



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsaferrovie.it

E-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 29 Ottobre 2015

Prot. 152/SG/OR.S.A. Ferrovie

- Ill.mo Presidente del Consiglio dei Ministri
On. Matteo Renzi
- Il.mo Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture
On. Graziano Del Rio
- Ill.mo Ministro dell'Economia e Finanze
On. Pier Carlo Padoan
- Ill.mi Componenti Commissione Trasporti alla Camera Dei Deputati
- Ill.mi Componenti Commissione Trasporti al Senato della Repubblica
- Gruppi Parlamentari tutti
- Commissione di Garanzia per l'attuazione degli scioperi nel settore dei trasporti

E,p.c. Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Organizzazioni Sindacali Filt, Fit, Uilt, Fast, Ugl, Usb,
Cobas

OGGETTO: privatizzazione Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

La graduale introduzione delle direttive della U.E. attinenti il servizio ferroviario e la pessima congiuntura economica del Paese, sollecitano il sistema di trasporto pubblico su ferro, che a fronte di una crescente domanda ha subito negli anni importanti innovazioni, sia in termini organizzativi con l'avvento delle gare e l'abolizione di alcuni contratti di servizio - come ad esempio per il settore delle merci - sia per l'esponentiale crescita delle offerte commerciali cosiddette "a mercato", una su tutte quella dei treni ad alta velocità.

La liberalizzazione del trasporto merci su ferrovia non ha prodotto gli effetti auspicati dalle Direttive Europee anzi, anche a causa della persistente crisi economica nazionale, la percentuale di



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

merci trasportate su ferro si è ulteriormente assottigliata passando dal 9% del 2004 al 6% attuale. In particolare le nuove imprese ferroviarie si sono suddivise il servizio svolto precedentemente dal monopolista senza acquisire invece il traffico trasportato su gomma, che notoriamente determina costi aggiuntivi per la collettività.

In questo contesto rinnovato, il vettore pubblico nazionale di servizio ferroviario, le Ferrovie dello Stato, ha segnato importanti performance in ottica di risanamento dei conti aziendali con risultati che non trovano eguali nel panorama delle Imprese pubbliche nazionali.

Le molteplici riorganizzazioni dei cicli produttivi aziendali e la massiccia riduzione degli organici, nonché l'introduzione di sistemi e infrastrutture di alta tecnologia, hanno innescato un'inversione di tendenza migliorando e risanando il servizio pubblico ferroviario da sempre considerato "un carrozzone ingestibile". Il tutto in un contesto nel quale nel periodo 2000 - 2011 i corrispettivi ed i contributi da Stato per trasporto ed infrastruttura hanno subito una decurtazione del 16 % (prezzi costanti anno 2000) a fronte di incrementi medi del 20% per altri settori strategici quali Sanità, Difesa e P.A.

Le Ferrovie dello Stato sono oggi un'azienda pubblica che opera in un mercato liberalizzato con risultati di eccellenza in termini di quantità e qualità dei servizi a mercato e determinata a migliorare – attraverso enormi investimenti - le performance nel trasporto locale, universale e merci. A ciò va sottolineato che gli utili di bilancio delle Società del Gruppo hanno favorito la riduzione del finanziamento pubblico, sia per i servizi di trasporto offerti sia per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria.

Osserviamo con attenzione e preoccupazione le vicende afferenti l'ipotesi di quotazione in Borsa del Gruppo FSI, comprese le varie dichiarazioni rilasciate alla stampa da esponenti delle Istituzioni che riportano l'ipotesi di frazionamento delle attività commerciali svolte dal Gruppo, ovvero la scissione all'interno delle Società del Gruppo delle attività commerciali appetite dal "mercato" da quelle che inciderebbero negativamente sulla quotazione del Gruppo FSI in borsa.

Sempre secondo le notizie di stampa, l'operazione finanziaria dovrebbe portare nelle casse dello Stato circa quattro miliardi di euro ingenerando -secondo gli intervistati- quel percorso virtuoso di coinvolgimento del capitale privato in un'Impresa strategica per lo sviluppo del Paese. Nulla si precisa per quanto riguarda i due argomenti che stanno particolarmente a cuore alla collettività: la garanzia e salvaguardia dei livelli occupazionali e la tutela di tutte le tipologie di trasporto svolte da F.S.I. A tal riguardo prendiamo atto che le scelte strategiche, ovvero il futuro lavorativo di



migliaia di lavoratori e la sostenibilità di un servizio sociale fruibile per tutti i cittadini, non sono oggetto di coinvolgimento dei lavoratori che tanto merito hanno nel risanamento aziendale.

Dal bilancio **2014** della Società del Gruppo FSI Trenitalia S.p.A., si rileva come il segmento dei treni a mercato ovvero le “Freccie” (Rossa, Argento e Bianca) nel 2014 abbia segnato un incremento di ricavi delle vendite pari a 113,4 milioni di euro. Per la restante parte di media e lunga percorrenza, assistita dal contratto di servizio con lo Stato (servizio pubblico), il margine -seppur positivo- è stato invece di 3,6 milioni di euro.

Nel **2013** il saldo ricavi dei treni a mercato è stato di + 17 milioni di euro, di cui i ricavi ottenuti dalle freccie sono stati 39,4 milioni, mentre hanno registrato un -10,8 milioni di euro i treni Intercity giorno e un complessivo -11,6 mln di euro i servizi internazionali e charter religiosi. La parte assistita dallo Stato ha registrato un -1,2% pari a 3,6 milioni di euro. Così anche per il **2012** nel quale il segmento “Freccie” ha ottenuto un + 24,3 milioni di ricavi, mentre il servizio assistito ha chiuso con una perdita di 74,7 milioni.

Dai dati e dall’attinente relazione espositiva si evince facilmente come gli indicatori positivi del segmento “Freccie” influiscano in maniera decisiva sulla tenuta complessiva dell’Impresa, che ricordiamo disimpegna anche il servizio nazionale di trasporto ferroviario regionale e il 95% del trasporto di merci su ferro.

Le preoccupazioni maggiori dunque si concentrano sui servizi diversi da quelli offerti con l’Alta velocità, infatti:

- Il servizio passeggeri regionale è completamente finanziato dallo Stato attraverso i contratti di servizio con le Regioni. Rapporti che secondo notizie ufficiali aziendali lamentano inadempienze economiche da parte delle regioni per oltre un miliardo e mezzo di euro; condizione quest’ultima che pone enormi perplessità rispetto alla possibilità di far gestire il servizio a imprenditori privati, eventualmente vincitori della gara di affido;
- i treni a media e lunga percorrenza non inclusi nel contratto di servizio (Intercity – Eurocity) risulta -a bilancio- siano sostenuti anche attraverso sinergia aziendale dagli utili derivanti dai treni dell’Alta Velocità. Rilevante è che questo servizio sia l’unica alternativa a basso costo rispetto alle “Freccie”, oltre che tipologia di treni che copre le aree del Paese non attraversate dall’alta velocità;
- La cargo è un’attività produttiva in difficoltà all’interno del Gruppo F.S.I. E’ da più anni che il settore sopravvive a stento; poiché, oltre a strategie societarie rivelatesi inefficaci, si è

guardato essenzialmente al rinnovamento del parco rotabile passeggeri, rinunciando di conseguenza allo sviluppo del trasporto delle merci su ferro. Ancora con la legge di stabilità 2014 il Governo ha sancito la disdetta del contratto di servizio per il trasporto delle merci e messo a disposizione parte (100 milioni) degli originari stanziamenti a condizioni che si sono poi rivelate inattuabili dalle Imprese. D'altra parte invece ha confermato, alle tradizionali condizioni, centinaia di milioni di euro di fondi pubblici a favore del trasporto merci su gomma; tutto ciò nonostante le direttive U.E. prevedano che entro il 2050 il traffico delle merci debba essere effettuato prevalentemente via ferrovia.

Stante gli equilibri economici di Trenitalia, la scissione societaria dei servizi commerciali e comunque la trasformazione degli utili in dividendo, comprometterebbe la tenuta complessiva dell'Impresa, impegnando lo Stato ad ulteriori interventi finanziari a favore del mantenimento della parte assistita. E' probabile dunque che l'iniziale introito economico derivante dalla vendita delle azioni, sarebbe vanificato a breve-medio termine da ulteriori finanziamenti economici a carico della collettività. Diversamente, a disposizione dei cittadini rimarrebbero prevalentemente treni commerciali che in ogni caso circolano su una modesta parte del territorio nazionale e a prezzi decisamente più alti rispetto alle altre tipologie di servizio. In merito rammentiamo che ancora non è stato rinnovato il contratto di servizio per il servizio universale nonostante sia scaduto da quasi un anno; siffatta situazione, ovvero la mancanza del contributo pubblico, comporterà un significativo incremento delle tariffe e una riduzione del servizio offerto.

Ulteriore elemento da tenere in considerazione sono le decisioni assunte da "Bruxelles"; l'approvazione del IV pacchetto ferroviario determina l'apertura del mercato ferroviario europeo e la contestuale garanzia di accessibilità a tutte le Imprese ferroviarie. E' molto probabile che, al di là delle dichiarazioni di principio, si possano determinare condizioni favorevoli per quelle imprese di trasporto estere a più alta capitalizzazione che conservano integra l'unicità aziendale. Del resto l'esperienza maturata con l'apertura del mercato nazionale dell'alta velocità insegna che gli investitori si sono rivelati i più grandi gruppi ferroviari europei: Francia e Germania. Stessa situazione anche per l'altro segmento ferroviario a mercato, quello delle merci.

Consideriamo che la privatizzazione di ogni servizio pubblico è un rischio per gli interessi collettivi, ancor peggio se per effettuare una speculazione finanziaria si spacchetta un'Impresa pubblica sana e produttiva che produce utili per lo Stato e dà lavoro a 80.000 dipendenti tra diretti e indotto, che



programma nel periodo 2014-2017 oltre 20 Mld di Euro di investimenti (per buona parte autofinanziati) in impianti, mezzi e infrastrutture. Iniziative che confermano l'eccellenza italiana sia per i livelli di sicurezza raggiunti sia per il rinnovamento del materiale rotabile.

Invitiamo tutte le componenti istituzionali e politiche a desistere dalla privatizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato, valutando attentamente tutte le ricadute di un'operazione finanziaria che coinvolge le fasce più deboli della popolazione con un costo sociale improponibile rispetto ai ricavi attesi.

Per quanto ci riguarda vigileremo attentamente sugli sviluppi della vicenda, pronti ad ogni iniziativa di mobilitazione nel caso venissero messi a rischio i presupposti di mantenimento del servizio pubblico ferroviario e dell'integrità del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Distinti saluti

Il Segretario Generale

Andrea Pelle

