



SCIOPERO GENERALE CGIL

LE NOSTRE RAGIONI

NEL TRASPORTO FERROVIARIO

E NELL'INDOTTO DEI SERVIZI

TORNANO IN DISCUSSIONE I CONTRATTI NEL TRASPORTO LOCALE?

La manovra correttiva potrebbe mettere in discussione i 500 milioni di euro che hanno consentito nel 2009 il rinnovo, in quasi tutte le regioni, dei Contratti di Servizio di Trenitalia nel trasporto regionale. Tale quantità economica, se confermata, rappresenta oltre il 20% dei trasferimenti destinati per questa attività dalle Regioni, rimetterebbe in discussione i contratti appena rinnovati e i livelli di produzione. Quindi sarebbero a rischio le acquisizioni di nuovo materiale rotabile perchè il meccanismo con cui sono state attivate in “autofinanziamento” da Trenitalia si fonda sui flussi finanziari generati, nel periodo di validità, dai contratti stessi.

SERVIZIO FERROVIARIO “UNIVERSALE”: RISCHI CONCRETI SULLA PRODUZIONE

Il Contratto di Servizio tra Stato e Trenitalia sul cosiddetto “servizio universale” di trasporto passeggeri di media-lunga percorrenza valeva 250 milioni di euro nel 2008, è passato a quasi 150 nel 2009 ed è intorno a 140 nel 2010. Si tratta dei collegamenti notturni nord—sud, di tutta l’offerta IC a sud di Roma e di Ancona e di buona parte di quella sulla direttrice “Tirrenica”. In pratica, oltre il 35% dell’attuale produzione della Divisione Passeggeri N/I di Trenitalia che, dopo i tagli operati nell’ultimo biennio, corre adesso ulteriori rischi concreti. Infatti, questo Contratto di Servizio rientra tra le “missioni di spesa” sui trasporti dei Ministeri dell’Economia e di Infrastrutture e Trasporti, complessivamente ridotte, tra il 2011 e il 2013, per un totale di quasi 800 milioni di euro.

SERVIZIO FERROVIARIO MERCI: IL COLPO FINALE A FS E AL SETTORE

Il Contratto di Servizio tra Stato e Trenitalia sul cosiddetto “servizio universale” di trasporto merci valeva 168 milioni di euro nel 2008, è passato a 112 milioni nel 2009, non è ancora definito nel 2010, ma si ipotizza che per quest’anno non raggiunge i 60 milioni. Anche in questo caso, si tratta di risorse attribuite alle “missioni di spesa” dei Ministeri dell’Economia e di Infrastrutture e Trasporti, per cui non si può escludere l’azzeramento di questa voce di trasferimenti da Stato a Trenitalia. Inoltre, risulta assai improbabile la possibilità di introdurre forme di sostegno al trasporto ferroviario merci, come, per esempio, il cosiddetto “ferro-bonus” di cui anche recentemente, in più occasioni, ha parlato il Ministro di Infrastrutture e Trasporti, o di altre forme di incentivo al riequilibrio modale dalla strada alla rotaia.

RFI: PROBLEMI PER MANUTENZIONE, ESERCIZIO E INVESTIMENTI

Il Contratto di Programma tra Stato ed RFI dovrà rinunciare a circa 200 milioni di euro ed attestarsi intorno agli 850 di quest'anno. Gran parte di tali trasferimenti finanziari riguardano la manutenzione ordinaria della rete ed il suo esercizio. Impossibile, al momento, valutare gli effetti della manovra lato investimenti, sui quali il Contratto di Programma finanzia gli interventi di adeguamento tecnologico e di potenziamento di nodi e rete tradizionale.

OCCUPAZIONE: AUMENTA LA PREOCCUPAZIONE PER FS E INDOTTO DEI SERVIZI

Il Gruppo FS rientra tra le aziende per le quali il turn-over è vincolato a precisi tetti nel quinquennio 2011-2015. La manovra prevede che, anche le società del Gruppo FS non possano effettuare assunzioni a tempo indeterminato eccedenti il 20% dei rapporti cessati nell'anno precedente nel corso del 2011, 2012 e 2013, soglia che sale al 50% nel 2014 e al 100% nel 2015. Tale vincolo, combinato con le possibili riduzioni di produzione descritte nei paragrafi precedenti, può determinare una pesante contrazione occupazionale in FS ed una accelerazione dei processi di esternalizzazione di attività di manutenzione e di esercizio. Inoltre, l'introduzione delle "finestre mobili" per l'accesso alla pensione riducono la potenzialità di intervento del "Fondo di sostegno al reddito". I pesanti tagli ai livelli di produzione del Gruppo FS, poi, avranno pesanti ricadute occupazionali nell'indotto dei servizi di supporto e complementari alle attività ferroviarie (pulizie, servizi accessori, accompagnamento notte e ristorazione a bordo), settori già da tempo sottoposti a tensioni per effetto dei recenti cambi appalto.

UNA MANOVRA INSOSTENIBILE PER UTENZA, AMBIENTE E LAVORO

Il quadro delineato si tradurrà in una insostenibile riduzione del servizio ferroviario a carattere sociale, con ricadute ancora più pesanti nel Mezzogiorno, peggiorando la qualità del servizio che rimarrà e inevitabile sarà l'aumento delle tariffe. Insostenibili, peraltro, si profilano gli effetti occupazionali in FS e nell'indotto dei servizi, con ulteriore accelerazione dei processi di esternalizzazione delle attività di sub appalto dei servizi. Insostenibile, infine, si descrive l'impatto di questo quadro in termini ambientali a causa del drastico depotenziamento della modalità ferroviaria nella mobilità urbana e nel trasporto delle merci.

**PER DIRE NO A QUESTA MANOVRA
ADERIAMO
ALLO SCIOPERO GENERALE CGIL**

CGIL



Tutto sulle nostre spalle? NO

www.cgil.it