



Fermiamo la liquidazione delle Ferrovie

La proposta di direttiva della Commissione Europea, sotto la buona intenzione di creare uno spazio ferroviario unico integrato, in realtà nasconde molti pericoli sia per i lavoratori che per i cittadini utenti delle ferrovie.

Contrariamente a quanto sostiene il movimento sindacale europeo la Commissione europea ritiene che un'ulteriore iniezione di liberalizzazione del sistema sia la panacea a tutti i mali che affliggono il trasporto ferroviario.

Nonostante i provvedimenti di apertura del mercato fin qui attuati il trasporto ferroviario non è riuscito a recuperare il ritardo accumulato rispetto agli altri modi di trasporto come confermano le nude e crude statistiche: nel trasporto merci, ad esempio, tra il 1996 e il 2008 la quota del trasporto ferroviario in Europa è diminuita di due punti percentuali fissandosi al 10,8% mentre quella del trasporto merci su strada è aumentata dal 42,1% al 45,9%. Il dato è ancora più preoccupante se si considera una crescita generale costante del trasporto merci pari a circa il 2,3% l'anno.

Nonostante il cattivo esempio delle liberalizzazioni in Gran Bretagna, dove i costi del sistema del trasporto ferroviario, per i cittadini e per la collettività, sono cresciuti del 40% (dati ufficiali del governo Britannico), rispetto a quanto si spendeva prima di liberalizzare e privatizzare senza regole se non quelle di un'ipotetica autoregolamentazione del mercato.

Nonostante la constatazione che il sistema ferroviario inglese risulti più costoso e meno efficiente di quello degli altri Paesi dell'Ue che hanno mantenuto un controllo pubblico delle società ferroviarie conservando la loro struttura organizzativa con delle Holding nazionali in cui è stata mantenuta solo la separazione contabile tra le società di trasporto e quelle di gestione della infrastruttura.

La Commissione vuole far adottare a tutta Europa il sistema inglese

L'idea di fondo che contraddistingue la revisione, del cosiddetto primo pacchetto ferroviario, è quella di separare definitivamente le società che gestiscono l'infrastruttura da quelle che offrono i servizi di trasporto, ponendo così fine all'attuale sistema delle Holding ferroviarie.

Per l'Italia significa la fine del Gruppo Fs, la separazione definitiva tra Rfi e Trenitalia che comporterà la sua successiva esplosione in numerose altre società vuoi regionali o per segmento merceologico. Anche l'integrità e unitarietà di Rfi è in pericolo considerato che molte delle sue attuali funzioni, come quella di regolatore della capacità, potrebbe essere affidata ad un ente gestore terzo così come la gestione della manutenzione potrebbe essere affidata a terzi e non solo ad un unico gestore integrato a livello nazionale.

Come se ciò non bastasse la proposta di direttiva prevede di contrarre ulteriormente il diritto di sciopero introducendo il concetto di “servizi minimi”, imposti dai gestori della capacità nei confronti delle imprese di trasporto, in tutti i Paesi senza tenere conto delle differenti legislazioni nazionali che lo tutelano, con il palese scopo di ridurre ulteriormente la forza della rappresentanza dei lavoratori.

Il 24 maggio i ferrovieri di tutta Europa, manifestano a Bruxelles, per evitare che questa bozza di direttiva venga approvata senza tenere conto degli emendamenti proposti dalla Eft a salvaguardia non solo dei lavoratori e delle loro condizioni e dei posti di lavoro ma anche nell'interesse dei cittadini utenti del servizio ferroviario.

Le Segreterie Nazionali