale, lunga percorrenza e cargo dall'altra.

I TAGLI OCCUPAZIONALI

Questo disegno lo si può intravedere nella Regione Toscana ove è previsto, al fine di favorire l'AV, non solo un taglio del 7% di traffico per i treni regionali (da giugno 2009 sono previsti ulteriori restringimenti di traffico regionale), ma anche la deviazione di tutti gli altri treni che non siano del servizio AV dalla linea direttissima alla

vecchia "linea lenta", con notevoli allungamenti dei tempi di percorrenza da e per il Valdarno, Arezzo e oltre. In poche parole un evidente peggioramento del servizio in termini di quantità e qualità. A ciò si aggiunga anche un ulteriore taglio sui treni IC ed Exp che oggi molto spesso sopperiscono alla carenze nei servizi interregionali e regionali.

E per Firenze e la Toscana c'è un'ulteriore isolamento e declassamento: infatti, ben 18 eurostar "salteranno" la stazione di Firenze SMN.

Quanto sopra si traduce per Firenze e per la Toscana in ulteriori tagli occupazionali, non solo nelle Società del Gruppo FS ma anche in tutto l'indotto ferroviario.

L'attivazione del nuovo orario ferroviario, per la Toscana e Firenze in particolare, si traduce *de fac-*

to in notevoli tagli occupazionali tra il personale di bordo e il personale di macchina, nella manutenzione officina come pure negli uffici, nelle stazioni, nelle biglietterie, in tutti i settori. La verità è che se si diminuisce la produzione, se non vi è sviluppo di produzione, non ci sarà tenuta occupazionale né tanto meno sviluppo dell'occupazione.

L'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, ha una sua ricetta e l'ha rivelata intervenendo ad un convegno sulla sicurezza stradale: *"Con queste tariffe rischiamo di farci male due volte perché non saremo in grado di offrire un servizio ferroviario adeguato e quindi rischiamo di essere colonizzati (...)* *Le tariffe del trasporto locale sono di 3,6 cente-*



simi di euro per ogni persona trasportata per un km. Sulle tratte nazionali invece questa tariffa sale al 10,5 centesimi per km. In Francia e Germania le Ferrovie guadagnano il doppio e in più gli enti locali investono in nuovo materiale rotabile". Conclude Moretti: "se avessi i contributi delle ferrovie francesi avrei un conto economico in attivo di 800 mln di euro al netto degli oneri finanziari".

LE LIBERALIZZAZIONI

In sostanza Moretti ha anticipato cosa vuol dire concorrenza nel trasporto ferroviario, cosa significa aver dato il via libera all'ingresso di altri concorrenti, naturalmente nelle sole tratte redditizie... (infatti sarebbe folle colui

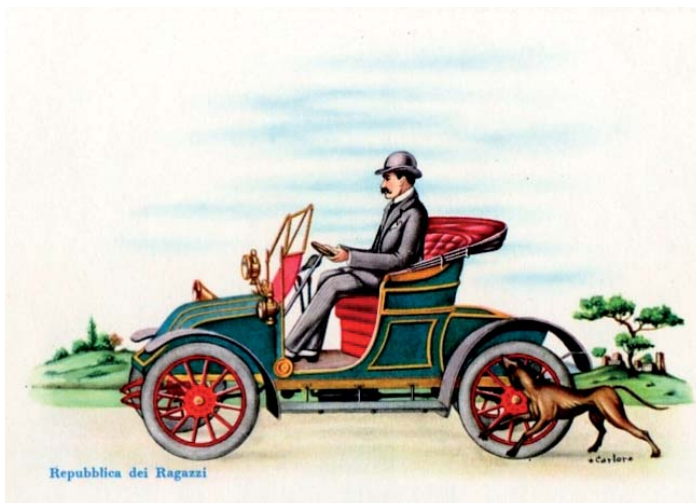
che si mettesse a far treni laddove non può guadagnare!!). Pertanto, Trenitalia non solo aumenterà il costo dei biglietti ferroviari ma sicuramente, se non riceverà i necessari contributi pubblici, non si accollerà di certo l'onere del trasporto pubblico locale meno redditizio.

Rispetto alla "colonizzazione" ferroviaria, la denuncia di Moretti di aver permesso alle Ferrovie Francesi SnCF di entrare nel mercato ferroviario nazionale passeggeri dice il vero (è nota infatti la partecipazione azionaria del 20% dell'azienda statale francese nella nuova compagnia ferroviaria privata Ntv) ma è assolutamente strumentale. È risaputo che sul mercato ferroviario italiano, sia passeggeri che merci, si

siano già avventati i grandi colossi pubblici delle aziende ferroviarie nazionali di Francia e Germania, grazie alle liberalizzazioni e privatizzazioni del trasporto ferroviario volute ed attuate in Italia da tutti i Governi, di sinistra come di destra, che si sono succeduti negli ultimi 15 anni, sulla base delle famigerate direttive Prodi-d'Alema-Bersani e con la connivenza di certi ambienti sindacali.

LE PRIVATIZZAZIONI

La società di trasporto merci Rail Traction Company, fondata da Sciarrone oggi amministratore delegato di Ntv, ha al suo interno una quota del 30% delle ferrovie tedesche Deutsche Bahn. Un'altra compagnia, Railon Italia, controllata dalle stesse ferrovie tedesche DB, è entrata nel Gruppo Ferrovie Nord Milano acquistando il 49% di Nord Cargo, proprio nel nord Italia dove il trasporto merci produce risultati e profitti. Proprio nel trasporto merci in Italia già operano anche i francesi con Fret e gli svizzeri di Sbb.





Per dirla tutta, Moretti si presta a fare sinergie con questi operatori stranieri controllati dagli Stati, come è avvenuto ad esempio in fase di studio con DB per il trasporto merci attraverso i valichi del Brennero e del Gottardo, oppure nel trasporto passeggeri già attivo da anni con gli svizzeri in Cisalpino. Ma è noto che anche le ferrovie austriache e slovene si siano affacciate in Italia...

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 sta avvenendo. Significative le parole del presidente delle SnCF, Guillaume Pepy, nella doppia conferenza stampa

Parigi-Roma organizzata per annunciare l'ingresso nel capitale della società Ntv: siamo in Italia "... per imparare qualcosa lavorando su un altro mercato e in un regime di traffico liberalizzato". E pensare che il nullaosta a Ntv arrivò con la firma dell'allora ministro dei trasporti Bianchi!!!

L'ingresso dei francesi in Ntv mostra anche un altro aspetto, forse nascosto, ma riferibile a possibili difficoltà della cordata Montezemolo-Della Valle nel far fronte ad un investimento così impegnativo. Si tratta di un elemento facilmente intuibile anche nelle dichiarazioni di Moretti all'indomani dell'esposto presentato da Ntv all'Antitrust al fine di ottenere l'utilizzazione di locali di proprietà delle FS per la manutenzione dei

treni: "Ben venga l'istruttoria per abuso di posizione dominante avviata dall'antitrust, noi siamo sereni ed anzi in questo modo ci sarà la possibilità di chiedere conto di come in Italia nascono le società".

Chi sono questi valenti capitani d'industria, i soci di Ntv? Con il 38,4% Montezemolo, Della Valle e Punzo, con il 20,0% SnCF, con il 20,0% Intesa San Paolo, con il 15% Assicurazioni Generali, con il 5,0% Bombassei e con l'1,6% Sciarrone (alcuni nomi sono noti per aver fatto parte anche della cordata su Alitalia!).

IL POTERE DELLE BANCHE

Adesso che abbiamo riferito chi sono, vi invitiamo



a riflettere sul contenuto del volume di R&S MEDIOBANCA sui maggiori gruppi italiani, pubblicato questa estate e con i dati, resi noti sui quotidiani nazionali, “veramente impressionanti” come definiti ne La Repubblica di martedì 29 luglio 2008:

“Nel 2007, l'insieme dei 50 maggiori gruppi italiani ha chiuso i propri conti con 48,2 miliardi di profitti. Nel 2003, cinque anni prima i profitti erano stati pari a 18,2 miliardi. L'aumento degli utili è stato quindi del 161,5% (in cinque anni) e non si può parlare di crisi.”

“Le imprese pubbliche nei cinque anni considerati hanno aumentato i profitti del 75,2% mentre le private hanno fatto un volo da astronauti: i loro profitti sono aumentati del 242,8%.” “Le imprese pubbliche sono concentrate soprattutto nel settore energetico e nelle utilities (Eni, Enel, ...) mentre quelle private (...) sono soprattutto banche e assicurazioni”; “(...) i profitti delle banche sono cresciuti mediamente di oltre il 200% mentre le **Generali** (la più importante delle nostre assi-

curazioni) ha aumentato i propri utili del 187%”; “(...) **Intesa San Paolo** è arrivata a 7,3 miliardi e **Unicredit** si è collocata subito dopo con 6,6 miliardi di profitti”.

IL CRACK FINANZIARIO

A questo punto è d'obbligo parlare del crack che sta investendo la finanza e che non sarà privo di conseguenze per noi lavoratori.

Il sistema del capitalismo mondiale si basa sulla mercificazione di ogni forma di vita, sulla liberalizzazione di ogni attività economica, sulla deregolamentazione (senza regole) di ogni attività economica e sulla privatizzazione di tutto ciò che

dà profitto, alimentando crisi energetica, disastro alimentare e catastrofe ambientale. Questo sistema è stato la rovina per la stragrande maggioranza della popolazione mondiale ed ha portato negli ultimi decenni crisi frequenti e guerre che hanno accresciuto povertà, miseria, insicurezza, odio, ingiustizia.

Però questa crisi che ha investito la finanza è dovuta in realtà ad una grande truffa iniziata con l'invenzione americana del mutuo con l'autocertificazione, ovvero mutui concessi senza reali garanzie, i c.d. *mutui subprime*; in Italia i mutui sono concessi solo con garanzie adeguate, cioè sono *mutui prime*.



I mutui *subprime* venivano ceduti dalle banche a delle società specializzate che a loro volta emettevano obbligazioni che poi venivano acquistate dai risparmiatori con il miraggio di alti tassi, un meccanismo diabolico che “costringeva” i cittadini a comprare case, ottenere mutui e acquistare obbligazioni.

La crisi nasce perché i cittadini non riescono a pagare più le rate del mutuo, da qui l'effetto domino. I governi e le banche centrali però non hanno pensato a salvare questi cittadini: infatti i soldi vengono dati ai creditori (le banche) e non ai debitori (i cittadini); al contrario, il semplice acquisto delle case i cui mutui i cittadini non riescono più a pagare avrebbe sostenuto in un solo colpo le famiglie indebitate e le banche.

La realtà è che ancora una volta tutti i cittadini, o perlomeno quelli che pagano le tasse, hanno finanziato i fondi stanziati dal governo per salvare le banche rimettendoci quindi soldi e casa (immobili pignorati), mentre le banche sono salve così come i loro manager superpagati.



LE PERDITE DEI FONDI PENSIONE PRIVATI

Non solo, la catastrofe delle Borse avrà effetti duraturi anche sul sistema dei fondi pensione e la mancanza di garanzie in questa forma previdenziale privatizzata sta castigando doppiamente i lavoratori dipendenti. Infatti i fondi pensione sono in perdita: Cometa e Fonchim, fondi dei metalmeccanici e dei chimici, hanno perso 7 milioni di Euro in obbligazioni della Lehman Brothers, mentre il fondo Eurofer dei ferrovieri si è in parte salvato, rimettendoci 85 mila euro, solo perché a luglio si era sbarazzato del titolo azionario Lehman Brothers. La crisi finanziaria indotta dai mutui *subprime* americani è lungi dall'essere risolta, anzi, gli analisti

dicono che il peggio non è ancora arrivato; sempre più banche sono sull'orlo del fallimento e l'unico rimedio trovato dai super liberalizzatori di sinistra e di destra è l'intervento dello Stato. Ancora una volta si salvano gli speculatori con i soldi dei contribuenti, sottraendo risorse alle spese sociali!

Perché il governo non decreta la piena garanzia pubblica sui fondi pensione, così come ha fatto con le banche? Perché non si rilanciano i fondi pensione pubblici eliminando le agevolazioni fiscali per i fondi pensione privati, trasferendole invece sulle pensioni pubbliche? Perché ancora una volta i lavoratori, in particolare i più giovani che sono obbligati ad entrare in un fondo per garantirsi una pensione serena, devono



pagare i costi della speculazione finanziaria? La risposta è contenuta nella logica del liberismo e del mercato: privatizzare i profitti e socializzare le perdite!

LA PERDITA DEI POSTI DI LAVORO IN TOSCANA

I primi giorni di ottobre, in piena crisi finanziaria senza che questa apparentemente avesse colpito l'economia reale, due dati vengono resi noti: il crollo della produzione industriale in Italia nel mese di agosto, meno 14,3% rispetto allo stesso mese del 2007; l'impennata delle richieste di cassa integrazione, più 24,21% (73 mila lavoratori messi in cassa integrazione da gennaio ad agosto).

In particolare in Toscana gli ammortizzatori sociali dilagano, nessuna provincia è risparmiata e i lavoratori che rischiano il posto di lavoro sono 52 mila mentre nell'agricoltura i disoccupati sono saliti a 10 mila:

- cassa integrazione per 200 alla Gkn di Campi Bisenzio (Fi); a **Firenze** potrebbero essere tremila i licenziamenti



- nel settore alberghiero, in conseguenza del calo delle presenze e degli arrivi turistici. Il numero degli addetti è già ridotto all'osso e pieno di precariato e molti servizi sono stati affidati in appalto a cooperative;
- futuro a rischio alla Whirlpool per 650 a **Siena**, la cessione della fabbrica fa temere una prossima fuga delle attività dall'Italia;
- ha chiuso per 450 operai la Eaton a **Massa**; difficoltà nei cantieri Apuania;
- a **Prato** i lavoratori coinvolti in processi di crisi del tessile sono circa 1900;
- a **Pistoia** il comparto del mobile potrebbe chiedere lo stato di crisi;
- difficoltà nell'indotto della Breda a Pistoia;

- a **Lucca** sono minacciati il distretto della carta e il settore calzaturiero;
- ad **Arezzo** problemi nella moda e nel comparto orafa, frenato dai costi della materia prima;
- cassa integrazione per 450 operai alla Lucchini di **Piombino**, di proprietà russa;
- a **Livorno** cessano gli ammortizzatori alla Dhelli; l'Eni rinuncia a investire i 250 milioni che aveva promesso per costruire un nuovo impianto;
- a **Pisa** difficoltà nell'indotto della Piaggio e nel comparto farmaceutico;
- a **Grosseto** la delocalizzazione ha fatto sparire molte aziende.

In tutta la Toscana i tagli dei ministeri mettono in pericolo l'attività in vari centri di eccellenza e cen-



tinaia di posti di lavoro vengono messi in pericolo nel pubblico impiego: dalla Biblioteca nazionale di Firenze, sotto organico di 124 unità, all'Opificio delle Pietre Dure del capoluogo toscano, sotto di una ventina di unità, ai musei spesso chiusi per mancanza di personale o aperti grazie a lavoro straordinario, ecc... La carenza di risorse è diffusa e i tagli mettono in pericolo l'apertura al pubblico, la fruizione, l'erogazione dei servizi, la tutela ed il controllo del territorio, per non parlare dei tagli alle scuole, alle università e alla ricerca.

Qua il cerchio si chiude con quanto sopra detto sulle ferrovie e gli ulteriori tagli occupazionali, non solo nelle Società del Gruppo FS ma in tutto l'indotto ferroviario, con le evidenti ripercussioni e conseguenze circa la prospettiva di sviluppo economico per Firenze e la Toscana.

Oggi sembra che l'Unione Europea non consideri più illegittimi gli aiuti di Stato, infatti per le banche si fanno delle eccezioni. Le *Banche di interesse nazionale*, di fatto stata-

li, oggi non esistono più, sono tutte privatizzate, ma chi c'è dietro Banche e Fondazioni, chi regola le Banche centrali, è un mistero che vanifica ogni pretesa di democrazia.

LE PROPOSTE

Noi lavoratori siamo favorevoli al rilancio dell'economia reale ponendo al centro un piano industriale, modernizzando l'economia con grandi investimenti, anche europei, che sostengano decisamente lo sviluppo aumentando posti di lavoro in particolare nell'industria, rendendo stabile il lavoro e di conseguenza risolvendo anche la questione della precarietà.

A nostro parere occorre una riforma del mondo

finanziario al fine di combattere la speculazione che ha orizzonti internazionali di profitti rapidi e notevoli nel tempo e nello spazio, in contrasto con gli interessi complessivi del paese e del suo sviluppo, e che quindi va colpita impedendole di determinare il futuro economico del paese e di condizionare quello democratico e politico.

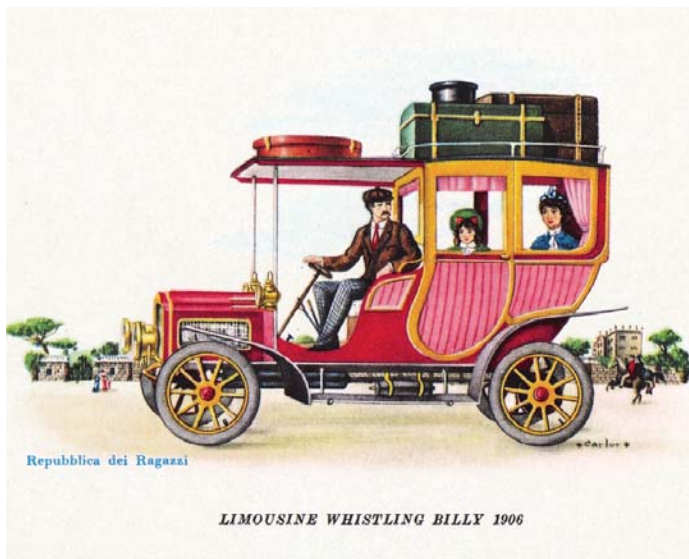
Occorre fermare la messa in vendita del paese, disincentivare e fermare le delocalizzazioni e le privatizzazioni, la distruzione o la svendita dei nostri settori strategici e di eccellenza (ENI, Finmeccanica, ENEL, Ferrovie, ecc.) i quali debbono invece servire per il rilancio economico di tutto il pa-



ese. Dobbiamo sviluppare una struttura industriale solida, indipendente da multinazionali estere, nei settori chiave.

La crisi del 1929 dovrebbe darci alcuni importanti insegnamenti: quella crisi coinvolse quasi tutto il mondo generando schiere di poveri disperati; alcune nazioni, in particolare l'Italia, reagirono avviando importanti opere pubbliche che in qualche modo fronteggiarono la grave crisi. Questa ricetta valida allora sarebbe ancora oggi miracolosa: in Francia e in Germania già si guarda a questo modello mentre in Italia si continua a privatizzare in nome di un liberismo sempre più stolto ed autolesionistico.

Nel nostro paese è da qualche decennio che non esiste politica di investimenti sostenuta dallo stato e con un minimo di pianificazione, come negli anni '60. La questione deve essere posta con molta chiarezza: o si tagliano gli interessi richiesti dalle banche e si utilizzano le risorse raccolte per investire in settori nuovi, distretti industriali e poli tecnologici e in tutte quel-



le infrastrutture oggi necessarie, oppure il paese è destinato a dequalificarsi, impoverirsi e contare sempre meno nel contesto europeo.

Rilanciare decisamente lo sviluppo è il modo per rendere stabile il lavoro e di conseguenza risolvere la questione del lavoro precario. Ed è anche il modo per spostare ed aumentare posti di lavoro all'industria e ai servizi all'industria, contribuendo così a diminuire la spesa pubblica.

Bisogna far presto e ci vuole coraggio per imboccare decisamente al contrario la strada intrapresa dagli ultimi governi. Ci dispiace poi non sentire alcuna proposta in tal senso né dall'opposizione,

che sembra invece persino più liberista del governo, né dalle istituzioni locali Regione, Province, Comuni che al di là dei proclami sono chiuse nella logica del neoliberismo, del mercato e delle privatizzazioni (acqua, latte, salute, educazione, gas, elettricità, telecomunicazioni, trasporti urbani, rifiuti, farmacie, cimiteri, banche, sicurezza...), né tanto meno dalle organizzazioni sindacali confederali.

LA SFIDUCIA NELLE OO.SS.

Non per nulla, purtroppo, in Italia si rilevano da tempo gli indici di pessimismo e di insicurezza più elevati d'Europa (Eurobarometro), e non si pensa a fare



progetti impegnativi per sé e la propria famiglia perché il futuro è troppo carico di rischi (Demos). Quest'ultimo sondaggio, realizzato da Demos & Pi per la Repubblica, rivela che tra i cittadini solo il 27% esprime fiducia nel Sindacato e il 25% verso Confindustria. Si tratta di indici fra i più bassi nella graduatoria dei principali riferimenti associativi e istituzionali in Italia. La fiducia nel Sindacato, soprattutto, scivola al livello minimo negli ultimi due anni. Inoltre, scende più in basso della media

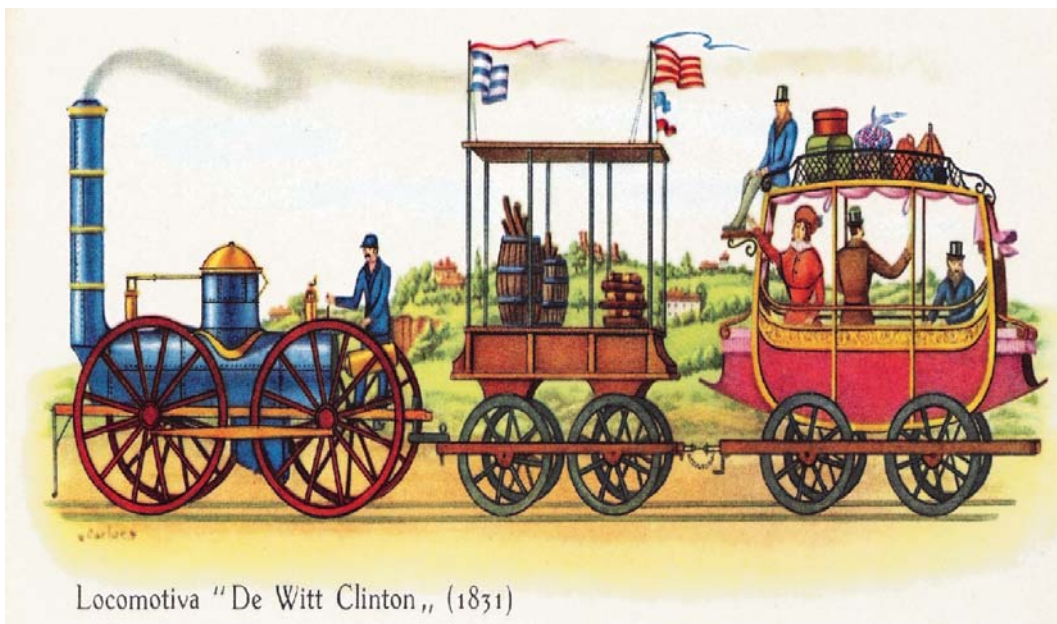


nella base di riferimento: gli operai (22%)(...) rispetto agli anni novanta (...) e alla stagione della concertazione, a cui si oppone, oggi, una società sconcertata(...) le tradizionali organizzazioni intermedie di rappresentan-

za non rappresentano più neppure i loro iscritti.(la Repubblica, 12/10/08).

Le pagine che seguono si propongono di affrontare la situazione politica sindacale, di fronte al rinnovo contrattuale dei ferrovieri.

RIFLESSIONI SULLA SITUAZIONE POLITICA SINDACALE E SUL RINNOVO CONTRATTUALE



Locomotiva "De Witt Clinton,, (1831)



I PERICOLI DEL NUOVO MODELLO DI CONTRATTAZIONE

Le condizioni di vita e di lavoro dei lavoratori continuano a peggiorare sia a causa dei continui attacchi ai diritti e allo stato sociale che per le privatizzazioni. Il futuro dei lavoratori si prospetta ancora più nero a causa del pesante attacco di Confindustria che vuole riformulare la politica contrattuale verso modelli ancora più pesantemente subordinati alla produttività ed alla redditività di impresa, con l'aumento degli orari di lavoro e l'estensione della flessibilità e della precarietà, e verso una aziendalizzazione della contrattazio-

ne che altro non farà che frantumare ulteriormente la già debole contrattazione sindacale, ripristinando le gabbie salariali.

I lavoratori non sono nostalgici del sistema attuale, infatti, l'emergenza salariale di oggi è frutto del sistema contrattuale concertativo che ha dimostrato di non essere riuscito neppure a tutelare le retribuzioni dall'inflazione, dimostrando così il suo fallimento. I lavoratori non sono neppure favorevoli alle *linee di riforma della struttura della contrattazione* avanzate da CGIL-CISL-UIL.

Il suddetto documento, nel quale viene proposta una riforma del sistema

contrattuale, mette in risalto i difetti della politica concertativa condividendo di fatto le proposte della controparte datoriale e questo perché:

- Cgil, Cisl, Uil non propongono di chiedere più soldi nel contratto nazionale, anzi, affermano che i salari nazionali dovranno aumentare solo sulla base dell'*inflazione realisticamente attesa*. Inoltre, viene proposto l'allungamento da due a tre anni della vigenza contrattuale, il che comporterà inevitabilmente un ulteriore indebolimento del salario contrattuale a livello nazionale;
- Cgil, Cisl, Uil propongono la contrattazione aziendale, territoriale, regionale legando ancor di più i salari alla produttività, all'efficienza, all'andamento delle aziende. Inoltre il secondo livello di contrattazione potrà intervenire sulle normative e sugli orari, anche incrementando le flessibilità definite nei contratti nazionali.

Quindici anni dopo l'accordo del 23 luglio 1993 si apre un nuovo capitolo



nel sistema delle relazioni industriali che di fatto viene depotenziato e ridotto. Non solo ma nella proposta di Confindustria si parla di una “tregua sindacale” che scatterebbe alla scadenza del contratto durante la quale non dovrebbero esserci scioperi, agitazioni, sospensioni del lavoro, pena severe misure nei confronti dei lavoratori.

I TAGLI DELLA MANOVRA FINANZIARIA

A ciò va aggiunta la manovra finanziaria del governo che prevede per i prossimi tre anni pesantissimi tagli a previdenza, sanità, scuola, enti locali per 30 miliardi di euro; salari e redditi dei lavoratori dipendenti subiranno una drastica riduzione. Nella finanziaria manca altresì la copertura degli investimenti ANAS e RFI per sette miliardi di euro l'anno, e le scelte in campo infrastrutturale e trasportistico non risolvono affatto i problemi delle grandi aree metropolitane dove si concentrano i più gravi problemi di congestione ed inquinamento. Ma la perla del Governo



Aerostato idealizzato nel 1849

è contenuta nelle disposizioni urgenti per realizzare il *salvataggio assistito* di Alitalia a carico dei contribuenti e a danno dei lavoratori, e che potrebbe andare a formare e a consolidare l'oligopolio nel settore dei trasporti (autostrade, aeroporti, porti, stazioni, trasporto aereo, ferroviario e navale). Basti pensare agli interessi, alle partecipazioni e agli intrecci che la famiglia Benetton o la Banca Inte-

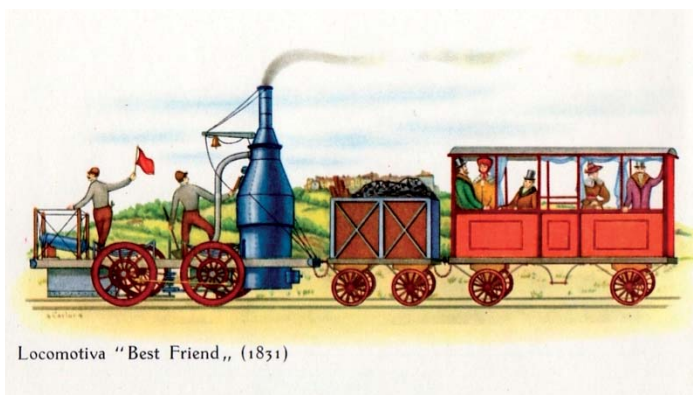
sa San Paolo hanno in tutti i settori del trasporto ed infrastrutturale, comprese le nuove società quali NTV (Nuovo Trasporti Viaggiatori).

Per questi imprenditori, banchieri, immobilariisti, finanziari che rappresentano il modello di comportamento del capitalismo italiano, qualcuno ha coniato una nuova definizione: *dalla razza padrona di una volta, alla razza furbona!*



Nel mondo anglosassone questi capitalisti, i capitani d'azienda, i supermanager vengono chiamati *fat cats*, gatti grassi; i loro stipendi, i bonus e le buone uscite da favola sono una faccia della medaglia, l'altra è quella del fallimento delle aziende, del crollo dei mercati e dei posti di lavoro.

Tutti gli italiani, tutti i contribuenti dovrebbero ringraziare i lavoratori di Alitalia per essersi opposti al disegno del capitalismo *Alitaliana*, in particolare tutti i lavoratori italiani devono essere grati ai lavoratori dell'Alitalia per essersi battuti contro la realizzazione *tout court* di quel nuovo modello di contrattazione che noi tutti andiamo ostacolando. Tornando alla manovra finanziaria, questa preve-



de l'aumento del 10% dei fondi per le missioni militari all'estero e la privatizzazione dei beni del demanio militare (caserme, poligoni, ecc) che così potranno essere venduti ed utilizzarne i proventi per finanziare ulteriormente le spese militari. Per il prossimo anno si calcola che sia 2 miliardi di euro la cifra che andrà nelle casse dei militari per queste svendite.

Al contrario saranno 20 miliardi i tagli ad enti locali, pensioni e salute, 7

miliardi di tagli a scuola e università, 5 miliardi in tre anni i tagli alla sanità (un preludio alla possibile reintroduzione dei ticket sulla specialistica).

Nella scuola, per risparmiare, verrà aumentato il numero degli studenti per classe e sarà abolito il tempo pieno con la reintroduzione del maestro unico per le elementari, con il conseguente scadimento dell'offerta formativa ma anche sociale, che favorirà ulteriormente la scuola privata. In ambito universitario viene avviato il processo di trasformazione delle Università in fondazioni private, aprendo così la strada alla privatizzazione del sistema pubblico. Le conseguenze saranno la riduzione del numero dei docenti, la fuga di massa dei nostri migliori cervelli all'estero, la costruzione di poche università elita-



rie e l'inevitabile aumento delle tasse d'iscrizione.

L'ATTACCO AL LAVORO

Per quanto riguarda il lavoro, la finanziaria ha depotenziato i provvedimenti del testo unico sulla sicurezza sul lavoro (meno sanzioni e meno controlli pubblici), ha introdotto il libro unico del lavoro a sostituzione del libro matricola e del libro paga, indebolendo di fatto le attività ispettive; inoltre, ha aggravato il lavoro precario reintroducendo il lavoro ad intermittenza (*job on call*).

Dal dopoguerra i lavoratori non si sono mai trovati così deboli di fronte alle imprese, al padronato; vi è un continuo attacco ai diritti dei lavoratori e cresce l'autoritarismo, aumentano i licenziamenti e le rappresaglie, ed è proprio in questo quadro che si inserisce il licenziamento del nostro collega Dante De Angelis.

Anche l'offensiva contro i "fannulloni", che ricorda i licenziamenti dei cosiddetti "lavativi" negli anni '70, è giocata politicamente per eliminare la sindacalizzazione, taglia-

re i diritti ed i salari, individualizzare i rapporti di lavoro: dividere il lavoro pubblico da quello privato.

Il sindacato, in particolare quello confederale, oramai trasformato in una struttura di servizi, è sempre meno capace di fare vera contrattazione e conflitto.

Grandi responsabilità sono da attribuirsi a Cgil, Cisl e Uil che in nome del libero mercato hanno sostenuto la *deregulation* del mercato del lavoro, l'introduzione e lo sviluppo della precarietà, la trasformazione della contrattazione in un rituale del tutto scontato, sempre al ribasso e sempre più legato alla produttività, che sfocia

quasi sempre in mancanza di sicurezza e morti sul lavoro.

Il sindacato confederale sta uscendo dalla fase della concertazione privo di capacità contrattuale, trasformato in un sindacato di mercato aderente ai bisogni di competitività delle imprese, agente di servizi, di collocamento, di attività economiche.

LA NECESSITÀ DI UN NUOVO SINDACATO

Il sindacalismo autonomo e di base, almeno nel settore ferroviario, ha cercato di ritardare, ostacolare e impedire accordi bidone e/o scelte sbagliate. Questa strada ha premiato il sindacato ma forse oggi questo ruolo non basta



più; i lavoratori debbono prepararsi e organizzarsi per attuare le pratiche sindacali che in passato li hanno contraddistinti, autonome dai partiti sia di governo che di opposizione, capaci di organizzare il conflitto per uscire da anni di concertazione sociale.

Per far ciò occorre, da una parte, sviluppare la democrazia sindacale a tutti i livelli, garantendo la piena partecipazione dei lavoratori e degli iscritti a tutte le fasi della vita sindacale, assicurando a tutti i livelli il diritto di dissenso e alla piena affermazione della diversità delle posizioni, in particolare in quelle fasi in cui si costruiscono piattaforme contrattuali; dall'altra, costruire un'opposizione sociale,

ricquistare la piena autonomia rivendicativa del sindacato a partire dal ruolo centrale che il contratto nazionale deve avere.

Occorre prepararsi ad affrontare queste sfide: il futuro dipende dalla nostra azione e la solidarietà è la nostra arma.

Oggi, mentre è in corso lo smantellamento dello stato sociale, anche il potere statale sembra ridursi: singoli cittadini e lavoratori sono abbandonati ai pericoli del libero mercato e debbono badare a se stessi e trovare loro i mezzi di sussistenza per garantirsi un livello di vita decente.

Tutto questo ha aumentato la paura di perdere il lavoro e con esso il proprio ruolo nella società, di cadere nell'indigenza, di

non poter crescere i propri figli o garantire un tetto alla famiglia.

La vicenda dell'Alitalia è emblematica: il governo, che rappresenta lo Stato, dice ai lavoratori: "o mangi questa minestra o salti dalla finestra!", minacciando addirittura di annullare gli ammortizzatori sociali già decisi per l'occasione.

Quindi lo Stato non garantisce più la sua protezione ed anzi l'annulla soprattutto nell'area della sicurezza sociale. Nel contempo partiti e politici, furbescamente, alimentano altre cause di insicurezza, quelle dell'incolumità fisica dei cittadini, delle minacce alla sicurezza personale, per presentarsi poi come i campioni pronti a proteggerli, facendo perdere di vista che i veri pericoli sono quelli dell'insicurezza sociale.

In un sondaggio realizzato dalla Fondazione Censis, alla domanda su "che cosa ha fatto crescere il livello d'allarme nel mondo", "la diminuzione del livello di sicurezza sociale" è stata la prima risposta con il 30,7%. Quindi, contrariamente a quello



DOMINIO DEL CANADA 1740





BOHEMIA - 1820

che ci è dato pensare, l'insicurezza di questi tempi è quella legata alla precarietà economica e allo stato sociale che viene smantellato.

La caduta dei salari, la precarietà e il peggioramento delle condizioni di lavoro sono la conseguenza della crisi che oggi investe l'Italia e il mondo; questa crisi ha sollecitato quei provvedimenti peggiorativi e regressivi in tema di lavoro che il governo ha assunto e che alimenteranno ancor più disparità sociali ed enormi ingiustizie.

DI FRONTE ALLE GRANDI TRASFORMAZIONI

La situazione si presenta molto complessa. I lavoratori dipendenti stanno vivendo, insieme a tutti gli altri strati sociali popo-

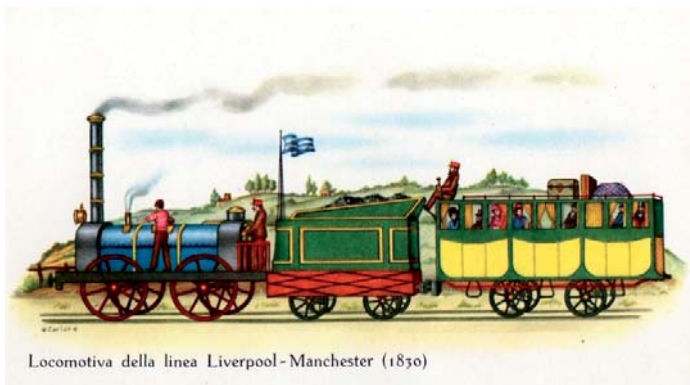
lari, un momento di grandi trasformazioni le quali mettono in discussione "certezze", diritti, libertà, condizioni e tenori di vita e di lavoro che sembravano ormai definitivamente acquisiti.

Tali trasformazioni investono interi settori, imprese, mestieri, condizioni economiche e normative, libertà e diritti fondamentali che, siano essi sanciti da leggi-contratti-accordi oppure acquisiti dalla consuetudine, comunque altro non sono che il frutto delle lotte dei lavoratori e

degli strati popolari.

Occorre notare che la velocità con cui si verificano tali cambiamenti e quella con la quale vengono percepiti dai lavoratori sono diverse: per molti la manifestazione dei cambiamenti in tutta la loro reale portata arriva all'improvviso e li lascia spesso "spiazzati". Solo la parte dei lavoratori più attenta, vigile, attiva e per questo meglio informata se ne rende conto fin quasi dall'inizio e cerca di informare ed organizzare i propri compagni di lavoro.

La fase che il mondo del lavoro sta attraversando è difficile e pesante per i lavoratori i quali debbono "trovare" strumenti efficaci per difendersi. Tutte le forze disponibili devono agire ed unirsi in questo sforzo, le profonde trasformazioni produttive che modificano il modo



Locomotiva della linea Liverpool-Manchester (1850)



di lavorare e che di conseguenza stanno “cambiando” anche i lavoratori, devono indurci a ricercare nuove forme di lotta e di opposizione.

Il crollo di riferimenti ideologici e degli ideali proposti verso la costruzione di una nuova società hanno fatto sì che prevalesse l'ideologia del privato e del neoliberismo; al contempo il progresso scientifico-tecnologico, sfuggito e fuori controllo dei lavoratori, viene utilizzato solo per gli interessi del grande capitale. Il ricorso alle nuove tecnologie, con macchine sempre più evolute, aumenta la produttività del lavoro e quindi accresce sempre più il guadagno per il padronato, senza alcun beneficio per i lavoratori.



CHE FARE

In questa situazione il fronte sindacale autonomo e di base appare purtroppo diviso e dilaniato da mille pregiudizi ed egoismi di sigla, il che espone il mondo dei lavoratori dipendenti agli attacchi che le controparti - private o pubbliche che siano - portano continuamente alle tutele contrattuali fa-

tosamente acquisite in anni e anni di impegno e di lotta.

Il sindacato autonomo e di base deve porre fine alle interminabili vertenze per togliere i vantaggi che vengono dati alle controparti, per questo deve uscire dal “palazzo” restando nei luoghi di lavoro insieme ai lavoratori, rinnovandosi e avvicinando i giovani, ricercando un ricambio generazionale: solo così avremo un futuro, altrimenti la nostra strada sarà quella dei sindacati confederali.

La rivendicazione della clausola sociale significa dare gli stessi diritti del lavoro alle nuove generazioni di lavoratori, unire i vecchi ai giovani, tutelare tutti i lavoratori; per questo è condivisa da



tutti, perché conferma gli ideali storici e di crescita del movimento sindacale, ideali di solidarietà, uguaglianza e libertà.

La stagione delle lotte che tendevano a stabilire la peculiarità del proprio mestiere o mansione è finita perciò occorre ricostruire un senso cosciente di solidarietà tra tutti i ferrovieri, rispettosa delle condizioni umane e lavorative.

La necessità ci impone di sviluppare un “nuovo” sindacato per creare un fronte unitario di tutti i ferrovieri che persegue il riscatto delle ferrovie ed il rilancio del trasporto su rotaia nonché un contratto di lavoro che contenga il miglioramento delle retri-



FS NICCOLOINE & OLIVARELLO

SVEZIA - 1750

buzioni, delle condizioni di lavoro, dell'umanizzazione del lavoro e rispetto della sua dignità, della salvaguardia della salute e della sicurezza.

Nelle ferrovie e nei trasporti in generale le nuove disposizioni legislative sui servizi pubblici locali, aggravati dai tagli e dalle difficoltà finanziarie degli Enti Locali, stanno creando le condizioni per elimi-

nare le aziende pubbliche del settore con la prospettiva di peggiorare il servizio, sia qualitativamente che quantitativamente.

Le decisioni che hanno assunto il governo e il parlamento stanno aggravando la situazione produttiva, industriale e finanziaria del Gruppo FS: sono diminuiti i volumi delle attività manutentive svolte in FS, sia nell'infrastruttura che nelle officine; la produzione si è ridimensionata nel trasporto merci ma anche nel trasporto locale e passeggeri di media-lunga percorrenza.

La crisi produttiva ed industriale FS sta aggravando la disastrosa gestione degli ultimi anni e sta prospettando il pericolo di una frantumazione del Gruppo. Questo mentre si aprono scenari nuovi proprio nel trasporto su rotaia, con potenzialità inimmaginabili fino a



FS NICCOLOINE & OLIVARELLO
CASA MAMMA DOMENICA - VILANO

GIAPPONE - 1875





MAMMA DOMENICA - MILANO

Velocipede a leva di Mac Millan (1840)

poco tempo fa, in termini di movimentazione delle merci e di circolazione delle persone, per non parlare di quelle proprie per le industrie, la ricerca e l'ingegneristica ferroviaria.

Questi scenari accelerano la liberalizzazione ferroviaria che prosegue senza regole all'insegna del cannibalismo contrattuale, mentre i tagli su FS stanno favorendo le società ferroviarie private e/o straniere che si apprestano ad entrare sul mercato italiano liberalizzato, al contrario del mercato ferroviario europeo.

Le privatizzazioni dei beni pubblici non sono però la panacea di tutti i mali e le

esperienze passate lo dimostrano; i lavoratori devono perciò formarsi una loro "idea" sulle privatizzazioni mettendo al bando la falsa propaganda della maggiore efficienza del "sistema" privatizzato.

COSA STIAMO FACENDO

A conclusione di queste ri-



flessioni sulla politica sindacale e sul rinnovo contrattuale, con le quali si vuol dare un piccolo contributo all'azione sindacale, si riportano i capoversi conclusivi, contenuti nel documento di solidarietà ai lavoratori dell'Alitalia approvato dal Consiglio Federativo dell'OrSA – Ferrovie svoltosi a Roma il 23 settembre 2008, che ben sintetizzano la fase attuale e le future azioni sindacali.

“Va rigettata e contrastata l'idea stessa di poter affermare un sistema di relazioni industriali in cui le Organizzazioni Sindacali, solo per essere le organizzazioni confederali “preferite”, siano, indipendentemente dalla loro reale rappresentatività, chiamate a decidere sulle importanti questioni concernenti tutti i lavoratori (piani industriali,





organizzazione del lavoro, ristrutturazioni, ecc.), mentre le altre organizzazioni sindacali vengano chiamate, solo a seguire, a contare e risolvere i problemi degli esuberanti e le criticità in un quadro caratterizzato dal diktat: prendere o lasciare!

Il Consiglio Federativo dell'Or.S.A. impegna pertanto la Segreteria Generale ad intraprendere nei confronti di tutto il sindacalismo, in particolare autonomo, di base e professionale, tutte le iniziative più idonee ed efficaci per correggere quella che appare sempre più la deriva di democratiche relazioni industriali nel nostro Paese.

Le ultime dichiarazioni dell'amministratore delegato di FS Mauro Moretti, sulla vicenda dei licenziamenti con il frontale

attacco al sindacato autonomo e di base, devono spronarci ad attuare quanto sopra auspicato.

La risposta in Toscana, e non solo, non si è fatta attendere, l'autunno è già "caldo":

- il 12 settembre l'OrSA-SAPS ha promosso ed effettuato uno sciopero regionale del personale di Stazione e della DCM, contro la desertificazione delle linee e delle stazioni ferroviarie;

- il 7 ottobre vi è stato lo sciopero proclamato dall'OrSA-SAPIE per il personale addetto alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria per maggior sicurezza contro gli appalti e per nuove assunzioni;
- il 17 ottobre vi è stata la partecipazione libera di tutti i settori allo sciopero generale indetto dal sindacalismo di base CUB, COBAS, SDL, per opporsi alle politiche economiche e sociali imposte dal liberismo e realizzate dai governi;
- il 24 ottobre, a Roma Termini, presidio di solidarietà organizzato dai delegati Rsu/Rls, contro il licenziamento ingiustificato del delegato alla sicurezza Dante De Angelis;
- il 28 ottobre si svolge-





rà a Firenze un sit-in di mobilitazione congiunto ferrovieri-pendolari di fronte alla sede della Regione Toscana, contro i tagli all'occupazione e al servizio ferroviario;

- il 29 ottobre ci sarà lo sciopero OrSA indetto dal personale di macchina e di bordo, concomitante con lo sciopero nazionale indetto dai delegati RLS ed RSu per la riassunzione del nostro collega Dante De Angelis;

e le iniziative proseguiranno su tutti i settori.

La nostra azienda non è un *nemico da abbattere* e le questioni sono di merito e non ideologiche; lo sciopero non è un divertimento, anzi, è un sacrificio, in primo luogo per i lavoratori e poi per la

collettività. Allo sciopero siamo costretti da una dirigenza aziendale che al confronto preferisce il confitto sociale!

Queste iniziative porteranno all'attenzione dei lavoratori e dell'opinione pubblica, anche la denuncia dei contenuti del disegno di legge per limitare ulteriormente il diritto di sciopero, in particolare proprio nei trasporti.

Un progetto di legge che

prevede l'obbligo del referendum, la schedatura di chi aderisce allo sciopero e lo sciopero "virtuale".

Questo grave atto, che ha il sapore di azione "preventiva", arriva proprio nel momento in cui, a causa della crisi finanziaria e con alle porte una crisi economica, il padronato e le imprese cercano di scaricare sui lavoratori e le loro famiglie i costi delle crisi stesse.

Firenze

20 ottobre 2008

*La Segreteria Regionale OrSA
Toscana*



siamo sullo stesso treno
i lavoratori, gli studenti, i pendolari,
i cittadini e le loro associazioni;
le RSU, gli RLS, ecc...
se vogliono, possono
farci pervenire i loro commenti,
le loro osservazioni e le loro proposte

posta elettronica: sr.firenze.orsaferrovie@sindacatoorsa.it
visitate il nostro sito internet:
<http://www.orsaferrovietoscana.it>





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

SEGRETERIA REGIONALE TOSCANA
VIA DEL ROMITO 22 - FIRENZE
TEL. 055 2352997 - FAX 055 496385

