

## • INTERVENTO

Fabrizio Solari (Segretario Confederale Cgil)

Utilizzo questo spazio per portare un contributo, un'opinione, un punto di vista, perché io faccio un mestiere diverso da quello dei due esperti che hanno offerto interessanti elementi con le loro comunicazioni. Un contributo condensato sostanzialmente su alcuni punti. Prima questione, sulla quale mi soffermo anche se, vorrei ricordarlo, ne abbiamo discusso in altre circostanze: dove siamo? in quale contesto si muove questo ragionamento sulla liberalizzazione del servizio ferroviario e quanto altro riguarda le scelte del Governo?. Siamo in una fase ancora acutissima di una crisi che è diventata una cosa diversa da come era partita. Una crisi nella quale è essenziale capire cosa farà l'Europa.

Da questo punto di vista segnalo una cosa che, a mio parere, è molto interessante e cioè che ieri mattina, in Germania, dove si va alle elezioni nazionali tra qualche mese, il Sindacato dei Verdi, ha sottoscritto con la SPD un documento che afferma una cosa fondamentale: l'attuale posizione della Germania rispetto alla crisi in Europa non solo non rappresenta una soluzione ma è di per sé causa dell'avvitamento della crisi. Quel documento afferma che l'esplosione dei debiti sovrani sono l'effetto della crisi e non la causa della crisi, per cui ulteriori interventi che stressino ulteriormente le situazioni dei Paesi più in difficoltà, non solo non risolve la crisi ma rischia di aggravarla, perché se quei Paesi fossero spinti oltre il limite di "non ritorno" ci sarebbero rischi per la moneta unica e per tutto il resto.

Occorre invece, afferma quel documento, un approccio totalmente diverso, che noi, la Cgil, condividiamo: l'Europa deve darsi una struttura in grado di garantire il debito degli Stati, il ruolo della BCE deve diventare quello di "prestatore di ultima istanza" e, soprattutto, l'Europa deve darsi una politica di crescita.

Questa è una novità importante che rilancia anche una possibile discussione nuova, anche in Italia.

Detto ciò, noi siamo invece totalmente dentro una fase dove il rischio è ancora elevatissimo e lo è di più per il nostro Paese.

È infatti chiaro che se nel 2012, anno appena iniziato, non avviene quello che sembrerebbe stia avvenendo nelle ultime ore nel contenimento dello spread dei tassi di interesse, l'Italia si troverà rapidamente in una condizione in cui a manovra seguirà manovra, fino alla consumazione, perché se ogni punto di spread vale 19 miliardi di euro, onorare un debito pubblico come quello accumulato dall'Italia, pari a 1900 miliardi di euro è praticamente impossibile.

Ecco, noi viviamo esattamente ancora in questa situazione, nella quale l'effetto recessivo sull'economia delle tre, quattro manovre che si sono susseguite negli ultimi mesi non c'è ancora, per cui partiamo nel 2012 con un handicap di crescita di 3, forse addirittura 4 punti percentuali di PIL, con tutto ciò che ne consegue.

È del tutto evidente, cioè, che se non si riesce a mettere in campo delle politiche che, quantomeno, contrastino e attenuino questo effetto recessivo già scritto, certo, sull'economia di questo Paese il rischio dell'avvitamento irreversibile diventa sempre più concreto.

La terza questione che riguarda la discussione specifica, qui in Italia, con il Governo Monti. Il Governo Monti è un'anomalia, bisogna che prima ce ne rendiamo conto e meglio è, nel senso che non è il governo che è chiamato a "risarcire" l'epoca Berlusconi: se qualcuno se lo è immaginato nell'immediatezza stappando champagne, ha trascurato il fatto che, intanto, quello è il Parlamento...

Quindi il Governo Monti non è il governo della "rivincita" rispetto all'epoca Berlusconi, ma non è, però, neanche la stessa cosa del governo Berlusconi.

Non è, cioè, né l'una né l'altra cosa, nel senso che nei confronti del governo Monti non è efficace un'azione di contrasto giocata sul terreno politico perché quando diciamo che non è Berlusconi lo diciamo non solo perché ha atteggiamenti più sobri, ma perché non gli si può imputare una scelta politica, tanto che nei sondaggi, pur scontando l'ovvia caduta dopo la manovra, mantiene un gradimento molto superiore a quello che ci si sarebbe potuto aspettare, anche nell'area del lavoro dipendente, nonostante la manovra sulle pensioni sia stata quella che è stata, anche se noi continuiamo ad affermare che non la diamo per archiviata.

Insomma, c'è quel governo lì, con queste caratteristiche "strane" e che, paradossalmente, il voto di ieri del Parlamento (n.d.r.: rifiuto autorizzazione a procedere riguardante il deputato Consentino) aiuta.

Anche qui, per essere chiari, un'indagine sociologica pubblicata qualche giorno fa sul gradimento delle istituzioni, ci conferma che siamo ormai oltre il limite di guardia, cioè esiste un gradimento e una percezione dell'utilità del Parlamento intorno al 6% e la stessa indagine ci dice che, di conseguenza, la democrazia non avrebbe addirittura bisogno dei partiti: ebbene, in questo quadro un voto come quello di ieri aiuta una deriva per cui il Parlamento è, come dire quantomeno un inutile luogo di perdita di tempo e questo, di riflesso, aumenta enormemente l'autorevolezza, l'efficacia e la robustezza di un governo che si picca di non dover fare i conti con la rappresentanza politica, ma si pone come un istituto al servizio di un Paese sull'orlo del baratro.

Di tutte queste cose noi dobbiamo tenere conto e dobbiamo farlo nel momento in cui a un governo che ha queste caratteristiche e ad una situazione che ha quelle caratteristiche corrisponda il rischio, venendo al tema di questo convegno e considerando la composizione stessa del governo dei professori, che venga declinata l'ideologia delle liberalizzazioni, non le liberalizzazioni, cioè l'ideologia delle liberalizzazioni come "momento salvifico" dove tutto riparte.

Un rischio reso alto anche perché questo è un governo che, come è stato più volte detto dallo stesso presidente Monti, non ha interesse ad una concertazione infinita e, comunque, non la pratica, per cui può assumere provvedimenti che se, secondo loro, sono giusti, ne guadagniamo tutti e se, invece, si rivelano, poi, sbagliati li paghiamo tutti, in ogni caso, però, con scarsa possibilità di poter intervenire.

Credo che sia utile provare a fare un ragionamento che non sia sfasato rispetto a questa situazione, che parta dal non essere sfasati cosa significa, significa secondo me anche utilizzando il meglio della nostra tradizione e della nostra elaborazione, per cui, in questo senso e a tale scopo, vale la pena di rileggere e di riflettere sui contenuti della relazione introduttiva a questo Convegno e farne derivare alcune azioni politiche.

Non possiamo né dobbiamo, né siamo in grado di immaginare, perché sarebbe comunque velleitario, un movimento di opposizione alle liberalizzazioni, che sono peraltro altra cosa dalla privatizzazione. Dico questo perché ritengo che se, come tutti ci auguriamo anche perché non ammette un'alternativa, come in apertura dicevo, si riforma l'Europa e l'Europa è il nostro futuro, sulle liberalizzazioni non scappiamo...

Il punto è non quindi, ancora una volta, se si fanno o se non si fanno ma come si fanno: è stato così in passato e continua ad esserlo oggi, con in più il fatto che siccome adesso rischiamo di vederle fatte al chiuso di una stanza e non in un dibattito o in un confronto, il rischio aumenta.

Quando discutiamo del come, penso che dobbiamo discutere sostanzialmente del fatto che oggi liberalizzazione significa in generale, anche se qui stiamo oggi discutendo del trasporto ferroviario, aumento del ruolo di regolazione e di programmazione da parte del pubblico, non meno ruolo del pubblico.

Sì, aumento, perché altrimenti liberalizzazione coincide con ideologia neoliberista, che ha i suoi estremi in Inghilterra ma che nel mondo ha fallito, dimostrando, proprio nel caso del trasporto ferroviario, che non è sufficiente liberalizzare, bisogna liberalizzare, regolare e mantenere un ruolo di interesse pubblico perché non è vero che il mercato si regola da solo.

Si tratta esattamente, della lezione impartita dalla crisi di questi anni: non capire questo vuol dire essere schiavi di una ideologia, ed esattamente su questo punto, secondo me, bisogna intervenire, superando rapidamente una sterile quanto velleitaria discussione sul sì o no alla liberalizzazione e ponendo, invece, il tema del come.

In un passaggio della relazione introduttiva si afferma, tra le altre cose, che in questi anni c'è stata una sorta di delega a FS da parte del Governo nel fare la politica del trasporto ferroviario: credo che sia sostanzialmente vero.

Ebbene, riflettiamo su come è stata utilizzata questa delega.

Questa delega è stata sostanzialmente utilizzata, in termini generali, costruendo un piano di impresa FS il cui "driver" fondamentale era la sostenibilità della concorrenza che si andava aprendo sull'alta velocità.

Tutte le risorse possibili ed immaginabili residue di FS sono state indirizzate in questa direzione e, poiché le risorse non sono infinite, la situazione è quella illustrata dalla relazione introduttiva, in cui ha pagato, in primis, il trasporto merci, subito dopo il trasporto locale e poi, se aggiungiamo quello che è avvenuto nelle ultime settimane, anche il "servizio universale" nazionale.

Tutto ciò in una logica, che secondo me è il punto fondamentale, difficilmente criticabile dal punto di vista di FS, ma assolutamente criticabile e, aggiungo, deleterio, dal punto di vista dell'efficacia del servizio ferroviario nel suo insieme.

Cioè, questo elemento può avere rappresentato per un certo periodo la forza dell'attuale vertice di FS quando salivi sul treno e vedevi sul televisore di cui ogni vagone dell'AV è dotato le dichiarazioni trionfaliste dell'Amministratore Delegato sull'andamento del margine operativo lordo di FS, ma oggi è diventato un elemento di straordinaria debolezza a fronte di una rinnovata volontà di liberalizzazione.

Questo perché, da un lato, la separazione della rete dal servizio si può anche fare alla francese, con una separazione formalmente netta ma che in realtà non separi nulla, oppure, altrimenti, se oggi venisse effettuata una separazione vera si creerebbe immediatamente un problema nel bilancio di FS, per cui non si tratterebbe, come dire, di un semplice cambiamento della cassa, ma di un cambiamento radicale e devastante, perché quel bilancio sta in piedi grazie al fatto che la patrimonializzazione di RFI garantisce l'intero Gruppo e se si estrae Trenitalia, con una massa di debiti e di impegni finanziari insostenibile, attualmente, rispetto al proprio capitale sociale, si pone un primo pesante elemento, concreto, non politico né, men che meno, teorico.

C'è poi un altro elemento, determinato da una situazione nella quale non sono chiare le regole di accesso all'infrastruttura né viene posto, nel ragionamento, il tema del legame tra tratte redditizie e tratte non redditizie.

Qui non ci può tranquillizzare il fatto che, come ci ha spiegato il Direttore dell'URSF, ci sia un ufficio ministeriale che qua e là, peraltro anche con scarsi mezzi, può intervenire.

Il dato è strutturale perché è evidente che, in un sistema a rete come questo, le tratte forti devono sostenere le deboli, chiunque gestisca le une o le altre.

Infine, un terzo elemento, sul quale in questa occasione non ho modo, per motivi di tempo, di approfondire ma sul quale, visto che oggi apriamo, non chiudiamo, un percorso di elaborazione, dobbiamo con particolare attenzione.

Anche se il progetto di liberalizzazione dovesse in questa fase stralciare l'aspetto della separazione della rete, magari per evitare le immediate ricadute disastrose su Trenitalia

appena accennate poco fa, si pone comunque il problema della revisione totale del piano di impresa di FS e conseguentemente, credo, si pone anche per il sindacato la necessità di verificare la propria strategia

Penso questo perché penso che dobbiamo metterci rapidamente nelle condizioni di difendere il lavoro, innanzitutto e il servizio e, per fare ciò, i nostri vincoli fondamentali devono essere la tutela del lavoro e la tutela del servizio, mentre se scivoliamo fino a far coincidere il lavoro e i servizi con una singola azienda, in questo caso FS, rischiamo e con noi rischiano il lavoro ed il servizio, visto che, finora, quell'azienda ha scelto di competere sull'alta velocità e di non preoccuparsi troppo del resto.

Vorrei essere più chiaro perché in realtà non si tratta solo dell'atteggiamento di Trenitalia o del Gruppo FS, e per esserlo mi ricollego a quello che dicevo all'inizio.

Se nel 2012 rischiamo l'avvitamento e adesso, intanto, partiamo già con un handicap di qualche punto di PIL determinato dalle manovre di contenimento del debito dell'ultimo biennio, le grandi aziende nazionali, soprattutto, aggiungo quelle pubbliche non possono comportarsi come se fossimo in una situazione normale.

Cioè se il loro conto economico o il loro interesse immediato gli dice, come nel caso di FS, che un treno a lunga percorrenza nel momento in cui lo Stato non te lo sovvenziona più e lo devi semplicemente tagliare, producendo così tagli all'offerta e, magari, 2.000 esuberi, siccome sono aziende che vivono in questo paese, sono una grandi aziende e hanno in mente, in questa fase soprattutto, la prospettiva di questo Paese, queste scelte non le fai adesso, le devi quantomeno rinviare e collocare in un altro contesto.

Dicevo che non si tratta solo dell'atteggiamento di FS e ho usato il plurale nel riferimento alle aziende, perché penso che questo vale per FS, ma vale per l'Enel, vale per l'Eni, vale per tutte le grandi imprese, varrebbe perfino per Fiat, come elemento di coerenza rispetto al fatto che, nelle debite misure, questo vale, perché gli viene imposto, per pensionati e lavoratori.

E' per affermare ciò che noi dobbiamo provare a tenere sia le imprese che la politica, per quel che ne resta, e il Governo nella sua azione.

E, aggiungo, questo può essere un interessante punto di partenza anche perché se FS in questa situazione e all'alba di questo ulteriore processo vuole costruire alleanze, credo che il lavoro possa essere interessato, ma non a tutti i costi e non alle condizioni immaginate dall'Amministratore Delegato FS perché se, per esempio, la liberalizzazione del trasporto locale viene decisa nella tempistica e nei suoi cardini fondamentali in una discussione diretta ed esclusiva tra Governo e Regioni, escludendo i soggetti di rappresentanza del lavoro e delle imprese, sarà facile, a causa di una politica di FS tesa a privilegiare il rapporto con l'alta velocità rispetto al resto, che in quei consessi le ragioni di quell'impresa non avranno ascolto, perché se ancora per esempio, i governatori meridionali sono imbufaliti per il recente taglio dei treni a lunga percorrenza, i governatori settentrionali erano già imbufaliti per quello che erano i disservizi quotidiani sul trasporto locale.

Mi pare evidente che in questa fase si rimescolano le carte ed FS deve capire che l'idea di poter gestire la fase delle liberalizzazioni contrastando il mercato laddove si stava presentando la competizione e gestendo il resto in modo feudale non sta più in piedi e se non sta più in piedi, ripeto, si apre un problema per FS ma si apre un problema anche per noi.

Mi auguro, e sono fiducioso, che noi possiamo essere in grado, a partire anche dalle riflessioni avviate oggi in questo convegno, di non arrenderci e di non dare per scontato che questa fase, magari questa epoca, sia solo distruttiva. Dobbiamo invece impegnarci, con determinazione e con capacità elaborativa, perché questa fase, questa epoca, possa ricostruire alcune dinamiche interessanti non necessariamente destrutturando l'azienda FS.

Perché poi, c'è anche quest'altro piccolo dettaglio, in un Paese un po' schizofrenico come il nostro, nel quale ci spieghiamo tutte le volte che il nostro sistema economico e produttivo ha il problema della carenza di grandi imprese e che dovremmo addirittura abolire l'art. 18 così le imprese si mettono insieme e diventano grandi e poi, quando ne abbiamo una grande non abbiamo troppe esitazioni a frantumarle per pezzettini.

- CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Mi limito ad alcune considerazioni che riguardano, intanto, il lavoro che abbiamo avviato oggi, per meglio precisare dove lo collochiamo, perché, ovviamente, noi abbiamo bisogno di costruire iniziative che guardano alla tutela del lavoro, alle cose che abbiamo davanti, ai contratti, sapendo che questo anno 2012, bisesto o no, è un anno in cui molte cose che ci riguardano, che riguardano il lavoro, vanno ad incontrare non solo la crisi ma scadenze, aspettative dei lavoratori, problemi che stiamo affrontando quotidianamente, non solo nella categoria. Il Governo si appresta ad adottare provvedimenti su due punti: crescita e mercato del lavoro, sostanzialmente, e liberalizzazioni.

Oggi le informazioni giornalistiche e qualche testo che sta circolando che fanno dire che difficilmente questi provvedimenti, per come si vanno delineando, saranno in grado di sollevare il Paese dall'attuale situazione e a muovere crescita se non intervengono altre cose che stanno nella piattaforma sindacale unitaria che stamattina è stata più o meno definita, ed è una buona notizia perché la Segreteria della Cgil è convocata a seguito dell'incontro tra le 3 confederazioni che hanno costruito una ipotesi da portare al confronto col governo e per quello che abbiamo visto fino ad oggi in sé poi vedremo nel merito vediamo se è una sintesi che va in profondità o sono alcune definizioni ma intanto la notizia è che Cgil Cisl Uil sulle questioni mercato del lavoro e spero anche sulle cose che noi stiamo discutendo trovino una posizione unitaria perché riguarda anche noi il tavolo che la prossima settimana si farà quindi molto importante è la discussione come dire tecnica che ha fatto poco fa l'Ing. Crocchio ma sulla base della relazione di Sandro e sulla la discussione che abbiamo fatto nei nostri direttivi e quant'altro dobbiamo costruire un posizionamento che stia nel merito delle cose che sono oggi oggetto del confronto con il governo perché qui ci sono alcuni snodi che peseranno sui contratti, sulla condizione delle imprese, sulla condizione materiale della gente che rappresentiamo; cioè se RFI viene consegnata al Ministero dell'Economia, estrapolata dal Gruppo FS, c'è una serie di conseguenze insomma che ancora non sono neanche facilmente immaginabili. Quale contratto si applicherebbe a quei lavoratori se vengono estratti dal Gruppo? è una domanda che nessuno si è posto per parlare del lavoro ma se noi diciamo difendiamo l'azienda integrata dobbiamo essere chiari perché non siamo quella corporazione che sa difendendo il Gruppo FS e le sue scelte o come dire insomma una cosa poco chiara nel rapporto fra le parti perché noi non abbiamo condiviso abbiamo prodotto un certo numero anche di scioperi e continuiamo a contestare e criticare e a confliggere con le decisioni di FS su alcune questioni che sono in campo sulla politica industriale di FS sulle scelte che ha fatto cioè dire che non siamo d'accordo sul fatto che si scorpori RFI non vuol dire insomma che siamo gli ascari di Moretti perché è facile prendersela questa imputazione.

Non è esattamente così non è per niente così perché noi ad esempio sulle questioni che qui sono state evocate abbiamo come dire fino ad oggi una posizione che non sta in una lettura sbagliata di questo tipo poi ovviamente a questa dinamica FS ha dato una mano.

Fs ha dato una mano perché se si dice Trenitalia ha fatto quel servizio che ha fatto per il paese tutto concentrato sull'AV poco per il resto del servizio è meno difendibile se la

politica di una grande azienda pubblica di trasporto avesse riconosciuto meglio la missione perché la gara mortale con Montezemolo ha concentrato tutto là sopra. Poi ci arrivo alle questioni delle liberalizzazioni ma è l'idea che moretti ha diffuso nel paese delle ferrovie non è un'idea che porta questa azienda nel cuore degli italiani, che non gli vuole bene nessuno insomma nessuno tranne quelli che forse andranno nella classe come si chiama quell'executive insomma a fare quelle cose degli spot pubblicitari il resto del paese se guardate i numeri che dava Sandro per quanto sintetici alla fine se li andiamo a guardare meglio il rapporto tra i viaggiatori che salgono sui treni pendolari e regionali e quelli che salgono sull'AV cioè .... profittevole sta nei numeri. La gran parte della clientela ferroviaria prende quei treni lì. Diceva l'ing. Crocchio che l'Italia è quasi ingenua rispetto agli altri nell'applicazione delle norme europee c'è stato un passaggio secondo lui non abbiamo fatto un po' così; io non credo che sia questa la lettura, non lo abbiamo fatto un po' così c'è stata una politica precisa che viaggia su due cose uno gli interessi che si muovono intorno ad un sistema liberalizzato e l'altro il messaggio che viene mandato agli italiani da sempre è la liberalizzazione alla risposta. Ora noi lo abbiamo detto più volte non ha funzionato da nessuna parte. Qualche settimana fa UNIONCAMERE perché a noi appunto i numeri servono a volte ha pubblicato una tabella riassuntiva di quello che è successo negli ultimi 10 anni nei settori liberalizzati tutti . tariffe più che raddoppiate dappertutto quindi non è vero che le tariffe per gli italiani si sono abbassate a seguito delle liberalizzazioni e poche o nessun vantaggio per la produttività l'unico settore dove il meccanismo ha funzionato è stata la telefonia perché abbiamo tutti un telefono in tasca e qualcuno anche due poi abbiamo altri strumenti e quindi lì c'era un mercato profittevole ora nei trasporti quella traslazione di liberalizzazione perché c'è un servizio profittevole vale per alcune cose e non vale sicuramente per il settore di cui stiamo discutendo oggi o per la gran parte del servizio ferroviario. Perché tutta l'area al servizio profittevole trasporto aereo alcuna parte di gestione aeroportuale il cabotaggio marittimo in alcuni periodi dell'anno e non il cabotaggio marittimo in generale, vedi Tirrenia ancora con gli effetti che stiamo vedendo e il trasporto ferroviario l'alta velocità oppure i tentativi all'assalto della Roma-Fiumicino come veniva ricordato anche dal tecnico in realtà il servizio universale non ha goduto di questa dinamica perché il servizio universale è stato man mano asciugato. Abbiamo discusso fino a ieri e continueremo nei giorni a seguire con ferrovie con l'ing. Moretti su questa follia del servizio universale notturno che non c'è un altro modo per definirlo. Fabrizio diceva converrebbe in un momento di crisi tenere quei treni ma forse converrebbe anche per le ragioni non solo di carattere sociale ma anche di tenuta e di difesa dell'interesse di quell'azienda. Da ieri o l'altro ieri sul palazzo della regione puglia c'era una striscione come nelle manifestazioni sindacali i governatori scrivono i sindaci prendono posizioni il sindacato chiede che cambi quella roba e c'è un ostinazione che non si capisce perché c'è qualche elemento di costo che bisogna mettere sotto controllo. Il governo sembra distratto o disinteressato. L'altro punto che c'è in questo governo di tecnici è che molti messaggi consegnati agli italiani sul futuro e sulle liberalizzazioni poca sostanza. Noi non siamo riusciti ancora ad incontrare Passera perché sarebbe utile, spero che dall'incontro unitario di oggi nasca un'occasione per poter discutere delle questioni di merito che noi stiamo affrontando cioè si prende una decisione c'è qualcuno che misura l'effetto economico oltre che quello propagandistico della decisione che si prende? Io penso che chiunque di noi per le cose che fa nella vita queste cose le maneggia quotidianamente. Chi governa il paese dovrebbe fare questo seppure tecnico come prima missione. La separazione di rete dal Gruppo FS quale effetto economico produce? Per il paese per il bene della collettività è una decisione che promuove crescita o recessione? Ora nell'ultima parte della relazione di Sandro c'era una descrizione seppur sintetica degli effetti possibili sulla industria ferroviaria nazionale che è destinata a scomparire guardate non è una cosa noi ne abbiamo parlato anche al direttivo della Cgil l'altro ieri cioè noi abbiamo avuto Iribus che riguardava quella parte del servizio su gomma

ma tutta l'area delle costruzioni italiane Bombardier, Ansaldo Breda impegna migliaia di persone ma come fa Trenitalia a reggere quelle commesse se si troverà togliendo il basamento che sono i 30 mld più o meno di capitale sociale di RFI su quello sta in piedi quell'azienda se no va giù perché i debiti sono appunto di Trenitalia non ripianati da moretti. C'è stata qualche operazione di risanamento ma la condizione di quell'azienda è tale che pur essendo un'azienda non in borsa nel momento in cui gli sfilò la protezione del capitale di RFI non sta in piedi.

Poi è chiaro che chi fa queste cose si immagina qualche aggiustamento ma io penso che gli ordini dei treni esclusa forse l'alta velocità non saranno sostenibili, intanto perché è un modo per privatizzare senza dirlo ma è un modo violento. Che succede il giorno dopo? Io penso che Catricalà da quando stava all'antitrust che insiste su questa cosa adesso gli hanno assegnato un grande potere alla Presidenza del Consiglio e continua con gli slogan ma qualcun altro, spero che lo faccia Passera che lo facciano quelli che poi avranno da gestire gli effetti di questa decisione cominci a misurare quello che succede un attimo dopo perché per adesso va bene perché fior di commentatori ci passano sopra come se fosse la separazione appunto come era stato detto dal relatore tecnico e non è il gas, non è l'energia, cioè questi sistemi hanno come dire una diversa complessità e un diverso effetto nel momento in cui l'azienda integrata si smonta quindi non siamo tifosi dell'azienda integrata perché difendiamo chissà quale resto una cosa alla quale siamo attaccati perché ci lavoriamo per quale altra strana ragione, perché è un danno economico al Paese, quindi qualcosa va detta e siccome l'idea che la liberalizzazione produce crescita generalmente considerata non è solo nella testa di Monti o di Carticalà ma gira nel Paese. Stamattina un punto e mezzo di PIL atteso dalle liberalizzazioni; ora un punto e mezzo del PIL per antitrust che fa queste valutazioni è un'enormità per le cose che si stanno cioè io che non pretenderò mai di occuparmi da esperto di queste cose insomma uno che fa due conti all'ingrosso siano intorno a 20 miliardi da recuperare da queste operazioni sulle farmacie, sui taxi o sulle liberalizzazioni dei servizi pubblici io devo dire c'è da restare allibiti quando personaggi che hanno in mano leve potentissime come Petruzzella da noi conosciuto quando faceva il Presidente della Commissione di Garanzia adesso per le stesse competenze va a fare il Presidente dell'Antitrust e spara anche numeri che non hanno nessuna ragione e nessun motivo di esistere. Quindi credo che dovremo concentrarci sul dire perché non va bene e per tutte le ragioni che Sandro ha elencato rispetto ai valori associati alla validità dell'azienda integrata. Poi ci sono altre cose che girano insieme alla rottura tra RFI e Trenitalia c'è questa cosa che sembra sia nel testo poi hanno mandato pure queste esche in giro perché c'è anche da pensare questo che i testi diffusi non siano quelli che verranno fuori ma sono sondaggi per vedere le reazioni (vedi tassisti). E comunque già ieri si è visto quello che sta succedendo, però ci sarebbe una cosa che riguarda anche i servizi di Trenitalia messi sotto contratto con le Regioni, cioè il fatto che in quasi tutte le Regioni d'Italia i servizi sono contrattualizzati 6+6, il liberalizzatore dice va bene questo è un blocco che impedirà per i prossimi 12 anni di costruire gare nel servizio ferroviario nazionale e quindi il 31 dicembre del 2012 sarebbe il d-day per cui fino a quella data i contratti valgono, io non so anche dal punto di vista del diritto come possono fare una cosa del genere, però se c'è una legge dopo il 31 dicembre bisogna fare le gare e quindi il 6+6 decade tutto. Poi bisogna vedere come si farà a confezionare le gare in queste condizioni ma c'è l'effetto recessivo già visto con il fatto che il piano di investimenti di FS e anche la stessa sostenibilità per le Regioni rispetto ad una programmazione di quella portata il piano di investimento di FS in materiale rotabile non ha più nessun motivo di... e parliamo di 1 mld e mezzo di euro per la costruzione di materiale nuovo quindi lì ci sono le fabbriche come dicevo prima per effetto della rottura ma qui è effetto moltiplicato e parliamo di fabbriche magari che magari non sono tutte di nazionalità italiane ma che stanno sul suolo come si dice Bombardier non è proprio tutta italiana ma

ha le fabbriche in Italia, Ansaldo Breda sta in Italia e si fa un tavolo tecnico Governo-Regioni, new-deal credo insomma mi pare che non riguardi neanche il Ministero dei Trasporti per adesso si discute del trasporto locale complessivamente inteso non ci sono le aziende non c'è per adesso traccia di rappresentanze sociali in quella discussione. Ora noi abbiamo credo ragionato proposto anche nei direttivi un'elaborazione che non è neanche in conflitto con il punto di vista delle altre Organizzazioni Sindacali e che non esclude la liberalizzazione nel processo a regime ma se sui servizi locali si agisce con le ultime dispositivi di legge in parte gomma sul pezzo ferroviario si prendono decisioni che si stanno prendendo quale è il motore di aggregazione e di cambiamento in questa parte di servizio fondamentale per l'economia e non solo per gli aspetti sociali cioè le cose che noi pensiamo e che potrebbero aiutare cioè che nelle regioni si mettano motori di aggregazione nelle aziende per ferro e gomma e si costruisca un sistema industriale italiano in grado di stare nella competizione perché finirà così se l'Emilia fa la gara c'è solo Trenitalia e le forze diciamo quel poco di industria ferroviaria che c'è in Emilia se questi soccombono non c'è nulla in Italia in grado di partecipare ad una gara da qualsiasi parte. Allora se noi siamo ingenui come diceva Crocchio e gli altri sono un po' più svegli forse è il caso che al di là delle battute si costruisca un meccanismo per cui c'è una industria nazionale della mobilità in grado di stare in un sistema anche competitivo in cui il servizio viene fatto con affidamento con modalità di evidenza pubblica ma oggi il paese è scoperto e rischiamo processi distruttivi sia della parte industriale che sta intorno al servizio sia del servizio stesso. E possibile costruire una sede dove si fa questa discussione ma adesso i tempi non sono più ne parleremo un'altra volta stanno decidendo in questi giorni e se sull'onda della liberalizzazione porta crescita del PIL e benessere non riusciamo ad introdurre elementi di ragionamento e di confronto concreto i suoi rischi sono elevatissimi per cui siamo partiti per fare una discussione molto più settica sulle prospettive e siamo però per effetto di quello che è capitato al paese dentro il cuore delle questioni che ci riguardano, riguardano i lavoratori che rappresentiamo, riguardano i fondamentali delle cose nostre, non c'è su questo un distinguo unitario nel senso che mi pare che le preoccupazioni sono anche nelle categorie di Cisl e Uil; abbiamo preso posizione con lettere unitarie ma dovremmo vedere di tradurre meglio nelle prossime ore da qui a lunedì martedì un'iniziativa congiunta con le confederazioni in modo tale che queste cose trovino un luogo dove almeno ce le diciamo. Se il governo ascolta dovremo decidere che fare, è una discussione che arriva improvvisa, non costruita, non sufficientemente istruita e che noi non possiamo consentire che ci passi addosso così anche perché le questioni del lavoro non possono essere l'effetto collaterale di queste decisioni che si prendono. Tutto il ragionamento che abbiamo fatto fino a questo momento produce pesantissimi effetti sul lavoro perché se la vertenza WL che abbiamo detto nel direttivo essere emblematica di quello che ci si può aspettare è lì, sono tutte le cose, manca la clausola sociale, non è che mancasse, non è stata applicata dal gruppo FS il servizio è ridimensionato senza che chi di questa cosa si dovrebbe occupare cioè il Governo avesse detto a Moretti no guarda quel treno lo metti e quell'altro no perché lì c'è una popolazione che rimane senza, c'è un dato occupazionale che non può permettere di peggiorare quello è un modello negativo estremamente negativo che se non regolato rischia di cadere su tutti gli altri pezzi che seguono che riguardano l'occupazione e i contratti e le clausole sociali quindi io ho sentito qualcuno del governo che dice sì sì le liberalizzazioni vanno fatte con le tutele sociali e allo stesso tempo si scrive un articolo che non conta nulla i contratti di settore non valgono ma io sono preoccupato perché se si dice viene cancellato quelle due righe dell'art. 8 della manovra Berlusconi che erano state inserite o appiccate dicendo nel ferroviario si applicano i contratti di settore noi che siamo del mestiere sappiamo che non avrebbe prodotto effetto alcuno dal punto di vista se solo si cancellano quelle 2 righe ci fanno un danno più evocativo che di sostanza se invece si dovesse mettere una norma propositiva non sappiamo neanche come la scrive, proprio non si devono fare i contratti di settore ma non lo sappiamo perché c'è da aspettarsi un po' di

tutto quindi c'è da lavorare molto non tanto su come applichiamo nel comparto l'accordo del 28 di giugno, che adesso è diventato anche questa è una buona notizia in questo mare di guai riferimento per tutta la Cgil perché ieri l'odg conclusivo del direttivo che dice l'accordo del 28 è il riferimento per i contratti per la gestione della rappresentanza e rappresentatività è buono pure per la Fiom e per la minoranza della Cgil che è un evento inatteso fino a 15 giorni fa quindi diciamo è una buona notizia che può aiutare, ma noi qui non parliamo solo di quello che è pure una cosa di straordinaria importanza di questi tempi parliamo di come si costruisce un sistema di regole che nell'ipotesi della liberalizzazione ha un'attenzione all'assetto industriale e un'attenzione che per noi ovviamente è vitale delle questioni del lavoro per cui noi oggi utilizzeremo gli atti che ci aiutano molto nell'approfondimento, nella conoscenza ecc. ma sappiamo che siamo in una discussione che si svolgerà nelle prossime ore e nei prossimi giorni insieme alla confederazione cercando di correggere quello che si potrà correggere ma in ogni caso il contributo di oggi è dentro un grande lavoro che tutti insieme abbiamo da fare.

Grazie