



ORSA TRASPORTI INFORMA

NOTIZIARIO DI INFORMAZIONE SINDACALE N° 3 MARZO 2010

FS: UN PIATTO PRELIBATO, PIÙ GUSTOSO SE SERVITO CON LO SPEZZATINO!

ASSALTO AL TRENO

L'*assalto al treno*, iniziato con la tristemente famosa riforma delle FS, continua inesorabile: svenduto il gigantesco patrimonio immobiliare fatto di case, uffici, fondi, palazzi e terreni, adesso sta proseguendo con lo sradicamento di binari in molti scali, officine e stazioni ferroviarie per svenderne le aree fabbricabili, a tutto vantaggio della speculazione immobiliare e urbanistica nei più grandi come nei più piccoli centri.

L'*assalto al treno* si è anche manifestato con assunzioni di massa di dirigenti e quadri (mentre si "licenziavano" con pre-pensionamenti e incentivi i ferrovieri) che, a seconda della provenienza politica dei vertici aziendali, venivano ora da ENI ora da TELECOM ecc..., via via che le Aziende pubbliche venivano dismesse, oppure dai corpi in arme dello Stato (Guardia di Finanza, Polizia, Carabinieri) ma anche dall'industria privata come ad esempio FIAT. Di questi signori solo pochi sono "rimasti", i più sparivano come meteore ma con la borsa piena di soldi, con buonuscite e indennità d'oro.

L'*assalto al treno*, mentre i ferrovieri venivano "cacciati", è continuato con il ricorso al business degli appalti e con le esternalizzazioni selvagge di interi settori della produzione. Tutto è successo (salvo rarissime eccezioni coincidenti con altri fattori) senza che alcun dirigente sia stato punito e sostituito per dimostrata incapacità direzionale, mentre si alimentavano i deficit aziendali, mentre si fermavano innovazioni e ammodernamento (per esempio del materiale rotabile) e si sprecava denaro in ristrutturazioni e affitti di sedi e uffici.

Oggi l'*assalto al treno*, dopo aver desertificato le aziende del Gruppo FS, in modo particolare Trenitalia, prosegue e si manifesta sotto altra forma: attraverso le newco, le societizzazioni, le cessioni di ramo d'azienda, la rinuncia a tracce e servizi nel trasporto merci, passeggeri a lunga percorrenza e internazionale, nel trasporto regionale, la vendita della linea elettrica e dei cavi telefonici, ecc...

DISMISSIONE

Perché Trenitalia continua a dismettere e smantellare il trasporto merci della Divisione Cargo, compresi i servizi profittevoli (dunque non per un contesto generale di crisi economica) mentre nuove imprese di trasporto merci su ferro nascono, si rafforzano e crescono?!

Per quali motivi Trenitalia ha effettuato servizi sul Brennero sino al 12 dicembre u.s., dando un servizio scadente fatto di vagoni vecchi, mal tenuti e con i bagni sporchi, che ha ridotto i viaggiatori del 50%? Perché Trenitalia non fa servizio dal Brennero a Venezia, costringendo i viaggiatori del treno Vienna-Venezia a proseguire il viaggio in autobus? Perché ha dismesso e ceduto le tracce sul Brennero? Per quali motivi Trenitalia non ha più voluto effettuare il servizio in partnership con DB e OBB.

Perché Trenitalia ha dismesso larga parte dei treni viaggiatori a lunga percorrenza? Perché dagli orari dei treni sono praticamente scomparse le tre direttrici tra le più importanti del Paese: l'adriatica, la tirrenica e la Trieste-Venezia-Torino? Per non parlare della Torino-Milano, croce e delizia dei pendolari che prima potevano contare sugli interregionali ogni ora, ma che adesso sono stati eliminati e sostituiti con sette Frece rosse (la mattina, a metà e a fine giornata di lavoro)!

Viviamo in un paese densamente popolato, con una fitta rete di città: i nostri treni dovrebbero fermarsi spesso, diminuire i tempi di percorrenza, essere flessibili, e tecnologicamente adattarsi al territorio; la rete infrastrutturale dovrebbe essere adeguata, si dovrebbero sciogliere i cosiddetti "nodi ferroviari" ed eliminare gli "imbuti" dei treni che arrivano nelle grandi città.

In attesa di questi adeguamenti non è possibile accettare di scaricare la congestione sul traffico regionale, penalizzare i pochissimi treni rimasti a lunga percorrenza portandoli a fermarsi nelle stazioni secondarie e periferiche delle grandi città, addirittura senza aver predisposto servizi di accoglienza o coordinato con le istituzioni le interconnessioni con i servizi pubblici locali.

Insomma, i vertici del Gruppo FS, ma anche il mondo politico, stanno facendo di tutto per distruggere le Ferrovie dello Stato! I Governi, qualunque essi siano, presi dalle frenesie liberiste stanno smantellando le imprese strategiche del Paese.

Il mondo dei trasporti pubblici italiani non è più quello di prima. Dopo la trasformazione giuridica delle imprese di TPL, le fusioni, le incorporazioni, le alleanze che hanno avviato la svendita ad imprese private e straniere (statali); dopo l'avviata privatizzazione della più grande impresa pubblica di trasporto marittimo, la Tirrenia, assieme a tutte le sue società regionali (Toscana, Campania, Sicilia, Sardegna); dopo la privatizzazione della compagnia di trasporto aereo Alitalia, adesso stanno smantellando pezzo per pezzo anche le Ferrovie dello Stato naturalmente, come abbiamo visto, dopo averne saccheggiato i rami più pregiati.

Nel resto d'Europa, ove si parlerà di liberalizzazione del trasporto passeggeri nazionale dopo il 2017, hanno ben chiari i principi della difesa degli interessi nazionali e sanno bene quando devono schierarsi per il "pubblico", rappresentato dai settori economici di *valenza strategica* quali appunto le ferrovie sia come infrastruttura che come trasporto ferroviario.

NTV E LE ALTRE

Una notizia di questi giorni indica che il Ministero del Tesoro, dopo la svendita della Telecom ai "capitani coraggiosi" di dalemiana memoria, stia cercando di mettere al sicuro la rete nazionale telefonica, considerata strategica, impedendo la fusione tra Telecom e Telefonica (Spagna); in ballo c'è il controllo di un patrimonio che il nostro Paese non può permettersi di cedere a soggetti stranieri, ovvero la sicurezza delle telecomunicazioni.

Al contrario oggi nel nostro Paese le ferrovie italiane, già “morte” come *bene comune*, stanno collassando, volutamente, quale sistema ferroviario inteso come servizio pubblico, cedendo alla volontà dei grandi gruppi e delle banche.

Su *Panorama* del 28/01/10, P. Buttafuoco ha scritto: “*Così come Berlusconi fece la sua rivoluzione a spese del monopolio televisivo, Montezemolo ha davanti a sé il progetto dei trasporti. E la storia si replica perché ciò che gli uomini della Publitalia fecero per il Cavaliere, adesso lo devono fare i volenterosi intellettuali di Italia Futura, la fondazione che assiste il titolato Montezemolo nell’elaborazione del progetto di conquista del Paese.*” Aggiungendo, “*Altro che tratta Firenze-Roma, però. Altro che 335 km/h per fare in un soffio il percorso da Termini a Napoli. Il vero colpo segreto che ci permettiamo di rivelare (grazie alle nostre fonti di Palazzo d’Orleans) sarà quello del treno in corsa da Palermo a Catania e viceversa.*”

Buttafuoco ha inteso dire che si tratta effettivamente della conquista del Paese e del trasporto ferroviario, in particolare, trasferendo su rotaia la politica che ha sostenuto per decenni la Fiat: per questa si facevano colate di cemento e catrame, grandi buchi per terra, ecc..., e soprattutto si offrivano finanziamenti che non producevano innovazione ma che spostavano all’estero capitali e impianti.

Ci sono anche interrogazioni parlamentari in proposito (la n°4/05579 del 22/12/09) che denunciano il “*progetto di ampliamento dell’Interporto Campano per 1.200.00 mq, all’interno del quale è previsto un lotto di 140.000 mq su cui realizzare il deposito per manutenzione treni NTV*”, escludendo “*la società NTV dalla necessità di avviare le procedure di richiesta di concessione edilizia e dal pagamento degli oneri concessori e di urbanizzazione previsti per legge al Comune di Nola*”, addirittura senza la prevista *valutazione ambientale strategica (VAS) obbligatoria, senza la specifica valutazione d’impatto ambientale (VIA).*

Di fatto si distrugge il monopolio pubblico e se ne crea uno privato; sono note le mire nello sviluppo logistico di Punzo & C., da NTV – passeggeri alta velocità a ISC – trasporto merci, da Intership – società di logistica a Terminal Napoli, fino all’Aeroporto di Napoli.

L’attacco alle FS è concentrico; anche l’Autorità Antitrust è utilizzata in tal senso, infatti la stessa ha recentemente sottolineato la necessità di completare il processo di liberalizzazione delle Ferrovie, criticando la prassi delle proroghe di concessione sulle tratte regionali, soprattutto la frantumazione di FS fra il gestore dell’Infrastruttura, Rete Ferroviaria Italiana, e Trenitalia.

Dell’Antitrust abbiamo già scritto, parlando dei suoi commissari presenti in gruppi finanziari importanti

PIEMONTE

Le gare in Piemonte vanno avanti ma nuovi passaggi sono stati operati. Il Consiglio comunale di Torino ha approvato la separazione fra la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale dalle infrastrutture, attraverso la scissione del Gruppo torinese trasporti: sono così nate due nuove società, la “Gtt esercizio” e la società “InfraTo”.

La Gtt gestisce 8 linee di tram e 100 linee di bus, 100 km di rete tram e 1000 km di rete autobus. Le linee di autobus extraurbano sono 73 per un totale di 3600 km, mentre 2 sono le linee ferroviarie.

La Gtt esercizio ha ricercato un socio industriale che ha trovato nella società Trenitalia-LeNord; l'obiettivo è la gestione dei servizi ferroviari del nodo di Torino oltre che il trasporto regionale. La newco TLN-Gtt avrà un presidente indicato da Trenitalia, un amministratore delegato indicato da Gtt e si occuperà della gestione delle linee oggi servite da Trenitalia e Gtt.

Una domanda: i Sindacati ne erano a conoscenza? Se lo erano, perché non hanno dato avviso ai lavoratori?

Ciò premesso, TLN-Gtt parteciperà alle gare per l'affidamento dei servizi ferroviari locali, indette dalla Regione Piemonte, nelle quali si sono già buttate la società inglese Arriva, le Ferrovie Federali Svizzere e la società francese Veolia. Sembra che la società Arena Ways (sostenuta dai Tedeschi? Dagli Olandesi?) non partecipi alle gare ma che comunque effettuerà un servizio circolare fra Torino e Milano.

Come abbiamo già avuto modo di scrivere le ferrovie, in quanto monopolio naturale, dovranno necessariamente essere sovvenzionate anche nei servizi non profittevoli che altrimenti verrebbero abbandonati dal mercato. Infatti, la scelta della Regione Piemonte di voler differenziare il contributo pubblico a seconda della potenzialità commerciale delle tratte, assegnando una quota maggiore alle tratte commercialmente meno remunerative per l'operatore, non fa che confermare quanto noi andiamo dicendo, dimostrando la "buffonata" delle gare stesse ed il loro reale scopo: distruggere le aziende pubbliche, svendere il trasporto pubblico locale ad aziende straniere, disarticolare i contratti di lavoro e le garanzie di ferrovieri e autoferrotranvieri, peggiorando ulteriormente le condizioni di lavoro.

Accenniamo anche ad un nuovo scenario che si sta concretizzando, ovvero sia l'abbandono da parte di Trenitalia dei treni a lunga percorrenza, che hanno fatto la Storia e unito l'Italia, tra Palermo, Reggio Calabria, Torino e Milano; treni che fino a marzo c.m. univano Nord e Sud a buon prezzo, con un doppio collegamento quotidiano: si tratta perciò di un duro colpo per tutti i viaggiatori.

Il parametro costo/beneficio, applicato al solo mercato e non anche alla sfera sociale, ha tagliato inoltre il servizio treni con le auto al seguito. Questi tagli hanno di fatto isolato i territori delle Regioni di passaggio, in particolare i collegamenti tra Liguria, Piemonte e Toscana, tant'è che le tre Regioni, di comune accordo, ne hanno approfittato per attuare le loro politiche ultra-liberiste impostando una gara d'appalto in ogni Regione e nella tratta di competenza, da effettuarsi dopo il voto di fine marzo.

Invero, si può fare politica dei trasporti anche così, fregandosene degli altri territori, ignorando Trenitalia, facendo sì che sopprima i suoi servizi per poi appaltarli ad altre Compagnie ferroviarie, magari "amiche" sapranno gli elettori punire e fermare siffatte politiche? Intanto per le Regioni del Sud, con meno risorse, aumenta l'isolamento ferroviario dal resto del Paese, in compenso ben 7 pullman arrivano ogni giorno a Firenze dalla sola Calabria!!!

LOMBARDIA

La newco Trenitalia-LeNord (TLN), lo ribadiamo, non ci piace! L'incontro del 10 febbraio sul piano industriale della nuova società e sulle condizioni contrattuali da applicare ai lavoratori al momento della cessione dell'affitto, previsto nel mese di ottobre, confermano questo nostro rifiuto.

Come noto, il nostro Paese soffre molto per la mancanza di grandi imprese, se poi le poche che abbiamo, come le FS, vengono indebolite attraverso gli spezzatini e una legislazione ultraliberista che favorisce le privatizzazioni, è chiaro che si fanno fare ulteriori passi indietro al Paese, all'economia e allo sviluppo industriale, già sofferenti a causa della crisi.

Il verbale di incontro del 17 febbraio 2010, che avvia il segmento sull'asse del Brennero della Società LeNord con DB/OBB, verso il CCNL delle attività ferroviarie, rende ancora più inquietante il ruolo della società capo Gruppo Ferrovie Nord Milano.

Non vi è dubbio che FNM ed FS (che la partecipa) stiano distruggendo Trenitalia, non solo attraverso l'affitto di ramo d'azienda (TLN) ma anche con la "rinuncia" delle tracce sul Brennero, nonché con la newco Trenitalia/Gtt/TLN.

Qualcuno dice che si stia cercando di sostituire il ccnl degli autoferrotranvieri con quello dei ferrovieri, invece che unificarli nel ccnl della Mobilità; altri ancora ci vedono lo zampino di Confindustria che starebbe dividendo il fronte delle aziende pubbliche con la complicità di FNM, proprio per accelerare la svolta a favore di un accordo sul ccnl della mobilità.

Chissa ... Noi propendiamo per la seconda ipotesi! Di sicuro stanno distruggendo le garanzie e i diritti del lavoro sia di ferrovieri che di autoferro. Trenitalia, Gtt, LeNord: 3 aziende, 2 ccnl e 3 contratti integrativi, che vuol dire?!

Ricordiamo una significativa storia che OrSA Toscana ha denunciato nel 2008.

LFI (Ferroviaria Italiana di Arezzo) dopo aver acquisito la società ATAM (trasporti urbani di Arezzo) - due aziende con lo stesso ccnl del TPL, ma con due distinti contratti integrativi - ha ridotto il salario dei dipendenti provenienti da ATAM, i quali godevano di una retribuzione maggiore per effetto del contratto integrativo più favorevole, così come ha peggiorato la normativa di lavoro per gli stessi lavoratori ex ATAM, dall'orario di lavoro ai turni, ecc...

I lavoratori di Trenitalia, Gtt e LeNord, nelle nuove newco, al di là del ccnl nazionale, quale contratto aziendale di confluenza avranno? Perderanno il salario? Quali peggioramenti subiranno nella normativa?

Un pericolo incombe sulla vertenza per il nuovo ccnl della mobilità; è evidente che questo non solo non risolve affatto i problemi ma, come dimostra l'esempio citato, anche all'interno di un unico ccnl esiste il dumping contrattuale! È Chiaro?!?

TOSCANA

La firma tra Berlusconi e Martini, che porta in Toscana quasi 10 miliardi di euro in sei anni per le opere infrastrutturali di interesse strategico nazionale (dalle strade alle ferrovie, dai porti ai canali navigabili) è certamente una cosa positiva che risponde alle richieste e alle aspettative delle comunità locali, del territorio, dei cittadini e dei lavoratori.

In realtà qualche dubbio lo abbiamo e non condividiamo l'interesse per le grandi opere autostradali nonché la privatizzazione di alcune superstrade, che saranno poi concesse alle società autostradali con la conseguente introduzione del pedaggio a pagamento così come non siamo affatto d'accordo che nell'infrastruttura ferroviaria la maggior parte dei soldi vada all'alta velocità nonché al sottoattraversamento di Firenze, invece che ai pendolari e alle linee regionali.

Lo stesso attraversamento TAV di Firenze è un'opera che l'Associazione di volontariato IDRA di Firenze (<http://associazioni.comune.fi.it/idra/inizio.html>) ha definito “*altrettanto invasiva quanto scandalosamente sconosciuta in pressoché tutti i dettagli, programmata in una città di valore internazionale, per secoli culla dell'arte e della cultura*”.

Dal Comunicato Stampa del 15.2.10: “*Idra è parte civile nel procedimento penale a carico dei costruttori della TAV in Mugello, riconosciuti dal Tribunale di Firenze responsabili di danni ambientali gravi. La Corte dei Conti, d'altronde, ha ipotizzato per la tratta appenninica TAV un danno erariale gigantesco (741 milioni di euro), del quale ha chiamato a rispondere nei mesi scorsi l'attuale vicepresidente del Senato on. Vannino Chiti, già presidente della Regione Toscana e, assieme a lui, l'allora assessore e oggi presidente della Regione Claudio Martini, nonché una schiera di altri 50 decisori locali e centrali. Quanto all'architettura finanziaria della “grande opera”, confermata anche nel caso Firenze, critiche severe ed esplicite per gli impatti sulla spesa pubblica sono state formulate da tempo dal massimo organo di controllo, l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici.*

Prima che si metta mano allo sventramento del sottosuolo fiorentino, sul quale incombono tante ragionevoli riserve, *Idra* intende ricostruire e documentare in maniera analitica il bagaglio di conoscenze, l'attendibilità delle previsioni progettuali, il grado di consapevolezza e di lucidità con cui ci si appresta – in una fase di crisi economica generale e di rinnovata crisi morale nei rapporti fra poteri pubblici e imprenditoria, che non ha mancato di investire la nostra città e la sua area metropolitana – all'attuazione di un progetto così costoso, impegnativo e incerto come il sottoattraversamento AV di Firenze.”

Come sopra accennato, grandi manovre sono in corso per indebolire il Gruppo FS; a queste manovre, come abbiamo visto, sono collegate riorganizzazioni, fusioni e scissioni, che si fronteggiano nel campo del trasporto pubblico locale. Anche in Toscana e a Firenze sono in atto da più tempo lavori *sotterranei* che cambieranno le situazioni societarie come pure il lavoro di migliaia di ferrovieri e autoferrotranvieri, con ricadute anche negative sul servizio offerto visto che il mercato prende il sopravvento.

I cambiamenti più evidenti sono l'aggregazione di un *polo* a Sud della Regione attorno ad LFI di Arezzo, che si è trasformata in Holding e che ha diviso l'infrastruttura dal trasporto, e di un altro polo a Nord rappresentato da Trenitalia.

Trenitalia sta agendo sicuramente anche attraverso la controllata del trasporto su gomma SITA, che ha proprio sede a Firenze, per entrare nell'azienda fiorentina di trasporto pubblico (ATAF), messa sul mercato nella ricerca di nuovi azionisti, quindi sicuramente aperta all'ingresso di capitali privati.

Già per la gestione della Tramvia (di cui è stata appena inaugurata la Linea 1) con la nuova società GEST, ATAF e i maggiori azionisti, il Comune di Firenze e i Comuni dell'hinterland fiorentino, hanno scelto come partner *privato* la RATP, azienda pubblica municipalizzata di Parigi, che si prende un milione e duecentomila chilometri da Ataf (quasi tre milioni di euro) e che per 30 anni gestirà la tramvia a Firenze.

La RATP, presente anche nel capitale di altre società di trasporto pubblico locale in Toscana, nel recente passato si è dichiarata disponibile non solo a gestire il trasporto della città di Firenze ma anche quello del nodo fiorentino, come pure le linee locali e

pendolari (come la faentina) che si diramano da Firenze. Sembra la *fotocopia* del progetto di Torino con la Gtt!!!

Tra le organizzazioni sindacali toscane, Cgil, Cisl, Uil conoscono, anche meglio di noi grazie ai loro riferimenti politici, i probabili scenari futuri del trasporto ferroviario e pubblico locale della Toscana, ma nessuno si azzarda ad informarne i lavoratori e nessuno si pone il problema di organizzare, dopo l'informazione, le mobilitazioni necessarie per difendere i diritti e le garanzie del lavoro.

Noi suggeriamo ai lavoratori dei trasporti di pretendere notizie dalle istituzioni locali, informazioni dalle organizzazioni sindacali, di stare in guardia e far venire alla luce del sole le trattative "carbonare" tra le Aziende e con le Aziende. L'esperienza insegna che ogni servizio dato ai privati (vedi l'acqua) viene utilizzato al solo scopo di fare profitti, aumentare le tariffe e peggiorare la qualità del servizio stesso. A cose fatte poi non veniamoci a lamentare, a piangersi addosso ... ecco perché occorre agire in prima persona!

Noi non siamo in Francia dove il segretario di Stato ai Trasporti Dominique Bussereau, ha definito i dirigenti ferroviari, che non sanno conciliare redditività, servizio pubblico e gestione del territorio, "*eterei tecnocrati*", ma siamo in Italia dove è concesso tagliare il servizio, societarizzare, fare scorpori e cessioni; ove non si riconosce che il trasporto ferroviario è, e rimarrà sempre, un settore strategico per l'interesse nazionale, oltretutto un monopolio naturale.

LA CHIMÈRA CONTRATTUALE

Abbiamo fatto lo sciopero del 19 febbraio sul contratto, collegandolo allo sciopero per la nostra vertenza regionale ma non ci ha convinti, soprattutto per il doppio gioco dei sindacati confederali.

La situazione non è affatto rosea, la crisi globale si aggrava e a niente sono valse le migliaia di miliardi spese dagli Stati per salvare le stesse istituzioni finanziarie che avevano generato la crisi. Molti Stati sono al limite dell'insolvenza, vi è un inesorabile aumento della disoccupazione, i salari sono stati ribassati e i servizi pubblici sono stati soppressi o ridotti.

Il problema della Grecia, come quello del Portogallo o della Spagna, è stato strumentalizzato per nascondere quello ancor più grave del Regno Unito, tanto per rimanere in territorio UE. La situazione catastrofica delle loro economie e dei loro debiti pubblici viene strumentalizzata per indebolire l'area dell'euro e attirare capitali nei paesi anglosassoni, Regno Unito e Stati Uniti.

La stampa specializzata proprio in questi giorni ha denunciato che nel caso greco, le grandi banche d'investimento di Wall Street (in particolare la solita Goldman Sachs, nota per le privatizzazioni in Italia), avrebbero permesso alla Grecia di accreditarsi per entrare nell'Euro, mentre i suoi disavanzi di bilancio reali avrebbero dovuto tenerla al di fuori, tutto ciò tramite astuti assemblaggi finanziari che hanno dato modo di prendere in giro 500 milioni di cittadini della UE, durante la storica creazione della moneta unica europea.

La stessa UE continua ad emanare direttive e quant'altro per favorire le liberalizzazioni e il mercato, servendosi dei servizi e delle consulenze delle grandi banche d'affari come appunto la Goldman Sachs, la JP Morgan Chase, ecc... Al contrario la serietà delle istituzioni, sia europee che nazionali, dovrebbe impedire a

questi istituti l'accesso alle funzioni di responsabilità finanziarie, di bilancio ed economiche dei vari Paesi e impedire che i vari paesi continuino a ricorrere al servizio della Goldman Sachs e delle grandi banche d'affari in generale.

Com'è infatti possibile che questi servizi privati facciano l'interesse pubblico? È facile capire di chi fanno gli interessi queste banche d'affari, basta vedere a chi svendono le aziende e le industrie pubbliche privatizzate.

“LICENZIAMENTI & CASSA INTEGRAZIONE”

TRENITALIA LICENZIA I GIOVANI APPRENDISTI che hanno raggiunto, dopo i vari passaggi formativi, il diritto ad essere assunti a tempo indeterminato e dopo aver fatto *godere* il datore di lavoro delle agevolazioni contributive e retributive (pagando meno i lavoratori).

Nel frattempo il Fondo di sostegno al reddito, la nostra Cassa integrazione speciale, ha ottenuto l'ok dal Ministero del Lavoro, dunque FS ed INPS stanno definendo la convenzione bilaterale che regolerà le rispettive competenze ed oneri, al fine dell'attivazione delle procedure per l'accesso al Fondo già dal corrente mese di marzo 2010.

Procedure che dovrebbero portare, entro il prossimo mese di giugno, all'accesso al Fondo per migliaia di ferrovieri che, “volontariamente”, dovrebbero lasciare le FS ed essere accompagnati fino alla pensione, per un massimo di 4 anni. In tal modo i nostri cosiddetti ammortizzatori sociali saranno il mezzo per non rendere oneroso il *saccheggio* delle ferrovie, a favore della grande industria e finanza e, naturalmente, a spese dello Stato.

Se da una parte si attua l'espulsione dei vecchi ferrovieri troppo onerosi, dall'altra si ricerca il ricambio generazionale e professionale a costo zero attraverso il nuovo Contratto della Mobilità, al ribasso e meno oneroso, da applicare ai nuovi ferrovieri e autoferrotranvieri nelle nuove società ad hoc costituite.

Sul rinnovo contrattuale ritorneremo nel prossimo numero del notiziario OrSA, già in preparazione.

Firenze, 01 marzo 2010

La Segreteria Regionale OrSA Toscana



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

E – Mail:

sr.firenze.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Sito: www.orsaferrvietoscana.it