

- **CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE** su convegno liberalizzazioni- Nasso

Mi limito ad alcune brevi considerazioni che riguardano il lavoro che abbiamo avviato oggi. Questa giornata la dobbiamo collocare dentro le iniziative della Filt che guardano alla tutela del lavoro, all'occupazione, ai contratti, sapendo che il 2012 è un anno che si annuncia molto difficile. Un anno difficile per le cose che ci riguardano, che riguardano il lavoro dentro la crisi con le aziende in difficoltà e i contratti scaduti. Le azioni del governo non rassicurano ed aumentano le ragioni di preoccupazione di lavoratori, amplificando i problemi che stiamo affrontando, non solo nella categoria.

Il Governo si appresta ad adottare provvedimenti su due punti: crescita e liberalizzazioni e mercato del lavoro.

Le informazioni giornalistiche e qualche testo che sta circolando ci 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 definita.

Questa è finalmente una buona notizia.

La Segreteria della Cgil è convocata oggi a seguito dell'incontro tra le tre confederazioni che hanno costruito una ipotesi di piattaforma da portare al confronto col governo.

Nel merito dobbiamo vedere se è una sintesi unitaria che va in profondità o se sono solo affermazioni da sviluppare, ma intanto la buona notizia è che Cgil, Cisl Uil sulle questioni mercato del lavoro e spero anche sulle liberalizzazioni hanno trovato una posizione unitaria.

Il tavolo che la prossima settimana si farà con il Governo riguarda anche le questioni specifiche dei trasporti. Come Filt dobbiamo costruire un posizionamento, insieme a Fit e Uilt, che stia nel merito delle cose che saranno oggetto del confronto. Nelle decisioni che il governo si appresta ad assumere ci sono alcuni cambiamenti molto rilevanti che peseranno sul sistema delle imprese, sui contratti e sulla condizione materiale dei lavoratori che rappresentiamo.

Io credo che chi governa il paese, a maggior ragione perché tecnico, dovrebbe innanzitutto considerare l'effetto economico, e non quello propagandistico, delle decisioni che si prendono.

Tra le tante questioni all'ordine del giorno nelle proposte del governo c'è la separazione di RFI, tema che abbiamo affrontato nella discussione di oggi.

Se la gestione di RFI dovesse essere assegnata al Ministero dell'Economia, estrapolata dal Gruppo FS, ci aspettano una serie di conseguenze che ancora non sono neanche facilmente immaginabili. Ad esempio, quale contratto si applicherebbe a quei lavoratori se vengono estratti dal Gruppo? È una delle tante questioni che nessuno ha ancora affrontato.

I contributi alla discussione di questo convegno rafforzano le nostre ragioni contrarie al superamento dell'azienda integrata. Difendiamo l'azienda integrata e siamo contrari allo scorporo di RFI, con forti ragioni di merito, guardando all'interesse del paese e dei lavoratori che rappresentiamo. Non siamo stiamo difendendo il Gruppo FS e le sue scelte. Come sindacato continuiamo ad opporci e a scioperare contro le decisioni di FS relative alle scelte di politica industriale del Gruppo.

Il servizio è tutto concentrato sull'alta velocità e rimane poco per il resto e questo non è accettabile. Le scelte industriali di una grande azienda pubblica di trasporto dovrebbero rispondere meglio alla richiesta del paese di servizio universale, sempre più necessario dentro la crisi. La competizione con l'azienda di Montezemolo ha concentrato tutto sull'alta velocità, con evidenti conseguenze negative sul resto del servizio. L'idea che Mauro Moretti ha fatto crescere nel paese sulle ferrovie non porta l'azienda nel cuore degli italiani, tranne quelli che forse andranno nella classe executive degli spot pubblicitari. Il resto dei viaggiatori, che rappresentano la gran parte della clientela ferroviaria, come confermano i numeri della relazione di Rocchi, hanno bisogno dei treni pendolari e regionali.

Ma la risposta non può essere la separazione di RFI.

Quale effetto economico produce la separazione della rete dal Gruppo FS? Nell'interesse del paese questa è una decisione che promuove crescita o recessione? Mi chiedo come farà Trenitalia a reggere le commesse con tutta l'area dell'industria di costruzioni ferroviarie italiana. Quale possibilità di futuro avrà Trenitalia, senza i circa 30 miliardi di capitale sociale di RFI. Su questo capitale sta in piedi quell'azienda, altrimenti rischia il collasso perché i debiti sono di Trenitalia. C'è stata qualche operazione di risanamento ma la condizione di Trenitalia è tale che pur essendo un'azienda non quotata in borsa nel momento in cui viene meno la protezione del capitale di RFI non può stare in piedi.

A fronte di questo scenario è necessario un ripensamento, altrimenti gli ordini dei treni esclusa forse l'alta velocità non saranno sostenibili. Spero il governo che propone la separazione pensi agli effetti. La separazione nelle ferrovie, come è stato detto dal relatore tecnico, non è come quella della rete del gas e dell'energia. Questi sistemi hanno una diversa complessità e un diverso effetto nel momento in cui l'azienda integrata viene smontata. Non siamo tifosi interessati dell'azienda per ragioni di difesa corporativa e di appartenenza, pensiamo, con qualche ragione, che la separazione porterebbe un grave danno economico al Paese.

Secondo l'ingegner Croccolo l'Italia è quasi ingenua rispetto agli altri nell'applicazione delle norme europee sulle liberalizzazioni, per la fretta e la mancanza di regole e di reciprocità. Ma non si tratta solo di superficialità e di approccio ideologico, ci sono state anche scelte politiche orientate dagli interessi che si muovono intorno al sistema liberalizzato, ovviamente solo su quella parte di trasporto in grado di garantire utili. La liberalizzazione del servizio universale non funzionerà, non essendoci la possibilità di un mercato contendibile, senza trasferimenti pubblici. Non funzionerà e i cittadini ne pagheranno i costi, così come non ha funzionato da altre parti. Unioncamere ha pubblicato, nei giorni scorsi, una tabella riassuntiva di quello che è successo negli ultimi 10 anni nei settori liberalizzati, le tariffe sono più che raddoppiate dappertutto, quindi non è vero che le tariffe per gli italiani si sono abbassate a seguito delle liberalizzazioni, e i servizi non sono migliorati. L'unico settore dove la liberalizzazione ha funzionato è stata la telefonia perché tutti abbiamo un telefono in tasca e perché in quel settore c'era un mercato profittevole, insieme a una velocissima innovazione tecnologica. Nei trasporti la liberalizzazione legata a un servizio profittevole vale per alcune comparti (trasporto aereo, una parte di gestione aeroportuale, il cabotaggio marittimo in alcuni periodi dell'anno e non in generale, vedi il caso Tirrenia). Non vale sicuramente per la gran parte del servizio ferroviario, se si esclude l'alta velocità, o pochissimi altri collegamenti come dimostrano i tentativi d'assalto del collegamento diretto per l'aeroporto di Fiumicino. Come veniva ricordato anche da Croccolo il servizio universale non è stato liberalizzato perché non è per definizione un servizio profittevole e non è possibile introdurre "liberalizzazione per il mercato" in mancanza di risorse pubbliche. Al contrario, la mancanza di risorse ha prodotto il progressivo depotenziamento del servizio.

La vertenza relativa al servizio universale notturno, con i tagli dell'ultimo cambio orario e gli 800 licenziamenti, rappresenta un esempio clamoroso di questa idea di liberalizzazione a seguito delle scelte sbagliate del gruppo FS, non contrastate dal governo. Come sosteneva Solari nel suo intervento siamo convinti che in un momento di crisi si devono mantenere quei treni per ragioni non solo di carattere sociale ma anche di tenuta dell'economia e di difesa dell'interesse di quell'azienda. Da qualche giorno sulla facciata del palazzo della regione Puglia c'è uno striscione, come nelle manifestazioni sindacali, che chiede il ripristino dei collegamenti diretti nord sud. I governatori scrivono alle ferrovie, i sindaci prendono posizione, il sindacato chiede che si cambi quella scelta e come risposta da parte FS c'è un'ostinazione incomprensibile in nome di qualche elemento di costo che bisogna mettere sotto controllo. Il governo dal canto suo sembra distratto o disinteressato. Gli effetti sul lavoro sono pesantissimi e la vertenza Wagon Lits è emblematica di quello che ci

si può aspettare. In quella vicenda ci sono tutte le criticità che nascono dalla mancanza di regolazione e di programmazione. Manca la clausola sociale che non è stata applicata dal gruppo FS ai lavoratori, mentre il servizio è stato ridimensionato senza l'intervento del Governo inteso a garantire un fondamentale servizio di trasporto. E' un esempio estremamente negativo che rischia di riprodursi su tutti gli altri settori dei trasporti e riguarda l'occupazione, i contratti e le clausole sociali.

Da parte del governo dei tecnici i molti messaggi consegnati agli italiani sul futuro e sulle liberalizzazioni sono di poca sostanza, anche nel settore dei trasporti.

Abbiamo denunciato i rischi delle scelte che si stanno compiendo e la necessità di un confronto sindacale, ma fino ad oggi il nuovo ministro non ha ritenuto di convocare il sindacato, nonostante formali richieste.

Spero che dall'incontro unitario di oggi nasca un'occasione per poter discutere delle questioni di merito che noi stiamo affrontando.

L'idea che la liberalizzazione produce crescita non è solo nelle convinzioni del Governo ma è diffusa nel Paese. Il Governo conta di recuperare 20 miliardi dalle operazioni sulle farmacie, sui taxi o sulle liberalizzazioni dei servizi pubblici ma sono numeri enormi che non hanno nessuna ragione fondata.

Nel testo del decreto inoltre ci sarebbe un provvedimento che riguarda anche i servizi di Trenitalia messi sotto contratto con le Regioni. Secondo il governo il fatto che in quasi tutte le Regioni i servizi sono contrattualizzati con la formula di 6 anni più altri 6 anni, rappresenta un blocco che impedirebbe per i prossimi 12 anni di costruire gare nel servizio ferroviario nazionale. Si sta commettendo un altro errore dalle conseguenze non facilmente prevedibili. Bisognerà vedere come si farà a fare le gare in queste condizioni di taglio alle risorse e non si può trascurare l'effetto recessivo dovuto al fatto che il piano di investimenti di FS in materiale rotabile non ha più sostenibilità economica. La conseguenza negativa sull'industria di costruzioni ferroviaria nazionale, privata di un miliardo e mezzo di ordini è certa ed altrettanto certa è l'impossibilità per le regioni di mantenere le promesse di miglioramento del materiale rotabile.

La nostra elaborazione, proposta anche nei direttivi, che non è diversa dal punto di vista delle altre Organizzazioni Sindacali, non esclude la liberalizzazione nel processo a regime. Per fare le cose bene, pensiamo, però, che bisogna mettere mano innanzitutto all'assetto industriale dell'intero settore. Si devono introdurre vincoli di aggregazione e di integrazione tra le aziende del trasporto su ferro e su gomma e costruire un sistema industriale italiano in grado di stare nella competizione con le grandi imprese strutturate europee. Invece sui servizi locali si agisce attraverso i provvedimenti di legge annunciati, senza un disegno organico di politica dei trasporti e questo non potrà che peggiorare la precaria situazione del settore.

E' necessario favorire un processo che faccia nascere un'industria nazionale della mobilità in grado di stare in un sistema competitivo attraverso affidamento con modalità di evidenza pubblica. Oggi il paese è scoperto rispetto alla concorrenza europea e rischiamo processi distruttivi sia della parte industriale che sta intorno al servizio sia del servizio stesso. Insieme a Cisl e Uil abbiamo preso posizione su tutti questi temi attraverso lettere unitarie inviate al Governo e stiamo lavorando per definire nei prossimi giorni un'iniziativa congiunta con le confederazioni.

Dal governo da un lato si afferma che le liberalizzazioni vanno fatte con le tutele sociali e allo stesso tempo si scrive un articolo sui contratti di settore che non valgono più. È molto preoccupante la cancellazione dell'obbligo di applicazione nel ferroviario dei contratti di settore, che conferma la volontà del governo di abbattere le tutele sociali.

Ora bisogna lavorare, a partire dall'applicazione nel comparto dell'accordo del 28 di giugno, sulla definizione un sistema di regole esigibili anche nella liberalizzazione. Un lavoro che si svolgerà a partire dai prossimi giorni insieme alla confederazione cercando di correggere le scelte del governo che non condividiamo, partendo sempre dal merito delle

questioni aperte, e per questa ragione caso il contributo di oggi è dentro un grande lavoro che tutti insieme dobbiamo fare.