



Comunicato del 13 febbraio 2015

Cosa stanno facendo alle Ferrovie dello Stato

Nel corso dell'incontro con il Sindacato, tenutosi nella giornata di ieri, l'ingegner Elia ha ribadito che presso il Ministero dell'Economia è al lavoro una task force per approfondire le varie ipotesi che, in ogni caso, sono orientate verso una privatizzazione del 40% dell'intero Gruppo evitando la cessione parziale di attività. Niente spezzatino, quindi. Ma non è tutto oro quello che luccica.

A nostro avviso le Ferrovie stanno subendo diverse azioni che rischiano di indebolirle come grande soggetto industriale, in nome della esigenza di fare cassa che ha lo Stato (privatizzazione parziale), ma siamo allarmati anche dalle azioni a contorno di questa operazione:

1. Cessione della rete Alta Tensione a Terna (operazione forse economicamente vantaggiosa a breve respiro, certamente deleteria dal punto di vista strategico);
2. Dividendo forzoso di cento milioni di euro da dare allo Stato nel biennio 2014-2015 (bancomat per lo Stato, ma risorse in meno per gli investimenti e la manutenzione);
3. Abbattimento del costo delle tracce della Alta Velocità (perdita di cento milioni per Rfi, bene per Trenitalia per 60 milioni, ma allora si reinvestano i 60 milioni nel Trasporto Pendolare);
4. 130 milioni di perdita secca per il trasporto delle merci che vengono trasformati in 100 milioni a disposizione di Rfi per non far pagare le tracce alle Imprese Ferroviarie che fanno cargo. Certi sono solo 40 milioni per il sud (tracce consuntivate negli scorsi anni) i rimanenti 60 sono a forte rischio perché il Mef non vuole darli per l'intera rete ed è concreto il rischio che vengano destinati ad altro fuori dal ferroviario. Morale: ad oggi perdita secca di 90 milioni a favore del trasporto merci. Ma 130 sicuramente tolti alla Cargo di Trenitalia.

Ma le cose che ancor più ci allarmano sono due: la perdita della proprietà dei binari che Rfi dovrebbe restituire allo Stato, tranne quelli dell'AV e il decreto "Nencini", ennesima riforma del trasporto pubblico locale.

La prima azione toglie dal patrimonio aziendale 30-35 miliardi di euro per rendere scalabile al capitale privato quel 40% che sarebbe messo a disposizione (di quale tipo di azionariato?), la seconda darebbe ai vincitori delle gare la piena disponibilità di tutti i beni strumentali dell'azienda che perde al prezzo stabilito dall'Ufficio Tecnico Erariale (leggi Catasto) garantendo sì e no il solo CCNL (quale?) al personale. La discussione che abbiamo avuto con il vertice di Fsi, soprattutto sul punto della depatrimonializzazione è stata molto vivace. Ovviamente abbiamo idee divergenti. Il punto, però, è politico.

L'operazione privatizzazione alla fine può portare lo Stato ad incassare circa 4 miliardi di euro, mettendo le Ferrovie in mano ad interessi che abbiamo visto come si preoccupano del bene comune, basta vedere quello che è successo alle strade italiane. Di sicuro si mina alla base un'industria intera. Ne vale la pena per 4 miliardi su 2.200 di debito pubblico?

Ovviamente quanto espresso sopra ha ricadute dirette sulle sorti del Piano d'Impresa, ad iniziare dalla Cargo. O meglio da quel soggetto unico di logistica del Gruppo presente già nel Piano illustrato all'epoca da Moretti che ora diventa il primo problema da affrontare visto che da 9 euro a chilometro il sostegno al merci passa bruscamente a 2. La stessa riorganizzazione di Rfi è legata alla riduzione delle risorse di cui sopra.

Si aprirà una fase, a breve, che ci vedrà impegnati nell'ennesima metamorfosi dell'Azienda ove due difficoltà possono rappresentare uno sviluppo futuro molto interessante, con connotati forse diversi da quelli ai quali siamo abituati, ma di prospettiva: il trasporto locale gomma e ferro (Busitalia sempre più integrata nel Gruppo) e la Logistica del Gruppo intesa non solo come servizio ferroviario.

Crediamo che questa situazione debba essere ben chiara alla categoria all'interno della quale si dovrà aprire una fase di informazione e di dibattito straordinario, ad iniziare dalle nostre strutture e tra i nostri iscritti.

Tra un mese, ci è stato detto, apriremo una discussione dettagliata sulla questione della logistica (quindi anche del futuro di Cargo) quando verremo chiamati a discutere della loro proposta di riorganizzazione complessiva.

In attesa avremo modo di relazionarci al meglio all'interno della Fit e tra sindacati. Vi preghiamo di diffondere questa informativa e il volantone allegato in modo capillare.

La Segreteria Nazionale