

POLITICHE DI LIBERALIZZAZIONE E PRIVATIZZAZIONE
DEL TRASPORTO FERROVIARIO IN ITALIA.
RILANCIO O SMANTELLAMENTO DI UN SETTORE STRATEGICO ?
29 Aprile 2010

Giovedì 29 Aprile, a Firenze, presso la facoltà di scienze politiche del polo universitario di Novoli, si è tenuto un convegno sul destino delle ferrovie in Italia dal titolo “Politiche di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto ferroviario in Italia: rilancio o smantellamento di un settore strategico?”.

Il convegno è stato organizzato dal sindacato ORSA e dalla rivista “ancora in MARCIA” con l’obiettivo di dare risalto e visibilità alle vicende politiche ruotanti attorno al futuro delle ferrovie in Italia, al loro assetto proprietario, alla loro funzione di servizio in via di mercificazione e ai progetti di liberalizzazione del settore.

Diversi relatori hanno dato il loro contributo intervenendo su i diversi aspetti che connotano la vicenda nel suo complesso. Pur essendo emersi punti di vista e posizioni politiche divergenti, si è in ogni caso ottenuto l’importante risultato di fare luce su un tema di forte impatto politico-economico e sociale dando spazio a voci critiche nei confronti di quella che è ormai una tendenza consolidata da più di un ventennio: lo smantellamento dell’economia pubblica e dei settori strategici nazionali in nome della parola d’ordine di liberalizzare e privatizzare.

Qui di seguito riportiamo per esteso due degli interventi che hanno avuto luogo durante il convegno.

L’autore del primo intervento è Pasquale Felice RSU del sindacato Orsa.

L’autore del secondo intervento è Lorenzo Dorato, dottorando in economia politica all’università Roma3 e membro della redazione di “Comunismo e Comunità”

IL TRENO CHE ALL’INCONTRARIO VA

Pasquale Felice
Sindacato OrSA

- INTRODUZIONE
- SE IL MERCATO SOSTITUISCE IL SERVIZIO

Dalla Rivista *ancora* IN MARCIA e nei documenti OrSA su Ferrovie dello Stato si evince con chiarezza quale sia l’orientamento strategico e “culturale” in merito alla sorte del sistema ferroviario italiano perseguito, oltre ovviamente che dalle autorità politiche, dalla dirigenza del gruppo. È noto come nella strategia di privatizzazione-liberalizzazione dei settori chiave dell’economia nazionale i trasporti occupino allo stato attuale una posizione di spicco dopo le tornate devastatrici degli anni ‘90 che hanno interessato settori quali il sistema bancario, l’energia, le telecomunicazioni.

Oggi tocca ai trasporti assieme all’acqua e, in maniera ancora fortunatamente parziale, ai due cardini dello stato sociale tradizionale: il sistema pensionistico e la sanità. La strategia che emerge prepotentemente e con nitida chiarezza dalle Riunioni dei Dirigenti di Gruppo, tenutesi a Rimini e a Roma, dalle parole dell’AD di Ferrovie dello Stato che, impiegando il tipico linguaggio d’impresa, nella sostanza sostiene che il futuro di ferrovie dello Stato sia nel mercato, nella

competizione tra diversi attori che operino in un mercato non solo liberalizzato all'interno ma aperto alla concorrenza degli operatori esteri. Da qui si prefigurano scenari di assalto ai mercati esteri da parte della compagnia nazionale al fine di ricercare profitti (peraltro l'Italia è attualmente l'unico paese ad avere realmente e sciaguratamente aperto il "mercato ferroviario" a competitori stranieri senza alcuna reciprocità nel resto dei paesi UE chiave). Si noti la totale incompatibilità tra l'idea di gestione di un servizio pubblico e l'insensata propensione ad investire in mercati esteri (in un settore che dovrebbe invece essere legato al 100% alla sua missione territoriale in loco).

Competizione in un mercato liberalizzato e aperto da un lato e insistenza sulla necessità di offrire servizi remunerativi sul piano dei profitti dall'altro, laddove l'utilità sociale viene relegata in secondo piano con l'arbitraria e soprattutto ingannevole distinzione tra servizi a mercato e servizi universali.

È proprio questo, d'altronde, il punto essenziale dell'impostazione generale: senza giungere a negare residuali finalità di servizio pubblico universale, si scava tuttavia un solco che erode poco a poco il senso stesso di servizio destinato a un'esigenza imprescindibile di una collettività (come lo sono i trasporti), in nome di una presunta gestione di mercato, presunta poiché come sempre il liberismo si esplica con tutte le sue contraddizioni intrinseche. Il servizio ferroviario è per sua natura remunerativo, dal punto di vista puramente economico, solo su alcune tratte e non remunerativo su altre. La privatizzazione-liberalizzazione verrà chiaramente attuata per le tratte remunerative mentre allo Stato (ovvero a noi tutti) resterà la responsabilità della gestione delle tratte "in perdita", senza alcuna compensazione o beneficio derivante dalle tratte liberalizzate e cedute poco a poco agli operatori privati. Ai privati il profitto e alla collettività la copertura dei buchi. Una logica perversa che domina anche settori quali il sistema pensionistico (con il ruolo dello Stato di garante dei fallimenti dei fondi pensione privati) e che segna particolarmente questa fase economica di profonda crisi in cui lo Stato interviene ad hoc per ripianare i debiti dei privati o ridurne i rischi. Uno Stato che da imprenditore attivo diventa quindi "tappa-buchi" passivo, a tutto danno delle tasche dei contribuenti!

In conclusione, due elementi emergono dalle future strategie previste per il trasporto ferroviario italiano.

Il primo elemento è l'idea errata e pericolosa per cui la liberalizzazione e la concorrenza produrrebbero un miglioramento dei servizi. Idea errata *in primis* per la particolarità strutturale del settore ferroviario naturalmente incline ad una gestione monopolistica pubblica, ed errata altresì per il pregiudizio, tutto ideologico, per cui la maggiore efficienza ed efficacia sarebbero ottenibili solo sotto la spinta di una concorrenza tra operatori (quando è invece chiaro che l'efficienza è conseguibile attraverso pratiche di controllo, responsabilizzazione, investimento pubblico mirato e pianificazione industriale strategica).

Il secondo elemento è l'evidente aspetto truffaldino della cessione al mercato, che vede lo Stato occuparsi dei servizi chiamati opportunisticamente universali (in verità non profittevoli) mentre il privato, in regime di pseudo-concorrenza (che nei fatti non sarebbe altro che un oligopolio organizzato in cartello) gestisce le tratte che fruttano ed in più si lancia in spericolate campagne di conquista dei mercati esteri.

1 > DUE MONOPOLI PRIVATI FINANZIATI DALLO STATO

- BANCA D'ITALIA

Del processo di privatizzazioni delle banche, la Banca d'Italia non è più la "Banca d'Italia", ossia la banca degli italiani, bensì una banca privata di proprietà dei grandi istituti di credito, *in primis* Banca Intesa San Paolo, Unicredit, Assicurazioni Generali e Monte Dei Paschi di Siena; dietro questi istituti si trova la grande finanza mondiale. Ebbene, questi ricchissimi banchieri che stanno dietro Bankitalia stampano carta colorata allo Stato che poi noi accettiamo come moneta, che

ci viene prestata ad alto interesse e che quando ritorna alla banca si è già tramutata in oro, terreni, palazzi, industrie, ferrovie, ecc...

Sulla “fabbricazione” bancaria delle monete, il cosiddetto “signoraggio”, ossia l’interesse che lo Stato paga per avere in “prestito” dalla banca centrale il denaro che utilizziamo, si basa il crescente debito pubblico dello Stato e le conseguenze economiche di questo. Per questi motivi vengono spesi tanti soldi pubblici per salvare le banche, per questo le tasse non diminuiscono mentre le garanzie sociali vengono via via eliminate.

Qualcuno sta cercando di fare in modo che lo Stato si riappropri della sovranità monetaria (legge 262 del 2005, la “golden tax” del 2009), ma manca un’effettiva volontà di imporre d’autorità alle banche private il trasferimento allo Stato delle quote di partecipazione al capitale della Banca d’Italia da esse possedute.

- FIAT

La Fiat era tornata a chiedere al governo italiano ancora soldi per prolungare gli incentivi alla rottamazione per il 2010. I profitti della Fiat non hanno mai coinciso con il benessere nazionale né tanto meno con quello dei suoi operai; il boom e la prosperità degli anni ‘60 hanno lasciato anche pesanti eredità nelle modalità di trasporto e nell’inquinamento, per esempio, ma soprattutto un settore industriale tecnologicamente superato che ha ingolfato e saturato il suo mercato.

Secondo studi della Confartigianato la Fiat non sta restituendo niente al nostro paese in termini di occupazione creata e ricerca tecnologica effettuata. Tra il 2004 e il 2008 l’occupazione in Fiat, negli stabilimenti allocati in paesi stranieri è salita al 29,4%, in quelli italiani solo del 15,3% (i posti sono stati praticamente doppiati da quelli all’estero. Lo stesso vale per lo sviluppo tecnologico e la ricerca scientifica sui quali Fiat ha investito meno soldi delle altre case automobilistiche.

Nonostante ciò si continua a concedere nuovi contributi pubblici al settore auto, peraltro senza che questi siano subordinati ad un incremento della produzione in Italia e soprattutto senza l’approntamento di piani industriali di lungo periodo attraverso i quali garantire i posti di lavoro in Italia.

Oggi siamo giunti addirittura al ricatto; gli accordi sindacali esistenti, peraltro già pessimi, potranno essere cestinati e sacrificati per nuovi turni, nuove flessibilità, più straordinari, più sabati e domeniche lavorativi: se il mercato ordina, ammesso che tornerà a ordinare, gli impianti devono girare al massimo, senza regole!

Alla presentazione delle “nuove” FIAT (New Fiat e Fiat Industrial), “Marpionne” è stato chiaro: niente vecchi diritti, altrimenti la Fiat andrà a produrre altrove; prendere o lasciare. E intanto Fiat continua ad avere cuore americano, portafoglio lussemburghese, soldi e sudore italiano!

I due esempi di cui sopra indicano chiaramente che nessuna antitrust è predisposta a controllare la Banca d’Italia, la quale detiene un potere sovranazionale, e che nessuno contesta gli scandalosi e ingenti aiuti di stato alla Fiat, un’azienda privata. Nessuno si domanda che ne hanno fatto, a Torino dei quasi 3 mld di euro che lo Stato ha elargito nel solo periodo 1992-1999?! In quale grande iniziativa di rilancio dell’azienda sono finiti i soldi dei contribuenti italiani?!

2 > LIBERALIZZAZIONE/PRIVATIZZAZIONE IN ITALIA

Una privatizzazione non implica automaticamente una liberalizzazione, mentre una liberalizzazione implica la privatizzazione, ovvero la fine del monopolio di offerta pubblica e la cessione alle regole del mercato; il passaggio che segue la privatizzazione è finanziarizzare l’economia.

L'ideologia liberista, quale democratica panacea ai mali d'Italia che ha portato alle liberalizzazioni, non ha affatto garantito bassi prezzi e qualità, anzi, ha portato ad un aumento dei prezzi, alla distruzione di posti di lavoro e all'abbassamento dei salari dei lavoratori; non ha migliorato la capacità produttiva italiana ma ha colpito il rendimento finanziario delle aziende pubbliche privatizzate e ha favorito la concentrazione di capitali in pochissime mani, cedendo a interessi privati i patrimoni bancari e industriali del nostro paese.

La distruzione dei posti di lavoro, compresi quelli altamente qualificati, e l'abbassamento dei salari hanno ridotto le entrate dello Stato anche nella contribuzione fiscale, mettendo in crisi lo stato sociale: dall'universalismo dei diritti si è passati allo stato sociale che si occupa esclusivamente dei bisogni dei più poveri della popolazione, tralasciando il servizio universale.

La liberalizzazione/privatizzazione di aziende come la Tirrenia o le FS ha innescato meccanismi di concorrenzialità (mercato) che confliggono con l'interesse collettivo di continuità, diffusione e qualità del servizio sull'intero territorio nazionale. La continuità territoriale con l'isola di Capraia o il servizio universale intercity per Grosseto saranno a rimessa perché il costo di tratta è più alto del prezzo pagato dai pochi viaggiatori. Al contrario, la tratta per l'isola d'Elba o per Milano sono finanziariamente remunerative e le società private che si vanno a posizionare puntano ad accaparrarsi proprio le tratte di maggior profitto, abbandonando quelle finanziariamente non convenienti e lasciando allo Stato e ai cittadini la soluzione del problema.

- IL CASO BENETTON/AUTOSTRADALE

Lo Stato italiano nel 2000 ha svenduto al Gruppo Benetton il 30% della società Autostrade per 2,5 miliardi di euro; dal 2000 fino al 2009 Benetton ha prelevato da Autostrade 1,4 miliardi di profitti ed ha incassato dalla vendita in borsa del 12% della società 1,2 miliardi; dunque, in soli 9 anni, è rientrato dall'investimento ed ha in portafoglio una società che vale oltre 2,8 miliardi di euro: un ritorno economico sul capitale investito di oltre il 200%. Tutto questo negli ultimi 9 anni quando milioni di italiani hanno perso il posto di lavoro, la casa e stanno soffrendo le pene dell'inferno per mandare avanti la famiglia, sistemare i figli, ecc...

Non dimentichiamo che la rete autostradale è un caso evidente di monopolio naturale e che le autostrade sono state costruite con i soldi pagati dai cittadini attraverso le tasse ... mentre il vantaggio economico viene concesso a Benetton! Ricordiamo anche che ANAS, oggi cronicamente in perdita, un tempo poteva ripianare le perdite con i profitti autostradali: ecco il risultato della scissione di Autostrade da ANAS.

Benetton, dopo aver introdotto il Telepass, guadagna anche con la sua società che gestisce i Telepass sia perché ha permesso enormi risparmi di personale mandando a casa i casellanti, sia perché il Telepass è in affitto. Non solo, ma ha anche costituito la società Pavimental che fa opere autostradali senza appalti e senza concorrenti, il che gli permette enormi profitti e "giustificate" richieste al governo per aumentare le tariffe autostradali, cresciute proprio in questi giorni!

Detiene, inoltre, la società di ingegneria Spea per la progettazione, la direzione lavori, ecc... delle opere stradali; la società dei servizi amministrativi EssediEsse per la gestione delle paghe, degli immobili, ecc...; la società Infoblu per la produzione e diffusione dei servizi informativi e della rete di telecomunicazioni lungo la rete autostradale.

Queste scatole "cinesi" societarie ricordano la Holding FS, solo che quest'ultima pensa a disfarsene (vedi la società Telco, neocostituita per le telecomunicazioni, oppure la linea elettrica della rete che RFI vuole cedere a mezzo gara).

- LE RETI

Come noto, Poste Italiane agisce oramai anche sull'attività bancaria e su richiamo della Banca d'Italia (che, come abbiamo visto, è in mano alle banche private) è stato chiesto di separare a livello patrimoniale BancoPosta. Ecco perché è stato avviato in azienda un progetto di separazione

contabile che porterà ad una ristrutturazione con enormi ricadute sul lavoro in termini occupazionali, salariali e normativi. Senza entrare nel particolare, a noi interessa soffermarci sul fatto che, per indebolire Poste Italiane nei confronti delle Banche (separando servizi postali e bancari), si utilizzino in maniera spudorata richieste, non certo disinteressate, da parte di “autorità” quali la Banca d’Italia, trattando di fatto i cittadini come degli stupidi. D’altra parte è già successo, come abbiamo visto, per Anas con la separazione tra strade e autostrade (poi privatizzate).

Ora stanno cercando di fare lo stesso in Enel ed Eni, ove l’autorità antitrust ha chiesto di separare e dividere le reti di distribuzione dell’energia (tubi e cavi) per poi privatizzarli. Lo scopo è quello di colpire queste aziende strategiche per il nostro paese al fine di indebolirle e renderle vulnerabili, e far fallire gli importanti accordi energetici ed economici sottoscritti in particolare con la Russia e la Libia. L’Eni e la Snam (rete di distribuzione del gas), infatti, rappresentano e indirizzano, come ai tempi di Enrico Mattei, la nostra politica estera in maniera autonoma ed indipendente dagli interessi anglo-americani delle ex “Sette Sorelle”, ed è questo che vogliono minare.

L’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nonché vari organi di stampa legati a Confindustria, stanno predicando i maggiori vantaggi per i consumatori e per il sistema economico nel suo complesso qualora si proceda alla chiusura della Holding delle Ferrovie dello Stato e alla separazione del gestore della rete RFI dalla compagnia di trasporto TRENITALIA.

Nell’Antitrust, presieduta da Antonio Catricalà, uno dei componenti è Salvatore Rebecchini. Il commissario Salvatore Rebecchini, intervenuto ad un convegno organizzato a Torino che aveva al centro della discussione proprio la privatizzazione delle reti dei servizi pubblici locali, si è pronunciato a favore dell’apertura delle reti al mercato in modo non diverso da come formulato dallo stesso presidente Antonio Catricalà.

Rebecchini ha messo nero su bianco il suo pensiero “liberista”, scrivendo dei “*notevoli benefici, in termini di crescita e di riduzione dei costi per famiglie e imprese*”, affermando che “*per un’efficace liberalizzazione è essenziale separare l’erogazione del servizio dalla gestione della rete*” e che “*la proprietà, pubblica o privata, della rete è indifferente in presenza di un regolatore autonomo e indipendente*”.

Fermo restando che “*la separazione tra la gestione delle reti e delle infrastrutture e l’erogazione del servizio è stata in passato valutata positivamente anche dall’Autorità*”, il commissario ha voluto anche sottolineare che, in merito all’assetto proprietario delle reti, “*il presidente dell’Antitrust*” aveva indicato “*nelle fondazioni bancarie uno dei soggetti più adatti a svolgere il ruolo di proprietari delle reti*” aggiungendo che “*nel nostro Paese la carenza di investitori istituzionali, quali fondi pensioni e assicurazioni, caratterizzati da orizzonti di investimento di lungo termine*”, sono “*i più adatti a investire in infrastrutture. Le fondazioni bancarie hanno la forza economica per farlo*”.

Il commissario Rebecchini, finanziere ed ex direttore di Bankitalia, è anche ex presidente del fondo F2I (dove F sta per Fondo, 2 sta per due miliardi di capitale e I sta per Italia), e non ci convince affatto nel suo ruolo di “ex”. Della Banca d’Italia abbiamo già parlato; il Fondo F2I invece è un fondo nazionale per le infrastrutture, partecipato dal Tesoro attraverso la Cassa depositi e prestiti, dalle solite banche Intesa San Paolo e Unicredit e dalle fondazioni bancarie (come accade in molte operazioni di privatizzazioni). Nel ruolo di amministratore delegato, fin dalla costituzione nel gennaio 2007, è stato nominato Vito Alfonso Gamberale, già noto come amministratore di Autostrade per l’Italia, inventore della formula concessionaria che ha depredata lo Stato facendo arricchire ancora di più la famiglia Benetton.

Svendere le aziende e le reti strategiche del paese (compresa la Rete Ferroviaria Italiana) a questi Fondi, alle Fondazioni bancarie, alle Assicurazioni e agli stessi Fondi Pensioni significa svendere il futuro del paese, *per poco amor patrio e tanto amor proprio*.

Il Fondo F2I, secondo una ricostruzione del settimanale “Il Mondo”, era collegato ad un progetto con Ferrotramviaria SpA per la costruzione di un “terzo vettore AV”, probabilmente

rimandato perché vedeva tra i finanziatori la Banca d'affari americana Lehman Brothers, miseramente fallita rovinando milioni di investitori anche in Italia.

3 > LE FERROVIE

Le FS sono diventate una Holding SpA, suddivise in tante società tra le quali vi sono numerose collegate e partecipate parzialmente privatizzate, come Grandi Stazioni e Centostazioni che hanno messo le mani su 103 stazioni minori e su tutte le principali stazioni ferroviarie italiane. Un patrimonio architettonico storico inestimabile è stato trasformato in “centri commerciali”, gestito da una cordata privata che ha costruito il suo patrimonio sulla cartolarizzazione e derivati, strumenti *malefici* nelle privatizzazioni. I *capitani coraggiosi* sono Benetton, Tronchetti, Caltagirone ma anche le ferrovie statali francesi, attraverso la Sncf Participations S.A.. Nel corso del 2008 Grandi Stazioni ha effettuato investimenti lordi per 67 milioni di euro; il valore della produzione nell'esercizio è stato di 193 milioni di euro e l'utile netto, in crescita del 12%, di 15 milioni di euro.

Ad esempio l'ultima *nata*, inaugurata con la nuova linea ad alta velocità, è la Stazione di Porta Nuova a Torino che *pullula* di negozi di tutti i generi ma non prevede una sala d'attesa per i viaggiatori; oppure Porta Susa, appena rinnovata, nella quale mancano i servizi igienici. Evidentemente il comfort e l'assistenza ai viaggiatori non interessano ai *nuovi* padroni delle stazioni, fra l'altro anch'esse costruite con i soldi degli italiani in cento anni di storia ferroviaria.

Da quando sono state lanciate le privatizzazioni è come se esistesse un *grande fratello* che manipola l'opinione pubblica presentando i dipendenti pubblici e gli italiani come una massa di cialtroni incapaci di gestire le proprie aziende per poi propinarci la soluzione *privatizzata* dei vari *capitani coraggiosi* che acquisiscono suddette aziende per un niente. Anni ed anni di disagi, disservizi e degrado sono strumentali alla privatizzazione, all'aumento delle tariffe, alle linee dismesse e alle stazioni chiuse. La campagna stampa anti-FS, libri compresi, il *degrado* strumentale, il *disastro* dei conti e l'avanzamento del *mercato* sono utilizzati da coloro che, all'interno e all'esterno dell'azienda, ne favoriscono l'indebolimento a vantaggio dei competitori privati e /o stranieri.

Nessuno in Europa impone di privatizzare né la rete né il trasporto; sempre tirata in ballo, la UE in realtà prevede delle salvaguardie per i cosiddetti servizi di interesse generale e in materia di regime proprietario e della gestione degli stessi – ferme restando le direttive per la separazione contabile di reti e trasporto - nessuna opzione viene imposta.

- LE NUOVE COMPAGNIE FERROVIARIE

FERROTRAMVIARIA SpA è una società privata, concessionaria dal 1936 dei collegamenti su rotaia nella provincia di Bari; è titolare di licenza per il trasporto passeggeri nazionale nonché azionista e socio fondatore di Rail Traction Company (17,65% delle azioni) – RTC già partecipata da Reset 2000 di Giuseppe Sciarrone, a sua volta azionista di NTV.

Il proprietario e presidente di Ferrotramviaria è il conte Enrico Maria Pasquini, ambasciatore di San Marino, presidente e amministratore delegato di finanziarie nella Repubblica di San Marino (noto paradiso fiscale); recentemente ha ordinato dei treni non all'industria ferroviaria italiana bensì alla Alstom, la società francese che fornirà i convogli anche a NTV.

Mentre gli amministratori pugliesi si contendevano il posto da governatore alle ultime elezioni amministrative, non è mancato loro il tempo per favorire la nascita di un consorzio formato da Trenitalia e da Ferrotramviaria che ha iniziato la propria attività su alcuni collegamenti. Il *CONSORZIO acquario*, così è stato chiamato, non si misurerà nel trasporto pubblico locale ma in quello passeggeri nei servizi regionali a mercato, con nuovi treni Flirt ETR341 della Stadler acquistati e fabbricati in Svizzera, non in Italia ... altro che italianità!

La questione del consorzio è assai preoccupante visti gli intrecci societari di Ferrotramviaria e le sue mire ad espandersi nei servizi a lunga percorrenza che appaiono abbandonati da Trenitalia. Si vedano, a tale proposito, le numerose proteste di amministratori locali, associazioni di pendolari e consumatori circa i numerosi tagli e/o soppressioni di fermate dei treni a lunga percorrenza lungo la dorsale adriatica, la dorsale tirrenica e nelle linee trasversali all'Italia che tagliano e isolano porzioni di provincia fino a ieri collegate, così come nelle tratte transfrontaliere.

Intanto, altre piccole compagnie e società avanzano: la società Metrocampania nord est sta cercando di arrivare con i suoi servizi sino in Puglia; la Ferrovia Centrale Umbra scàlpita, come pure le Ferrovie della Calabria; la società Trasporto Ferroviario Toscano (TFT) ex Ferroviaria Italiana si è riorganizzata in Holding per prepararsi all'attacco nella Regione Toscana e non solo; si affacciano anche la ferrovia delle Centovalli, sulla linea internazionale Domodossola-Locarno, la Trentino Trasporti ferrovia Trento-Malè, la SAD treno Alto Adige, la Sistemi Territoriali ferrovia Adria-Mestre.

Proprio la SAD è attiva nel ricoprire i segmenti di trasporto abbandonati da Trenitalia ma anche da RFI, vedi il cosiddetto *ramo secco* Merano-Malles ora *rinverdito*, rilevato dalla Provincia di Bolzano, teatro del recente tragico smottamento che ha provocato la morte di 9 persone e una ventina di feriti, oggetto di accertamenti che stanno rivelando aspetti clamorosi. La Società Ferrovie Udine-Cividale invece, che gestisce infrastruttura e trasporto, dotata di licenza e certificato di sicurezza, operativa nel trasporto merci in Friuli Venezia Giulia ma anche nel Veneto, si sta lanciando, con l'aiuto delle Regioni, anche nel trasporto passeggeri laddove Trenitalia abbandona e/o dismette il servizio; inoltre, copre i collegamenti internazionali ferroviari con l'Austria attraverso il valico di Tarvisio e un treno notturno Venezia-Vienna da tempo dismesso da Trenitalia, ma vi sono progetti anche verso la Carinzia e con la Pontebbana.

Ricordiamo che il 18 settembre scorso è stato firmato un protocollo d'intesa tra il Gruppo FS e la Regione Veneto per la costituzione di una società mista di trasporto merci tra Trenitalia e Sistemi Territoriali (società controllata interamente dalla Regione). In occasione della firma del contratto di servizio con la Regione Veneto sarebbe stato posto l'obiettivo di costituire una società regionale mista per la gestione di cinque tratte passeggeri, attraverso la controllata della Regione veneta Sistemi Territoriali. La stessa Regione Veneto inoltre, assieme alle Regioni Friuli Venezia Giulia ed Emilia Romagna, starebbe discutendo la costituzione di una società interregionale ferroviaria per rilanciare i collegamenti ferroviari abbandonati nel Nord-Est da Trenitalia.

La rinuncia di Trenitalia ai servizi sul Brennero, ulteriore esempio di dismissione di produzione nazionale, ha fatto sì che le aziende ferroviarie statali austriache (Obb) e tedesche (Db) abbiano comprato le tracce orarie e che con le Ferrovie Nord Milano (attraverso le controllate LeNord e Nord Cargo) attuino i servizi internazionali, con forti ricadute sul lavoro in termini occupazionali e di sicurezza.

Trenitalia, offrendo un bassissimo livello quantitativo e qualitativo del trasporto ferroviario, con l'aggiunta di croniche disfunzioni e abbandono del trasporto passeggeri a lunga percorrenza (sia in Italia che transfrontaliero da e per Slovenia, Austria, Germania, Svizzera, Francia), ed RFI, che sta progressivamente e irreversibilmente perdendo infrastrutture ferroviarie di forte valore economico ma anche sociale, stanno di fatto danneggiando il paese, l'economia e la popolazione.

- LE GARE IN PIEMONTE

La Regione Piemonte, l'unica Regione in Italia a non aver voluto sottoscrivere il contratto di servizio per il trasporto ferroviario regionale con Trenitalia, ha deciso di mettere a gara il trasporto ferroviario locale. Tuttavia è anche una Regione che non ha provveduto ad affidare a gara i servizi di TPL automobilistico. Così la Regione Piemonte da una parte si è dichiarata contraria al cosiddetto decreto Ronchi (tanto che sta valutando un ricorso alla Corte Costituzionale) e dall'altra invece vuole privatizzare le ferrovie: è evidente una politica regionale sui trasporti di tipo *schizofrenico*.

Siamo fermamente convinti che l'unità di tutti i ferrovieri e pendolari, un fronte sindacale unito con i comitati pendolari, possano rimettere in discussione le decisioni prese in Piemonte, anche alla luce dei recenti risultati elettorali alle regionali. Le manifestazioni organizzate contro le gare e gli scioperi regionali non possono essere stati vani; i vari soggetti sindacali non possono sottrarsi dal denunciare la scelta politica attuata dalla Regione Piemonte come una scelta tesa ad attaccare l'unitarietà della società nazionale pubblica Trenitalia al fine di favorire nuovi operatori privati. Tra questi ultimi vi sarebbe la arenaways RAIL DIFFERENT, una nuova società ferroviaria fondata da Giuseppe Arena, ex di FS, lanciata negli anni novanta nel campo del turismo di lusso con i treni e nel trasporto merci con la Società Strade Ferrate del Mediterraneo, poi venduta a Deutsche Bahn; per questa nuova società ferroviaria Arena si è messo insieme a immobilizzatori e costruttori piemontesi, prendendo treni in *leasing* mentre già addestrano macchinisti e capireno.

Nel 2007 (seduta n.217) si è tenuta anche un'interrogazione parlamentare che chiedeva di *“conoscere se i Ministri, nell'ambito delle proprie competenze, non intendano attivare un'indagine conoscitiva accurata circa l'accordo siglato tra ArenaWays e la Regione Piemonte affinché siano rispettate le norme che garantiscono equa concorrenza tra pubblico e privato ed affinché i futuri dipendenti del nuovo gruppo ferroviario privato godano delle stesse retribuzioni e garanzie lavorative e giuridiche dei loro colleghi impiegati presso Trenitalia”*.

È probabile che quell'accordo, firmato nel lontano 2007 da Mercedes Bresso assieme all'Assessore ai trasporti Daniele Borioli e da Giuseppe Arena, che prevedeva un servizio circolare di collegamento da Torino, sia stato bloccato in attesa di tempi migliori... Secondo la Bresso il trasporto ferroviario regionale non funziona perché chi gestisce il servizio lo fa in una situazione di monopolio, perché Trenitalia è monopolista e non si preoccupa delle conseguenze delle sue scelte; dunque con le gare si rompe il monopolio e si attiva la concorrenza, si riducono i prezzi senza peggiorare la qualità del servizio, i pendolari diventano clienti da fidelizzare (intervista su La Stampa del 21/10/09).

In cinque anni di presidenza Mercedes Bresso per i trasporti e le infrastrutture in Piemonte non è stato fatto niente per migliorare il servizio, lo dicono i pendolari, i cittadini ma anche i ferrovieri. Le critiche di oggi, magari giuste, a Trenitalia chiamano in causa anche la stessa Regione Piemonte che avrebbe dovuto negoziare servizi ferroviari migliori; c'è da chiedersi se tutto questo non sia stato appositamente voluto per poi arrivare, a pochi mesi dalle elezioni amministrative regionali, ad invocare le gare “taumaturgiche” con critiche da campagna elettorale.

Ad elezioni effettuate, il nuovo governatore Roberto Cota, che aveva detto e ripetuto in campagna elettorale che era sua intenzione revocare la procedura d'appalto, si è incontrato nei giorni scorsi con Mauro Moretti, riservandosi approfondimenti in tema con gli uffici della Regione.

Nel frattempo 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 trovato un socio industriale 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.

Ciò premesso, hanno dichiarato di voler partecipare alle gare per l'affidamento dei servizi ferroviari locali, indette dalla Regione Piemonte, TLN-Gtt 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 a partire dal 1° settembre 2010. Intanto, da aprile ha iniziato un servizio di linea su collegamenti internazionali sulla rotta Amburgo/Alessandria in collaborazione

con le ferrovie tedesche DB, e dal prossimo giugno effettuerà un collegamento Amsterdam/Alessandria/Livorno in collaborazione con le ferrovie olandesi NS.

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 e 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 scorso 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 prevedendo una gara d'appalto in ogni Regione e nella tratta di competenza da effettuarsi dopo il voto di fine marzo u.s.. 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"... 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!!!

- LA SOCIETÀ REGIONALE DELLA LOMBARDIA TLN

Detto e fatto! Un nuovo tassello atto a scardinare l'unitarietà di FS è stato messo al suo posto: il trasporto regionale della Lombardia di Trenitalia non esiste più; adesso ci sono 2588 ferrovieri in meno, questa è la cruda realtà. In pochi mesi i lavoratori e i viaggiatori si sono ritrovati dinanzi al fatto compiuto ed il mondo sindacale ha ratificato senza battere ciglio.

La scelta della società ferroviaria regionale in Lombardia, rispetto alle gare indette nella Regione Piemonte, non è stata la *meno peggio*: esse infatti rappresentano le due facce di una stessa medaglia, ovvero la privatizzazione del trasporto ferroviario e la disarticolazione e distruzione contrattuale di ferrovieri e autoferro.

I *condizionali* nei documenti delle Organizzazioni Sindacali firmatarie, divulgati a seguito dell'accordo con la nuova società TLN, non tranquillizzano affatto i ferrovieri, anzi, li inquietano e lo stesso vale per gli autoferrotranvieri.

Per i lavoratori provenienti da Trenitalia e da LeNord tutto viene rimandato al termine degli undici mesi, quando sarà in essere l'affitto dei rami d'azienda; solo allora scompariranno i *condizionali*, ma forse sarà troppo tardi!

Il passaggio è avvenuto in assenza di un piano industriale, di cui si discuterà nei prossimi mesi quando si parlerà anche dell'armonizzazione contrattuale con riferimento al CCNL della Mobilità. Che significa? Si discuterà di previdenza obbligatoria e complementare? Si discuterà se il macchinista oppure il manovratore o il capo treno ex Trenitalia potranno andare in pensione a 58 anni? In questo anno di "limbo" gli eventuali nuovi assunti in quale contratto verranno inquadrati? Nei settori amministrativi e di manutenzione, che più degli altri subiranno la fusione in termini di attività, come verranno trattate le ricadute occupazionali? Le buste paga ai dipendenti che sono

transitati in TLN continuerà a farle la società del Gruppo FS Ferservizi? E se no, le ricadute sui lavoratori di Ferservizi come verranno risolte?

Per i lavoratori le preoccupazioni sono tante, lo stesso cambio di matricola risulta traumatico.

Oggi tocca ai ferrovieri del regionale della Lombardia, domani capiterà a quelli del Piemonte, dopodomani a noi della Toscana e così via. Nessuno in Europa ci impone di privatizzare, di regionalizzare, di svendere le nostre aziende alla grande finanza e industria e alle imprese straniere; a differenza degli altri stati membri dell'unione, solo nel nostro Paese, come si suol dire, *“si stanno vendendo anche la mamma”!*

In Lombardia è evidente che i *nuovi* ferrovieri della neonata società TLN non saranno mai *uguali* ai ferrovieri ex LeNord né tanto meno *uguali* a quelli di Trenitalia (così in Piemonte). Non dobbiamo essere ipocriti, noi ferrovieri (ex Ferrovie dello Stato) non siamo *uguali* a quelli assunti da Trenitalia: tanto per cominciare il nostro salario è più alto, inoltre il fondo pensione e la previdenza non sono gli stessi, le concessioni di viaggio non sono uguali (vedi genitori), e così via. Anche a noi ad ogni cessione, ad ogni passaggio rubano un pezzetto dei nostri diritti, ci fregano decine di anni di lotta e sacrifici! Questa è la realtà!

Qualcuno ironicamente ha riscritto la sigla TLN come *Treni Lumaca del Nord*, indicando il *“governatore lombardo Formigoni come il nuovo campione del monopolio ferroviario, già pronto per l'imminente campagna elettorale.”*

Solo una scelta politica, decisiva nella nascita di TLN, poteva considerare paritaria (al 50%) una società che tale non è nella fusione per i km di rete gestita (1470 contro i 320), per il numero dei dipendenti (2588 contro i 1280), per il materiale rotabile, le officine, i depositi, ecc...; senza contare l'assenza di un piano industriale, di un modello di gestione organizzativa capace di unire le due aziende. Ma soprattutto le relazioni industriali, che sono individuate come *“la parte più oscura del progetto”* anche da chi, in opposizione al nostro punto di vista, vuole maggiore liberalizzazione, fa palesare l'idea del *dumping* contrattuale! *“Non è dato di vedere un nuovo modello di organizzazione, capace di contenere i costi e accrescere la produttività, ora che anche Trenitalia può utilizzare il macchinista unico [...] Il contratto FS è lievemente meno oneroso sotto il profilo economico (due euro in meno a treno-chilometro), ma ha una parte normativa più complessa, mentre su FNM pesano svariati accordi di secondo livello. Fondi pensione, inquadramenti, orari, posizioni dei dirigenti, accorpamenti manutentivi e normative varie sono una grande matassa che andava sbrogliata prima”* (dal sito *lavoce* 30/10/09).

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 2010, conferma 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 ha avviato 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 (FNM).

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

Qualcuno dice che si stia cercando di sostituire il ccnl degli autoferrottrvieri con quello dei ferrovieri invece di unificarli nel ccnl della Mobilità; altri ancora 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.

Chissà... 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 sopra citato, palesa il fatto che anche all'interno di un unico ccnl esiste il dumping contrattuale!

- LA SITUAZIONE IN TOSCANA

La firma tra Berlusconi e l'ex Presidente Martini, che ha portato 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 stata certamente una cosa positiva rispondente alle richieste e alle aspettative delle comunità locali, del territorio, dei cittadini e dei lavoratori.

In realtà qualche dubbio permane 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 finanziamenti 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 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”*. (<http://associazioni.comune.fi.it/idra/inizio.html>)

Nel Comunicato Stampa di Idra del 15.2.10 si legge: *“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 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 così come il lavoro di migliaia di ferrovieri e autoferrotranvieri, con ricadute anche negative sul servizio offerto.

I cambiamenti più evidenti sono l'aggregazione di un *polo* attorno ad LFI di Arezzo, che si è trasformata in Holding e che ha diviso l'infrastruttura dal trasporto, e di un altro polo attorno a qualche altro soggetto imprenditoriale privato.

Inoltre, Trenitalia sta agendo sicuramente 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 da poco inaugurata la Linea 1) con la nuova società GEST, ATAF e gli altri 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 ha ricevuto un milione e duecentomila chilometri da Ataf (corrispondenti a quasi 3 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!!!

La creazione di una società regionale "TRASPORTO FERROVIARIO TOSCANO", nella quale dovrebbero confluire i servizi diesel ferroviari di Trenitalia, risulterebbe una scelta scellerata che riunirebbe un servizio, quale quello diesel che non è competitivo in niente (velocità, inquinamento, rumore, costi, ecc...), al solo scopo di scorporarlo dagli altri servizi regionali più profittevoli e che perciò fanno gola a qualche impresa ferroviaria privata.

Oltretutto il sub-appalto tra imprese di trasporto (sia gomma che ferro, ovviamente) è alquanto pericoloso. La possibilità infatti che Trenitalia possa sub-appaltare il servizio diesel ci fa pensare a ciò che accade oggi nella gomma. Ovvero, che qualcuno possa servirsi di compagnie oltre frontiera così come accade già con gli autisti sloveni che, avendo la patente europea, lavorano per aziende italiane per salari più bassi, con più riprese al giorno e con ben altri turni. Si tratta di un nuovo fenomeno ma in continua espansione.

In Svizzera opera già da tempo una cooperativa di macchinisti pronti ad offrire i propri servizi alle Imprese Ferroviarie che li richiedono.

Nell'autotrasporto molte società dell'Est europeo offrono conducenti a tempo determinato, pagati secondo le condizioni fiscali, assicurative e contributive dei paesi di provenienza. Tutto ciò è reso possibile dalla normativa europea che disciplina il distacco a tempo determinato di lavoratori comunitari in un altro Paese dell'Unione, per esempio dalla Romania all'Italia.

Proprio a tale scopo sono nate Agenzie di risorse umane che legalmente assumono autisti con un contratto di lavoro ad esempio romeno o bulgaro per poi distaccarli per missioni di lavoro in Italia. Il distacco intracomunitario degli autisti sta creando invero forti preoccupazioni, tant'è che ha portato in una fase di stallo al rinnovo del contratto nazionale di lavoro dell'autotrasporto.

Le parole, in campagna elettorale, del candidato del centrosinistra Enrico Rossi, neo Governatore della Toscana, sul nodo Ferrovie non ci sono affatto piaciute. Il trasporto ferroviario non migliorerà se si apre alla concorrenza. Per dimostrare questa affermazione citiamo le parole della Corte dei Conti che recentemente, nel documento "*Obiettivi e risultati delle operazioni di privatizzazione di partecipazioni pubbliche*" (300 pagine disponibili integralmente sul sito della Corte), ha descritto il quadro delle privatizzazioni dei beni pubblici in Italia:

"[...] tuttavia da osservare che l'aumento della profittabilità delle imprese regolate è in larga parte dovuto, più che a recuperi di efficienza sul lato dei costi, all'aumento delle tariffe che, infatti, risultano notevolmente più elevate di quelle richieste agli utenti degli altri paesi europei, senza che i dati disponibili forniscano conclusioni univoche sulla effettiva funzionalità di tali aumenti alla promozione delle politiche di investimento delle società privatizzate. Considerazioni analoghe possono valere anche per ciò che attiene agli effetti sul livello sia delle tariffe autostradali, sia

degli oneri che il sistema bancario pone a carico della clientela, tutt'oggi sistematicamente e considerevolmente più elevato di quello riscontrato nella maggior parte degli altri paesi europei”.

In poche righe la Corte, pur conformandosi alla dominante cultura *liberal*, riesce a chiarire quali sono stati benefici e danni del processo di privatizzazione messo in atto finora: *utilities* dei nuovi gestori/proprietari privati – dovute all'aumento delle tariffe anche in mancanza di politiche di investimento – e sviluppo del sistema finanziario nazionale e internazionale – ossia profitto per gli speculatori; aumento delle tariffe, spesso accompagnate da un peggioramento del servizio, come esito per i cittadini italiani.

Le giustificate critiche sul funzionamento del trasporto passeggeri e di quello merci, le richieste dei pendolari o cittadini in generale, circa i collegamenti ferroviari scarsi e costosi, o dei treni in condizioni igieniche pessime, non saranno certo risolte dall'apertura del mercato ferroviario.

Purtroppo, 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 dove non si riconosce che il trasporto ferroviario è e rimarrà sempre un settore strategico per l'interesse nazionale, oltre che un monopolio naturale.

- FIRENZE - POLO FERROVIARIO

Non abbiamo alcuna intenzione di ripeterci e perciò rimandiamo alla lettura del documento che abbiamo diffuso come Organizzazione Sindacale il 27 novembre 2006, nel quale affrontavamo la situazione risalendo alle cause, addirittura facendo anche un breve *excursus* storico del Servizio Materiale e Trazione. Nel documento in questione avevamo messo in risalto il fatto che questi Uffici, *nati* in seguito alla nazionalizzazione delle ferrovie nel 1905, erano *morti* nel 2001, dopo quasi 100 anni di vita e di storia delle ferrovie italiane, a causa delle privatizzazioni delle FS che si concretizzavano con le societarizzazioni.

Oggi questa ennesima riorganizzazione, nel riferirsi al “peccato originale” delle societarizzazioni FS, conferma quel declino inarrestabile del Servizio che già abbiamo denunciato e che sta portando fuori da FS le attività di ingegneria, le attività di ricerca e sperimentazione, e la certificazione del materiale rotabile.

Nella zona di Osmannoro sono in corso di realizzazione per conto di RFI (budget, progettazione, gara d'appalto) i laboratori del nuovo Centro di Dinamica Sperimentale, in cui sono previsti un fabbricato per le prove meccaniche e le prove elettriche sul materiale rotabile, uffici e laboratori, un secondo fabbricato per la compatibilità elettromagnetica e per banchi a rulli specifici, nonché un terzo fabbricato per i servizi tecnologici per l'ingegneria e la qualità del software. Poiché tali strutture, che compongono il *famoso* Centro di Sperimentazione Osmannoro (CSO), dovranno lavorare in stretto collegamento con l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria al servizio delle imprese che vorranno fare prove sul materiale rotabile al fine di ottenere vari autorizzazioni e permessi, non potranno più essere all'interno del Gruppo FS né tanto meno, e a maggior ragione, appartenere a Trenitalia; al contrario dovranno essere indipendenti e collocarsi all'esterno.

La conclusione è che i lavoratori di Trenitalia che dipendono dal CSO potrebbero continuare ad operarvi “*in prestito*” (come è accaduto per quelli dell'Agenzia) oppure essere ceduti, magari per decreto (come successe ai colleghi che furono ceduti all'INPS in occasione del passaggio dell'Istituto previdenziale del Fondo pensioni speciale ferrovieri). Lo stesso dicasi di Italcertifer (attualmente partecipata anche da Trenitalia) che si è trasformata in *ente notificato* che, in stretto rapporto con i laboratori (CSO) opererà nella certificazione dei sistemi ferroviari e nella ricerca.

È chiaro che secondo questa logica tutto deve essere portato fuori dal Gruppo FS; queste sono le regole della liberalizzazione, attuata distruggendo e cannibalizzando le strutture, le risorse, il patrimonio delle Ferrovie dello Stato ... a vantaggio magari dell'industria privata, di Enti Certificatori o di Agenzie che si ritroveranno ad avere disponibili competenze e conoscenze gratuite

per incrementare i propri profitti, forse utilizzando le esperienze e le capacità di ex ferrovieri e dirigenti fuoriusciti dall'Azienda FS.

Gli ultimi ordini di servizio, emanati nel novembre 2009, adeguano la struttura di Trenitalia ai nuovi scenari delle liberalizzazioni/privatizzazioni prevedendo lo spezzettamento del Centro Dinamica Sperimentale, confermando di fatto quanto andiamo dicendo, ossia che in futuro si avranno la chiusura e la dispersione delle funzioni in varie strutture interne a Trenitalia.

Lo scorso 14 gennaio Alstom ha iniziato le prove e i test di validazione e certificazione finalizzati all'omologazione dei treni AGV (Automotrice à Grande Vitesse) per NTV. Questa nuova serie di test segue le prove ferroviarie che sono state fatte a Velim (Repubblica Ceca) e sulla linea ad alta velocità in Francia. Chi pensate che debba fare questi test e queste prove? Il CSO, ovvero Trenitalia?! Ma non siamo ridicoli!!!

Il trasferimento in Italia dell'AGV è stato effettuato attraverso il valico del Frejus con locomotore SNCF Fret fino a Reggio Emilia e da lì fino all'Osmannoro con NordCargo. A bordo dell'AGV sono presenti ingegneri della Alstom Transport supportati da specialisti dei test; le misurazioni effettuate e i dati raccolti saranno trasmessi ai dipartimenti ingegneria di Alstom. Il contratto di NTV con Alstom comprende inoltre la manutenzione dei treni per un periodo di 30 anni.

Continuando nell'analisi delle disposizioni organizzative di Trenitalia, queste contengono numerosi tagli di attività e funzioni, nonché soppressioni e trasferimenti. Tra questi, la soppressione della struttura Impianti Industriali la quale subisce il trasferimento di alcune attività presso uffici posti in altre città; altre attività ancora passano alle diverse società del Gruppo (Italferr e Ferservizi) mentre la struttura collaudi viene soppressa; anche attività quali gestione commesse ETR e mezzi leggeri, gestione commesse mezzi trainati, qualità, ecc... sono trasferite.

Lungi da noi giustificare tutto ciò (*il depauperamento della struttura nazionale di ingegneria, la migrazione di attività e funzioni pregiate, le soppressioni, ecc...*); osserviamo solamente che queste scelte non sono tanto *illogiche* ma costituiscono una conseguenza – occorre ribadirlo sino alla nausea – del processo di liberalizzazione che induce ad un ulteriore “spezzatino” societario di Trenitalia, del business dell'alta velocità ma anche del trasporto regionale e della manutenzione, inteso unicamente ad indebolire le FS al fine di favorire la liberalizzazione e la privatizzazione del trasporto ferroviario.

Ecco dunque che non sono solo i dipendenti della Direzione Tecnica a rischiare il posto di lavoro ma complessivamente tutti i ferrovieri che lavorano negli uffici di Viale Spartaco Lavagnini e più in generale tutti i ferrovieri.

Più volte i lavoratori hanno richiesto alle forze politiche che “*le istituzioni si debbano far carico di questa situazione*”. Molti politici, in particolare in vista di elezioni, si danno un grandaffare per “*bloccare lo smantellamento di importanti servizi ferroviari, che stanno causando gravi perdite di posti di lavoro e la dispersione di importanti competenze tecniche*” a causa delle “*scelte aziendali del Gruppo FS*”. Ciò naturalmente ci fa molto piacere e lo apprezziamo, ma una domanda sorge spontanea: dove erano questi signori politici quando venivano approvate a livello nazionale o locale le politiche di liberalizzazione/privatizzazione delle ferrovie che hanno portato ai risultati di oggi?! Qualcuno, lo ricordiamo, è stato anche seduto nel consiglio di amministrazione di Trenitalia! Non sarà vero che questi politici, seduti tra i banchi delle istituzioni, più che al posto di lavoro dei ferrovieri tengono al proprio posto!?! Lo stesso dicasi delle OOSS, perché hanno lasciato campo libero alle liberalizzazioni?! Addirittura non hanno neanche preteso un adeguato quadro normativo di regolamentazione della concorrenza che quindi ha potuto mettere in atto il dumping contrattuale scaricando sul lavoro tutte le conseguenze!

La verità è che le privatizzazioni in Italia sono state fatte per favorire gli amici e gli amici degli amici. Le nostre aziende, le aziende pubbliche, dall'energia alle telecomunicazioni, dall'industria ai trasporti, centri di eccellenza del sistema italiano, sono state distrutte e devastate da profittatori ed incompetenti.

Siamo coscienti del fatto che al nostro paese occorrerebbe tutta un'altra politica – quindi tutt'altre forze politiche e sindacali non succubi dei settori della grande finanza e industria – per impostare una strategia realmente legata ai nostri interessi più fondamentali.

- FRANTUMAZIONE SOCIETARIA

La scelta di indire le gare in Piemonte e la costituzione della nuova Compagnia regionale in Lombardia, minano la stabilità e l'unitarietà dell'impresa, confermano quanto andiamo dicendo. Se in una regione vengono fuse due società ferroviarie per farne una al fine di ridurre i costi allora perché si vuole frantumare una società nazionale quale appunto Trenitalia per farne decine nelle varie Regioni italiane?!? Si tratta di un modo per prendere in giro i ferrovieri, i pendolari, i viaggiatori, gli italiani! Si pone anche un'altra domanda: ci sarà dell'altro? Probabilmente sì, infatti negli stessi giorni in cui la stampa riportava la notizia della costituzione della *new co* lombarda si apprendeva che metà dei locomotori delle Ferrovie Nord sono da cambiare perché non dotati del sistema Scmt. Tra i mezzi circolanti, attivi sulle linee dei pendolari delle Ferrovie Nord Milano, ben cinque treni sono del 1928, ben 17 risalgono al 1950, una trentina sono degli anni '80, perfino i 26 Taf che ci sono in dotazione alle Nord non dispongono di questo sistema di sicurezza. Chi vogliono prendere in giro?

Lo Stato, attraverso Trenitalia, deve forse risolvere i problemi delle Nord? Oltretutto le Nord continueranno ad esistere, mantenendo inalterata l'attuale struttura societaria, per dedicarsi ad altre "missioni" al di fuori dei confini lombardi, mentre Trenitalia sembra destinata a scomparire. Non ci vuole molto per capire che le liberalizzazioni e privatizzazioni servono ad indebolire le aziende pubbliche e a rafforzare quelle private, ma anche ad indebolire il Paese a scapito di tutti i cittadini e dei lavoratori.

Noi non siamo qua a scontrarci per questa o quella ideologia, la *privatezza* o la *pubblicità* della forma imprenditoriale, ma sicuramente ci schieriamo a favore degli interessi di tutto il Paese, dei cittadini, dei pendolari e dei ferrovieri. Non ci definiamo "statalisti" né tanto meno ci inseriamo tra coloro che propugnano il socialismo attraverso la proprietà statale; siamo però favorevoli ad un intervento statale laddove occorra e non accettiamo la privatizzazione massiccia di tutto l'apparato economico e industriale in mano allo Stato.

In poche parole non accettiamo la politica liberista prima di tutto perché questo liberismo globale, il peggiore che esista, sta saccheggiando il paese per interessi propri; quindi, senza identificare lo statalismo con l'assistenzialismo, a noi interessa la centralizzazione di una politica tesa a difendere e potenziare i settori di punta del paese dunque anche dell'impresa ferroviaria intesa sia come infrastruttura e ingegneria che come trasporto.

In definitiva la distinzione tra pubblico e privato è del tutto irrilevante; ciò che interessa veramente sono le politiche. Oggi questa politica, applicata alle ferrovie, sembra minare le eccellenze strategiche, favorirne, attraverso il libero mercato globale, una vera e sostanziale svendita alla grande finanza e industria, subordinata ad interessi e ambienti politico-economici stranieri, oltreché mettere in discussione diritti e trattamenti economici e normativi dei lavoratori.

Dobbiamo denunciare la ripresa delle privatizzazioni delle imprese e dei servizi pubblici locali (compreso il trasporto pubblico locale) ad opera del Governo Berlusconi, forse quale moneta di scambio verso Confindustria per offrire loro un guadagno assicurato in questi tempi di crisi economica. In questo senso va l'art. 19 della legge 102 del 4/8/2009 che estende alle SpA a totale capitale pubblico sia i vincoli alle assunzioni che il passaggio preventivo all'Antitrust per l'affidamento diretto; così come va inteso l'art. 15 del decreto legge 9/9/2009 diretto ad aumentare la presenza dei privati nella gestione dei servizi pubblici locali, che dia una spinta decisiva alla privatizzazione degli stessi. Gli appena citati provvedimenti legislativi sono riferibili il primo al ministro del Tesoro Tremonti ed il secondo al Ministro degli Affari Regionali Fitto "*sulla base di un solido accordo*" con il Ministro Calderoli: sono un regalo a Confindustria? Una mossa in vista delle elezioni che hanno rinnovato le Presidenze regionali? Oppure entrambe?

Deve estendersi l'impegno contro la svendita delle FS alla grande finanza e industria, e la denuncia di coloro che agiscono per frantumarle e indebolirle attraverso sia separazione societaria tra Rete e Trasporto che la creazione di società ferroviarie regionali (tra questi vi è l'ex Assessore Regionale ai Trasporti della Regione Toscana Riccardo Conti che durante un'audizione al Senato ha posto gli obiettivi sopra citati, prevedendo le conseguenti gare).

A quanto pare i *governatori* e gli assessori regionali contano sulla debolezza dei lavoratori oppure sulla "disattenzione" delle organizzazioni sindacali... La frantumazione della società Tirrenia e la costituzione delle società regionali di navigazione sono esempi significativi. All'assessore Conti, che vuole privatizzare la Toremar regionalizzata e che vuole creare società ferroviarie regionali, diciamo che sta facendo *pessimi affari* contro gli interessi del paese, della regione, dei cittadini, dei viaggiatori, dei pendolari e dei lavoratori.

Il decentramento amministrativo (legge Bassanini) indica le Regioni quali titolari del servizio di trasporto pubblico non solo su gomma (che già detenevano) ma anche via binario; infatti tocca alle Regioni stipulare i contratti di servizio con Trenitalia e le altre aziende ferroviarie. Ma non vi è nessuna normativa europea né tanto meno italiana che impone la costituzione di società regionali, così come non è fatto obbligo di indire gare nel trasporto ferroviario locale (neppure dal decreto Ronchi); le fughe in avanti della Regione Lombardia (TLN) e della Regione Piemonte (gare) sono soltanto scelte politiche (presentate però come un *fatto ineluttabile*) che si sono concretizzate, o si concretizzeranno grazie anche alla blanda opposizione delle organizzazioni sindacali. L'attuale debolezza della categoria e del mondo del lavoro nel suo complesso sta permettendo la distruzione delle ferrovie dello stato e anche delle aziende strategiche per il Paese.

Occorre rinsaldare e unificare il fronte dei ferrovieri, dei pendolari e viaggiatori, siamo sullo stesso treno! È evidente che i trasporti sono un tipico caso di monopolio naturale: quando la gestione di una linea o di un lotto viene appaltata, a mezzo gara, ad una singola impresa di fatto la gestione privata, è di tipo monopolistico; inoltre le regioni sono addirittura tenute a garantire per queste aziende (così succede nella gomma!) la profittabilità in quelle zone che la regione o lo Stato non possono lasciare senza servizi di trasporto pubblico.

Il problema è che, invece di potenziare una rete dei trasporti pubblica, efficiente e centralizzata, viene creato un sistema a gestione privata non concorrenziale in cui le regioni intervengono per sanare i bilanci di queste aziende private, aumentando di conseguenza anche le tariffe e i costi sociali.

Un'unica azienda ferroviaria pubblica, in una nazione come quella italiana caratterizzata da forti squilibri territoriali, garantiva che nessuna regione, neanche la più arretrata, sarebbe rimasta senza l'adeguamento e la gestione delle ferrovie, che le tariffe sarebbero state omogenee sull'intero territorio nazionale, che gli orari ferroviari e delle biglietterie, i regolamenti sarebbero stati uguali dal Brennero a Palermo. Con il cosiddetto "federalismo ferroviario" questa omogeneità è destinata gradualmente a differenziarsi poiché ci sono regioni che potranno investire e regioni che non potranno farlo, accentuando così il divario fra aree geografiche.

A peggiorare il quadro si aggiunge l'abbandono di FS dei treni a media e lunga percorrenza (che prima collegavano varie zone di provincia), i treni intercity e/o del cosiddetto servizio universale, come pure l'abbandono dei treni transfrontalieri mentre avanzano sulle rotaie altre aziende ferroviarie, private e/o pubbliche, anche straniere.

Lo stesso *Consorzio acquario*, costituito da Trenitalia e da Ferrotramviaria, che ha iniziato la propria attività su alcuni collegamenti nella Regione Puglia, rappresenta un aspetto gravissimo che va al di là del trasporto pubblico locale dal momento che si relaziona con il trasporto passeggeri in senso lato. Abbiamo già avuto modo di denunciare gli intrecci societari che si muovono in Puglia e che rappresentano *interessi globali*; Ferrotramviaria SpA detiene infatti anche la licenza per il trasporto passeggeri nazionale (da qua il pericolo di cessione di ramo di azienda da Trenitalia), è azionista e socio fondatore di Rail Traction Company (RTC) partecipata da Reset 2000 di Sciarrone, a sua volta tra i fondatori e azionista di NTV di Montezemolo e C.

Non ci stancheremo mai di lottare e di denunciare per fare comprendere all'opinione pubblica che le liberalizzazioni spingono verso costi sociali elevatissimi che poi saranno pagati dalla stessa collettività e quindi dagli stessi lavoratori, pendolari e viaggiatori: il deterioramento delle condizioni di vita e di lavoro, la precarietà dei contratti, l'instabilità reddituale e occupazionale (pre-pensionamenti, ammortizzatori sociali, ecc...) oltre, naturalmente, ad un vero e proprio saccheggio nazionale che per dimensioni risulta analogo a quello avvenuto nei paesi dell'est europeo dopo la caduta del muro.

- I COSTI ESTERNI

Il trasporto ferroviario oggi è chiamato a svolgere un ruolo importantissimo ad esempio per alleggerire la bolletta di CO2 degli oneri di Kyoto: infatti è noto che nell'ambito del pacchetto energia l'Italia deve ridurre le emissioni entro il 2020 del 13% rispetto al 2005 proprio nel settore dei trasporti, alzando così il valore virtuale del risparmio di CO2. Il trasporto su ferro può inoltre tagliare altri costi esterni ambientali e sociali della mobilità sotto forma di danni da congestione stradale, incidenti, inquinamento acustico. E' evidente che il processo di liberalizzazione in atto rischia di far pagare un conto ambientale molto salato al nostro paese, dovendo le FS guardare nell'immediato ai propri bilanci operando quindi tagli di servizi che non sono per la società profittevoli ma che al contrario lo sono per la collettività e per il Paese.

A proposito del trasporto merci bisogna osservare che nonostante tutti sostengano la necessità di salvaguardare l'ambiente e diminuire i livelli di inquinamento, nessuno si pone l'obiettivo di bloccare la delocalizzazione dei siti produttivi, principale causa dell'incremento della movimentazione delle merci e del pendolarismo esasperato. I grandi gruppi industriali, che delocalizzano in maniera sempre più spinta le proprie produzioni e che vogliono movimentare sempre più velocemente merci e materie prime, parlano di *corridoi* di transito e di alta velocità sottovalutando però gli alti costi delle risorse petrolifere e ignorando la possibilità di produrre localmente con la conseguente riduzione delle distanze nei traffici di merci e persone. Viene altresì tralasciato il conseguente aumento della precarietà e della disoccupazione l'espansione dei tessuti urbani, la creazione di nuove infrastrutture che rimodellano i paesaggi e modificano l'ambiente in maniera profonda (i megatunnel, i viadotti comportano impatti ambientali elevati ed enormi costi in termini di risorse economiche ed energetiche).

In questo momento, e in questo contesto, nel trasporto ferroviario delle merci continua inarrestabile il calo di produzione, con una flessione media di circa il 30%; si susseguono le chiusure di impianti, interporti e scali merci, prosegue a ritmo serrato il passaggio di personale da Cargo ad altre divisioni interne a Trenitalia; continua l'incentivazione all'uscita dall'azienda del personale, permane l'isolamento di Cargo all'interno dell'azienda stessa. Nonostante vi siano tutte le potenzialità per affrontare la competizione nel trasporto merci, prosegue inarrestabile il declino di Cargo all'interno di Trenitalia mentre operatori privati e/o stranieri conquistano il trasporto merci nel nostro Paese.

- LA SITUAZIONE IN EUROPA

Molti quotidiani, nei giorni di fine 2009, riportavano la notizia che dal 2010 sarebbe partito il diritto di accesso alle infrastrutture di tutti gli Stati membri per il trasporto internazionale passeggeri. La notizia è esatta ma volutamente riporta alcuni aspetti non veritieri circa il nuovo scenario nel cosiddetto mercato ferroviario liberalizzato in Europa ma soprattutto in Italia.

Procediamo con ordine:

- in Europa il trasporto internazionale passeggeri, ad esclusione delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie, non era stato ancora ammesso nel processo di liberalizzazione; dal 1° gennaio 2010 lo è anche per le imprese ferroviarie singole;

- in Italia il trasporto internazionale passeggeri era già ammesso in condizioni di reciprocità nel caso di impresa estera;
- in Europa il trasporto nazionale passeggeri, servizi media-lunga percorrenza, non è liberalizzato;
- in Italia il mercato ferroviario nazionale è completamente liberalizzato per il trasporto passeggeri media/lunga percorrenza;
- in Europa per il trasporto passeggeri regionale, ovvero nel trasporto pubblico locale, è prevista l'assegnazione *in house*;
- in Italia nel trasporto pubblico locale è prevista l'assegnazione *in house* per sei anni più sei, ma è ammessa la procedura ad evidenza pubblica (gara);
- in Europa e in Italia il mercato ferroviario per il trasporto merci è completamente liberalizzato.

Pertanto, mentre il trasporto ferroviario merci è completamente liberalizzato, il trasporto passeggeri, nei vari paesi europei, ha un grado di liberalizzazione diversa, dovuto a singole scelte nazionali e non ad imposizioni comunitarie.

Anzi, il Parlamento di Strasburgo, nella seduta del 18 gennaio 2007, ha deciso di rinviare a dopo il 2017 qualsiasi decisione circa la questione della liberalizzazione del trasporto ferroviario sia regionale passeggeri che nazionale passeggeri interno, lasciando i singoli Stati membri liberi di attuarla o meno. L'Italia, al contrario, aveva già liberalizzato il trasporto passeggeri nazionale attraverso il dlgs n.188/2003.

Invero l'Unione ha disposto la separazione della gestione dell'infrastruttura e della gestione dei servizi di trasporto esclusivamente sul piano contabile mentre rimane facoltativa sul piano organizzativo. In Italia è stato fatto il contrario, attuando la separazione societaria (RFI & TRENITALIA).

Nell'Unione due soli paesi si sono avviati autonomamente verso una completa liberalizzazione del settore ferroviario: la Gran Bretagna e la Svezia. Uno studio sull'indice delle liberalizzazioni ha messo a confronto il nostro paese con la Gran Bretagna e la Svezia: ebbene, il valore raggiunto dall'Italia per l'indice di liberalizzazione normativo è elevato, al pari dei valori della Svezia e in leggero ritardo rispetto al Regno Unito. In pratica l'Italia, dal punto di vista del grado di liberalizzazione normativo, è uno di quei paesi europei considerato dalla Commissione Europea "in linea".

Non era proprio necessario che lo dicessero, i fatti oramai lo dimostrano: sono 27 le imprese in Italia che posseggono al momento sia la licenza di operatore ferroviario che quella di sicurezza, rilasciata dall'Agenzia per la sicurezza ferroviaria; 18 quelle autorizzate a fare trasporto passeggeri; molte le ferrovie ex concesse, come appunto Ferrotramviaria. Altre compagnie ferroviarie non sono ancora pronte ma restano in attesa della licenza.

- NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI (NTV)

Francia e Germania, ma in generale quasi tutto il resto d'Europa con governi di qualsiasi colore politico, sono state fermissime nel mantenere il controllo dello Stato nelle aziende strategiche, comprese le ferrovie; la politica italiana, al contrario, ha svenduto le aziende importanti o le ha distrutte, FS incluse.

Da quel poco che conosciamo le imprese statali estere avrebbero conseguito in Italia le seguenti acquisizioni:

- la DB ha una quota del 30% nella società di trasporto merci Rail Traction Company;
- la Railon Italia è controllata dalle stesse ferrovie tedesche (DB);
- la DB controlla il 49% delle Nord Cargo;
- nel trasporto merci già operano gli svizzeri SBB, i francesi FRET, gli austriaci OBB;
- si stanno concretizzando diverse sinergie tra varie aziende italiane e aziende ferroviarie straniere;

- la nuova società ferroviaria passeggeri nazionale NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) è partecipata per una quota azionaria del 20% dall'azienda statale francese SnCF.

Nuovo Trasporto Viaggiatori, la prima compagnia privata che in Europa, a partire dal 2011, sfrutterà la liberalizzazione completa del trasporto passeggeri su ferro, correrà sulla rete ad alta velocità del nostro Paese con il contributo di tutti gli italiani che pagano le tasse, non essendo il costo del pedaggio adeguato ai costi sostenuti per la costruzione e la manutenzione delle linee AV.

A NTV viene concesso di scegliersi le tratte e le fasce orarie più redditizie in cambio di un pedaggio annuale di circa 140 milioni di euro che, come abbiamo detto, non basterà a ripagare la costruzione, la gestione e la manutenzione delle linee. Naturalmente i profitti – la stampa specializzata parla di 600 milioni di euro all'anno – sono tutti di NTV e dei soliti *padroni del vapore*. Vediamo chi sono:

- MDP Holding	33,5%	Montezemolo, Della Valle, Punzo (quote paritetiche)
- IMI Investimenti	20,0%	Banca Intesa SanPaolo
- SNCF/VFE-P SA	20,0%	Ferrovie statali francesi
- GENERALI Holding	15,0%	Assicurazioni Generali
- NUOVA Fourb	5,0%	Bombassei
- MaIS Fourb	5,0%	Seragnoli
- RESET 2000	1,5%	Sciarrone
Totale	100,00%	

In primo luogo occorre smascherare costoro come presunti campioni del *made in Italy*: considerando la società statale delle ferrovie francesi e della sua divisione per le grandi destinazioni non vi sono dubbi circa la non italianità della cordata. Per quanto riguarda la Banca Intesa San Paolo è risaputo come questa sia partecipata da Banche straniere. La società delle Assicurazioni Generali, la Financial Holding, non è altro che un fondo del Granducato del Lussemburgo, mentre gli “imprenditori puri e privati” presenti in NTV, da notizie riportate dalla stampa specializzata e reperibili in internet, è noto che siano fondatori, titolari o partecipanti a società e finanziarie lussemburghesi. Tra queste ultime ci sarebbero la società lussemburghese Dorint Holding SA controllata da Della Valle e il fondo di private equità Charme, società di investimento di diritto lussemburghese fondata da Montezemolo e, pare, partecipata anche da Della Valle, Punzo e Seragnoli (tra i soci sembra che vi figurino anche la Deutsche Bank); Seragnoli sembra inoltre essere presente nel *board* della lussemburghese Csii Investissements.

Non è una novità che nel mondo imprenditoriale italiano vi siano imprenditori e finanziari che “espatrino” all'estero: non si tratta di una scelta illegale ma nemmeno di un esempio di trasparenza e di amore per il proprio paese! Il Lussemburgo, vista la favorevole legislazione fiscale e la semplicità delle procedure amministrative, secondo il fisco italiano, nella maggior parte dei casi è scelto quale residenza societaria al solo fine dell'elusione fiscale.

Una significativa coincidenza: Charme Investment SCA è l'azionista di maggioranza di Poltrone Frau SpA, nel cui consiglio di amministrazione siedono Luca Cordero di Montezemolo, amministratore di NTV, e Innocenzo Cipolletta Presidente di FS: *in claris non fit interpretatio* (nelle cose chiare non si dà adito a interpretazione).

Punzo è presidente della CIS, istituto bancario del gruppo Intesa (ma guarda un po'!), è azionista di riferimento della finanziaria CisNet che controlla, tra l'altro, l'Interporto Campano, alla cui presidenza troviamo... sempre Punzo, il quale è ancora amministratore delegato della Vulcano SpA e vicepresidente della Banca Popolare di Sviluppo.

Sciarrone, fondatore della RTC, in passato è stato direttore generale del Centro studi sistemi di Trasporto del gruppo Fiat, segretario generale della programmazione economica dei trasporti in Italia (CIPET) e direttore alle Ferrovie dello Stato. Tutte attività lecite, sia chiaro, e magari anche condotte con competenza; è comunque sempre bene avere il quadro di certi intrecci affinché sia chiaro che certi fatti non accadono per caso!

Per NTV Luca Cordero di Montezemolo, che si fregia continuamente con il *made in Italy*, ha ordinato 25 treni (per un costo complessivo di 650 milioni di euro) alla francese Alstom che, nel

2000, aveva rilevato la Fiat industrie ferroviarie di Savigliano per un importo di 700 milioni di euro, senza contare le manutenzioni. Ricordiamo che nel 2004 Alstom era sull'orlo del fallimento e destinata a cadere nell'orbita della tedesca Siemens; l'allora ministro dell'economia Nicolas Sarkozy ottenne l'autorizzazione da Bruxelles per un intervento pubblico e fece entrare un socio privato (il francese Bouygues) con il 20% .

Subito dopo, verso la fine del 2008, nell'assetto proprietario di NTV è entrata, con una quota del 20%, pari a 80 milioni di euro, la SnCF (Ferrovie Statali Francesi), la quale fornirà anche il sistema informatico di prenotazione e gestione.

Allora, può essere definita italiana un'azienda che compra i treni all'estero e li fa circolare con un sistema di gestione in mano ai francesi? La risposta sta nella seguente notizia: il 1° dicembre 2008, Luca Cordero ha ricevuto dalle mani di Sarkozy le insegne di *Commandeur de la Legion d'Honneur*, la prestigiosa onorificenza della Repubblica Francese!

Bisognerebbe non farsi "infinocchiare". Questa espressione significa non farsi imbrogliare; *"l'etimo del verbo deriva chiaramente dalla pianta del finocchio, usata dai norcini per produrre il gustoso salume tipico toscano: la finocchiona. Alcuni commercianti di vino di scarsa qualità, usavano offrire al cliente un panino di finocchiona prima di far loro assaggiare il vino da comprare. Il sapore del finocchio alterava il gusto del cliente che non era quindi in grado di valutare la bontà del vino"* (Firenze Informa, Modi di dire Fiorentini).

Purtroppo, sono molti coloro che si stanno facendo infinocchiare dalla meraviglia del "libero" mercato ferroviario rappresentato dal treno francese che si chiamerà "Italo" (proprio per *infinocchiarci*) della società Ntv, una società straniera in mano a banche, assicurazioni e fondi lussemburghesi in possesso alla grande finanza mondiale che cirolerà sulla rete ferroviaria italiana con un software francese mentre, al contrario, gli altri paesi europei difendono le proprie aziende strategiche quali appunto le ferrovie. *Pauvre pays!*

4 > DIFENDERE IL PAESE, LE AZIENDE STRATEGICHE, LE FERROVIE DELLO STATO

Quando, dove e perché è stato avviato il saccheggio dell'economia nazionale in Italia?! Forse pochi sanno che il 2 giugno 1992, al largo di Civitavecchia, a bordo del panfilo Britannia della regina Elisabetta, si incontravano i rappresentanti delle maggiori banche d'affari di Wall Street e della City; erano presenti uomini politici e manager italiani, discutevano del processo di privatizzazione in Italia, della vendita delle industrie di Stato e delle banche italiane.

Tre mesi dopo, in un *settembre nero*, ci fu la svalutazione del 30% della lira (l'inutile difesa costò all'Italia 48 miliardi di dollari), dopo uno spettacolare attacco speculativo ad opera del finanziere Soros (forse anch'egli presente sul panfilo Britannia) che permise di fatto alla grande finanza e industria di acquistare le industrie e le banche di Stato italiane con appunto una svalutazione della lira del 30%. L'attacco proseguiva nell'aprile del 1993 quando vennero offerti Bot sui mercati finanziari esteri, con interessi pagati in dollari, mettendo in tal modo il debito pubblico nelle mani delle banche d'affari angloamericane.

Così siamo diventati il primo paese europeo maggiormente privatizzato e il secondo nella classifica mondiale delle privatizzazioni, prima con i grandi settori bancari e poi con le telecomunicazioni e gli energetici (fortunatamente ancora non del tutto): Imi, Comit, Bnl, Telecom, Eni, Enel. Passarono in mano private ed estere le varie industrie quali Nuovo Pignone, Lamborghini, i gruppi farmaceutici, la chimica, le grandi industrie alimentari, ecc..., mentre le più importanti banche d'affari presiedevano le privatizzazioni ed intascavano tremila miliardi in grasse commissioni.

Nel nostro paese devono cessare le svendite, e le aziende strategiche quali Enel, Eni, Finmeccanica e le Ferrovie devono essere difese e rafforzate nell'interesse del Paese, della popolazione e dei lavoratori. Occorre che queste imprese conducano una politica conforme alle esigenze della collettività nazionale, che rafforzino l'autonomia e l'interesse nazionale del nostro paese.

Il sistema ferroviario che, come abbiamo visto, detiene forti elementi di monopolio naturale, non è contendibile e la sua liberalizzazione non solo è inopportuna ma addirittura distruttiva. Le ferrovie in Italia hanno già subito una privatizzazione: con la legge approvata dal governo Depretis in data 27/04/1885 gli 8000 km di strade ferrate italiane, e con esse gli oltre 84mila ferrovieri, furono ripartiti in due grandi compagnie ferroviarie, la Adriatica e la Mediterranea. Questo comportò una lunga battuta di arresto dello stesso sviluppo tecnologico delle ferrovie, scadute dal punto di vista dell'efficienza, portando ad una grave divisione la categoria che impiegò lunghi anni per ricostruire la sua unità.

La battaglia di oggi contro le liberalizzazioni/privatizzazioni, strettamente legata alla difesa del trasporto su rotaia, è una causa giusta e condivisa dalla stragrande maggioranza della popolazione e dei lavoratori.

- DIFENDERE IL LAVORO E I LAVORATORI

La società regionale lombarda TLN non ci piace affatto, *in primis* perché rappresenta un ulteriore tassello verso lo smantellamento della società Trenitalia e poi perché consiste in un nuovo passaggio verso la cancellazione delle garanzie e sicurezze dei lavoratori, siano essi ferrovieri che autoferrotranvieri; inoltre la TLN perché non risolve affatto i problemi dei pendolari e dei viaggiatori, non rispetta il diritto a viaggiare su treni puliti e puntuali, lungo un'infrastruttura sicura e capillare, in stazioni pulite e sicure provviste di biglietterie, sale di attesa, servizi igienici e quant'altro necessario ad effettuare viaggi o spostamenti senza stress.

Non intendiamo aggiungere altro alla lettera aperta ai pendolari e ai viaggiatori scritta dalla redazione della rivista "ancora IN MARCIA", divulgata dopo i giorni delle neviccate e dei blocchi ferroviari dell'inverno appena trascorso, all'interno della quale veniva rimarcato l'atteggiamento irresponsabile dei dirigenti di RFI e di Trenitalia che non possono essere in alcun modo scusati. In questa sede ci preme aggiungere e denunciare la malafede di tutti gli schieramenti politici che hanno giustificato l'incredibile odissea vissuta da migliaia di lavoratori, pendolari e viaggiatori: è bene rimarcare le loro responsabilità per la caduta, mai così in basso, e per il degrado delle ferrovie italiane sia nelle infrastrutture che nel trasporto dovuti a ristrutturazione, societarizzazioni, liberalizzazione e privatizzazione. Dov'erano i signori politici quando veniva privilegiata la mobilità su gomma e distrutta la ferrovia? Dov'erano quando venivano stanziati i soldi per l'alta velocità, tagliati i finanziamenti al trasporto locale e universale e ancor di più al trasporto merci su ferro?!

Oggi sicuramente questi signori, nella cura del proprio orticello elettorale, stanno affossando il servizio pubblico nazionale a favore di un frastagliato servizio regionale, svolto da società ferroviarie private che essi stessi promuovono in ogni Regione, per moltiplicare le poltrone nei consigli di amministrazione; oppure agiscono attraverso le gare ma sempre con l'intento di distruggere Trenitalia, divenuta il capro espiatorio delle loro stesse politiche.

Il giornalista Deaglio, intervenendo nella trasmissione radiofonica *Babele* su Radio Uno il giorno 30 dicembre, nel rispondere ad una domanda sugli sviluppi della crisi nel 2010 ha affermato che i paesi europei quali Inghilterra, Irlanda, Spagna e Paesi dell'Est se la vedranno male perché hanno distrutto la propria industria e venduto tutto, dal patrimonio alle aziende pubbliche; in questo contesto, ha detto, rischia anche l'Italia, soprattutto quella meridionale. Parole significative sulle quali i politici dovrebbero riflettere, anche alla luce di quanto sopra detto.

In Italia, il calo del Pil per il 2009 è stato superiore alla media europea, la produzione industriale è crollata; la bilancia commerciale è in deficit e milioni di persone rischiano il posto di lavoro. I diritti dei lavoratori sono evaporati uno ad uno, i salari sono crollati; abbiamo subito o accettato anni di concertazione sindacale producendo sempre più, facendoci ammazzare sul e dal lavoro, indebitandoci sempre di più. La grande finanza e le banche continuano invece ad affamare i

piccoli debitori; la grande industria e i loro manager intascano dividendi e stipendi d'oro, grazie anche agli aiuti statali, scaricando i costi sui lavoratori e sulla collettività.

5 > CONSIDERAZIONI

- COSA FARE

Il convegno studio di oggi 29 aprile 2010 ha un forte significato. Oggi siamo qua per ascoltare e avviare un confronto proficuo con il mondo accademico, gli studiosi, la società civile, i giovani studenti.

Lo scorso 13 aprile abbiamo partecipato a Lille (Francia) ad una grande manifestazione europea che ha visto la partecipazione di centinaia di ferrovieri, provenienti da gran parte dei paesi comunitari, per protestare sotto la sede dell'Agenzia Ferroviaria Europea.

Questa iniziativa è stata promossa dai ferrovieri del Sindacato RMT (Gran Bretagna) con l'intenzione di riunire tutti i sindacati che vogliono lottare veramente contro la politica liberista che sta attuando devastazioni nelle ferrovie ma non solo. RMT è membro di ETF, la Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti; RMT ha in un primo momento proposto questa iniziativa in seno ad ETF la quale però ha negato il suo sostegno. RMT ha quindi invitato i sindacati, sia membri che non membri di ETF a partecipare all'iniziativa, ottenendo peraltro una discreta adesione. Prossimamente sarà organizzata una conferenza a livello europeo da tenersi in giugno o luglio.

Ad oggi, RMT ha già le firme di adesione di TSSA, ASLEF, FBU (Gran Bretagna), SIPTU (Irlanda), CGSP, SLFP (Belgio), CGT-P (Portogallo), PAME (Grecia), Sud-rail (Francia, CGT-E (Spagna), LAB (Euskadi), TfB Bahn von unten (Germania), SAC (Svezia), Bellinzona (Svizzera), CUB, SDL, Associazione *ancora* IN MARCIA e OrSA (Italia). Oltre ai sindacati, questa manifestazione ha visto la partecipazione anche delle associazioni che si battono per il servizio pubblico ferroviario.

I lavoratori hanno chiesto all'Agenzia ferroviaria Europea (AFE), in quanto responsabile dell'applicazione delle regole che reggono il mercato interno europeo attraverso i sistemi ferroviari nazionali, di impegnarsi a non sacrificare la sicurezza ferroviaria e l'occupazione per favorire il mercato e la redditività.

Della liberalizzazione del trasporto ferroviario i sindacati dei ferrovieri si preoccupano seriamente, soprattutto per le ricadute sulla sicurezza della circolazione. Ci sono stati incidenti, che avrebbero potuti essere evitati, che hanno coinvolto delle compagnie private di trasporto merci su ferro.

Le OO.SS. europee rifiutano fermamente ogni indebolimento delle regole di sicurezza operative per il traffico ferroviario tra zone di confine; temono che l'apertura alla concorrenza, contenuta nei pacchetti ferroviari della UE, permetta alle autorità nazionali ed internazionali di privilegiare gli interessi della concorrenza e del mercato a scapito della sicurezza.

Da ciò l'appello a tutti i sindacati del trasporto e le organizzazioni che difendono i trasporti pubblici e l'ambiente affinché si oppongano alla distruzione sistematica delle reti ferroviarie nazionali, dell'occupazione e delle norme di sicurezza attraverso la liberalizzazione delle ferrovie.

I ferrovieri europei chiedono:

- lo sviluppo di un sistema ferroviario con formazioni professionali adeguate ed un'attenzione speciale alla salute e alla sicurezza dei lavoratori, contribuendo così ad assicurare un servizio di qualità elevata e sicuro per i suoi utenti;
- la valorizzazione dei ferrovieri, che include l'aumento degli stipendi, il miglioramento delle condizioni di lavoro, la garanzia dei diritti, un impiego permanente e statutario; bisogna riconoscere che i lavoratori sono il cuore dell'industria del trasporto;
- un miglior sistema di negoziazione collettiva ed un mezzo di risoluzione dei conflitti del lavoro fondato sull'ipotesi che la negoziazione delle condizioni di lavoro è simbolo di progresso sociale.

I pacchetti di liberalizzazione ferroviaria della UE invece sono contrari alle prospettive sindacali ed hanno un effetto negativo sulle nostre società ferroviarie nazionali, sui viaggiatori delle ferrovie e i lavoratori. Ecco perché si è svolta la manifestazione davanti alla sede dell'Agenzia Ferroviaria Europea a Lille, martedì 13 aprile 2010.

In risposta alle politiche della Commissione europea e alle politiche dei vari Governi nazionali in Europa, i lavoratori di tutte le aziende ferroviarie europee avevano organizzato uno storico sciopero a livello europeo già nel marzo 2007, seguito da numerose manifestazioni che avrebbero dovuto sfociare in un nuovo sciopero europeo entro questa primavera, sulla base degli obiettivi che di seguito riportiamo.

Purtroppo, all'interno della stessa ETF vi sono delle divisioni e alcune OO.SS. *sembrano* alquanto disinteressate a condurre questa battaglia, tant'è vero che, in particolare in Italia, i Governi succedutisi hanno potuto liberalizzare e privatizzare con facilità il trasporto ferroviario. Ecco il testo delle richieste ETF:

ALL'UNIONE EUROPEA E ALLE SUE ISTITUZIONI

- Stop alla liberalizzazione e alla frammentazione del settore ferroviario: ritiro delle proposte sulla liberalizzazione del trasporto passeggeri nazionale;
- Assicurare la funzione di servizio pubblico per il settore ferroviario;
- Sviluppo integrato del trasporto passeggeri e merci concepiti per lo sviluppo del sistema ferroviario;
- Salvare il sistema di trasporto merci a carro singolo;
- Assumere che il ruolo delle ferrovie è quello di uno strumento per la coesione e lo sviluppo sociale a livello europeo;
- Rafforzare la legislazione europea per eliminare i debiti alle imprese storiche e finanziare il servizio pubblico;
- Rafforzare la legislazione sociale per il settore ferroviario;
- Rilanciare la legislazione sulla salute e sicurezza nel trasporto ferroviario attraverso la certificazione del personale di macchina e bordo e rafforzare la legislazione per le condizioni di lavoro e i riposi fuori residenza per il personale mobile.

AI GOVERNI NAZIONALI IN TUTTA EUROPA

- Mantenimento della proprietà pubblica delle ferrovie;
- Provvedere ad un servizio ferroviario di qualità e accessibile a tutti;
- Investimenti per la manutenzione e lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie sia per il trasporto merci che per quello passeggeri;
- Salvaguardare il trasporto merci a carro singolo;
- Sviluppo delle ferrovie per promuovere lo sviluppo e la coesione sociale sia a livello nazionale che in cooperazione con le altre nazioni Europee;
- Annullamento del debito storico delle aziende ferroviarie nazionali per offrire loro una reale possibilità di rilancio;
- Una equa ripartizione dei costi delle infrastrutture per favorire il riequilibrio modale;
- Implementazione di adeguati strumenti per assicurare l'applicazione dei contratti collettivi di lavoro omogenei per tutto il settore;
- Rinforzare la legislazione sociale;
- Non fare i primi della classe in materia di liberalizzazione ma mantenere l'integrità delle imprese ferroviarie nazionali.

ALLE AZIENDE

- Migliorare il livello sociale e gli stipendi di tutti i ferrovieri;
- Assicurare un miglior bilanciamento tra condizioni di lavoro e quelle di vita, non concedere ulteriori flessibilità;
- Investire nella formazione e nella professionalizzazione di tutti i lavoratori;
- Applicazione degli accordi e le raccomandazioni dei partner europei.

I ferrovieri italiani, insieme agli altri ferrovieri europei, non vogliono pagare più il prezzo di una fallace politica dei trasporti basata su liberalizzazioni, privatizzazioni, ristrutturazioni e frammentazione del settore, per questo abbiamo aderito alla manifestazione di Lille.

Intanto, dall'altra parte del mondo, in Bolivia il Governo ha annunciato che le ferrovie (frammentate nel 1996 e affidate in concessione a due società private) saranno riunificate e riportate sotto il controllo statale entro la fine del 2010 attraverso grandi progetti di sviluppo e di rilancio.

In Italia, attraverso la liberalizzazione del trasporto interno passeggeri, non ancora attuata in nessun altro paese nel resto dell'Europa continentale, la situazione si mostra ancor più grave che altrove. Numerose imprese di trasporto passeggeri si stanno oggi preparando a contendersi il mercato ferroviario italiano, sciaguratamente aperto alla concorrenza anche degli operatori delle Aziende Statali estere che utilizzano aziende di trasporto italiane come *cavallo di troia* per superare la mancata reciprocità.

La prospettiva futura prevede una *giungla* ferroviaria che va ben oltre quella inglese, inestricabile, non solo nel trasporto e sui servizi ma soprattutto nei diritti sui contratti di lavoro, attuando la concorrenza del mercato sul costo del lavoro.

È per questo che sono state invitate a partecipare alla giornata di oggi non solo le RSU del mondo dei trasporti del TPL ed i lavoratori del comparto trasporti, ma altresì i lavoratori, ed i loro rappresentanti, delle imprese manifatturiere/metalmecchaniche che operano nell'industria ferroviaria presenti sul nostro territorio.

Il rilancio del trasporto ferroviario, in questo momento di crisi, può rappresentare l'occasione, l'opportunità per le imprese del nostro Paese che non hanno delocalizzato, che progettano e costruiscono materiale rotabile, sistemi di segnalamento e impianti, per dare un decisivo contributo alla modernizzazione, per riavviare la politica industriale italiana e per rispondere ad alcune delle importanti esigenze del Paese.

Dopo anni di investimenti incentrati soltanto sulle infrastrutture dell'alta velocità, è ora di rilanciare le imprese italiane che producono materiale rotabile, tra le quali vi sono numerose eccellenze produttive e tecnologiche, ed è importante farlo non solo per i viaggiatori, i pendolari che ogni giorno si muovono su rotaia per andare a scuola o a lavoro, ma anche per incrementare il trasporto su ferro delle merci.

Su questi temi proseguiremo il dibattito e ci confronteremo in questa giornata-studio/convegno.

Firenze, 29 aprile 2010

Significato ed effetti delle politiche di liberalizzazione e privatizzazione

Introduzione

Questo scritto si propone di chiarire il significato delle politiche di privatizzazione e liberalizzazione in relazione alla loro base ideologica, alle motivazioni e giustificazioni ufficiali e alle loro ricadute reali sul sistema economico.

Mi concentrerò su cinque aspetti generali distinti, per poi giungere a specifiche considerazioni relative al caso delle ferrovie italiane.

- 1- La pratica delle liberalizzazioni-privatizzazioni come ideologia e visione del mondo
- 2- Le liberalizzazioni-privatizzazioni alla luce della teoria economica
- 3- Alcune distinzioni concettuali fondamentali
- 4- Gli effetti concreti delle privatizzazioni-liberalizzazioni:
 - a) Penetrazione del grande capitale nei settori economici privati protetti e regolati
 - b) Passaggio dai monopoli pubblici ai monopoli o agli oligopoli privati
 - c) Liberalizzazioni e precarizzazione del lavoro dipendente e autonomo
 - d) Maggiore instabilità di un'economia liberalizzata
 - e) Elementi geopolitici e rapporti di forza internazionali nelle politiche di liberalizzazione
- 5- Il liberismo di Stato
- 6- Il caso delle ferrovie alla luce dei precedenti argomenti

Mentre i primi tre aspetti saranno trattati alla luce di considerazioni teoriche e politiche generali, per il quarto, il quinto e naturalmente per l'ultimo aspetto, si entrerà nel merito di casi empirici relativi alle politiche economiche italiane dell'ultimo ventennio.

La pratica delle liberalizzazioni-privatizzazioni come ideologia e visione del mondo

L'idea che il libero mercato sia la base fondamentale della vita economica e sociale di una comunità è parte integrante del pensiero liberale ed è il fondamento ideologico (al di là delle contraddizioni reali) del capitalismo. Vi è alla base una vera e propria utopia scientifica in cui si sommano: i principi del liberalismo filosofico ed economico classico legati ad una concezione individualistico-proprietaria e pre-politica dell'uomo; e la successiva teoria economica marginalista (che pure in termini di teoria economica è antitetica a quella classica).

In termini ideali, il libero mercato è l'espressione concreta di una società in cui ciascuno si muove in totale sconnessione rispetto all'altro per promuovere il proprio interesse economico, massimizzare il proprio utile e mettersi in libera concorrenza con il prossimo. La somma di queste forze individuali separate genererebbe un bene collettivo visibile solo ex-post come risultato naturale del libero scontro tra forze. La paradossale utopia liberale è proprio nel prospettare un'armonia oggettiva collettiva a posteriori conseguibile a partire da una disarmonia individuale-soggettiva a priori.

La teoria marginalista fornisce in seguito un apparente argomento tecnico e di necessità economica alle basi filosofiche del liberalismo politico ed economico.

In base a tale teoria il libero mercato è visto come il luogo di libero confronto tra possessori di fattori produttivi (lavoro e capitale) dove ciascuno offre e domanda beni e servizi liberamente ed in cui in virtù di tale semplice meccanismo si formano i prezzi dei fattori (prezzi dei beni, salari,

profitti, rendite). Ognuno riceverebbe il compenso per ciò che liberamente sceglie di offrire, in base ai gusti dei consumatori, circostanza da cui in ultima istanza dipenderebbe la stessa distribuzione del reddito nella società.

Vi è dunque una base ideale (liberalismo filosofico) ed una successiva base di teoria economica (marginalismo) su cui si consolida l'idea di libero mercato non solo come elemento centrale della vita sociale, ma anche come inevitabile ricetta di politica economica. Naturalmente, e questo lo vedremo nei punti successivi, oltre l'aspetto ideale (da un lato) e tecnicistico (dall'altro), dietro le scelte di politica economica si situano precisi interessi, precise scelte di potere e precise forze sociali portatrici di concrete istanze.

Ma è pur vero che sulla base dei fondamenti precedentemente descritti si è consolidata a partire dagli anni 80 e poi in maniera fortissima a partire dagli anni 90 una vera e propria ideologia del libero mercato in cui le parole liberalizzazione e privatizzazione sono divenuti i cardini di una vera e propria nuova teologia laica cui hanno aderito le principali forze politiche in Europa e in Italia.

Si è trattato della celebre rivoluzione-involuzione neo-liberale di cui vedremo meglio i tratti reali nel terzo paragrafo.

Le liberalizzazioni-privatizzazioni alla luce della teoria economica

La teoria economica dominante spiega la distribuzione del reddito e la formazione dei prezzi sulla base dell'incontro delle curve di domanda e di offerta di fattori produttivi e di beni, presupponendo variabili indipendenti fondamentali le preferenze dei consumatori e la dotazione dei fattori produttivi. Il prezzo dei beni e le remunerazioni dei fattori della produzione si determina secondo la legge della domanda e dell'offerta. Sulla base di tale teoria del valore e della distribuzione si innesta la teoria dell'ottimo paretiano per cui sarebbero le condizioni di concorrenza sul libero mercato a determinare i prezzi ottimali.

In una concezione di questo tipo è quindi lesivo dell'ottimalità sociale ogni deragliamento da una situazione di concorrenza, che sia nel mercato dei beni o che sia nel mercato del lavoro.

Nel mercato del lavoro la soluzione è la deregolamentazione, il depotenziamento dei sindacati e la liberalizzazione dei contratti. Nel mercato dei beni la soluzione è la liberalizzazione dei mercati tramite l'abbattimento dei monopoli, pubblici o privati che siano. La pluralità di attori che agiscono in concorrenza su un mercato farebbe aumentare l'offerta con una conseguente riduzione del prezzo e il conseguimento di un'ideale posizione di equilibrio in cui il prezzo eguaglia il costo marginale.

Naturalmente questa impostazione è propria di una specifica teoria economica. In tale teoria la concorrenza è considerata in termini assoluti ossia al di fuori di qualsiasi contestualizzazione storico-sociale e l'aumento della concorrenza produce automaticamente una diminuzione dei prezzi. Seguendo un'altra impostazione, quella degli economisti classici, i prezzi non dipendono dall'intersezione delle funzioni di domanda e di offerta, ma sono indirettamente, frutto di circostanze storico-sociali ed in particolare dipendono da una redistribuzione del plusvalore tra le varie industrie capitalistiche in base alla composizione organica del capitale. La libera concorrenza in base all'impostazione classica è intesa come la situazione normale all'interno della quale si determinano i prezzi normali ed è inoltre un concetto relativo e non assoluto, ovvero va interpretata all'interno di un contesto storico-sociale di convenzioni e norme determinate. Una maggiore concorrenza non può produrre di per sé una riduzione dei prezzi normali dal momento che essi dipendono dalla distribuzione del reddito, a sua volta dipendenti da circostanze storico-sociali.

Lo stesso discorso accade per il mercato del lavoro. In base alla teoria marginalista la disoccupazione di forza lavoro dipenderebbe dalla rigidità dei salari. I salari dovrebbero scendere (anche fino ad annullarsi) fino a che non viene ripristinato l'equilibrio tra domanda ed offerta. La teoria classica, postulando l'esistenza di un salario storicamente e socialmente determinato, non contempla in alcun modo l'idea di una concorrenza capace di abbassare il salario al di sotto del suo

livello normale (che nessuna forma di concorrenza anche estrema può intaccare oltre un certo limite fisiologico o convenzionale).

E' allora chiaro come la ricetta politico-economica di liberalizzazione dei mercati (del lavoro e delle merci) risponda alla logica sottesa ad una determinata e particolare teoria di riferimento.

Se la liberalizzazione di determinati settori produttivi viene presentata come misura per conseguire l'abbassamento dei prezzi e favorire i consumatori, tale presunto automatismo dipende tutto dal punto di vista teorico che si abbraccia. Dal momento che la teoria economica dominante presenta numerose e importanti falle analitiche e di coerenza logica e manifesta una evidente difficoltà a spiegare i fenomeni dell'economia reale, è allora quanto mai lecito mettere in discussione l'automatismo per cui la liberalizzazione condurrebbe ad un aumento dell'efficienza e ad un abbassamento dei prezzi dei beni.

I casi empirici, d'altro canto non dimostrano l'esistenza di tale correlazione.

Mentre la liberalizzazione viene giustificata a livello economico con l'idea della concorrenza benefica su prezzi ed efficienza, la privatizzazione in sé trova una giustificazione non così dissimile, ma in realtà diversa. L'idea è che il privato sia più efficiente in quanto maggiormente incline a confrontarsi sul mercato in regime di libera concorrenza in virtù del proprio orientamento naturale alla massimizzazione del profitto. L'idea di un settore privato più efficiente di un settore pubblico, a parità di grado di concorrenzialità del mercato di riferimento è stata ampiamente messa in discussione anche da voci interne alla teoria economica dominante (si vedano ad esempio gli scritti di Joseph Stiglitz sul tema).

Alcune distinzioni concettuali fondamentali

Prima di descrivere quali sono gli effetti reali delle liberalizzazioni e delle privatizzazioni, è utile fare alcune distinzioni preliminari.

Anzitutto è necessario chiarire il significato dei due concetti di privatizzazione e liberalizzazione sgombrando il campo da una serie di equivoci che non aiutano a comprendere quale sia la posta in gioco.

La privatizzazione consiste semplicemente nella cessione ad operatori privati di realtà economico-produttive precedentemente gestite dallo Stato o più in generale da enti di diritto pubblico. La cessione può produrre una situazione di monopolio, di oligopolio o di concorrenza tra diversi produttori privati.

La liberalizzazione di per sé consiste nell'abbattimento di posizioni monopolistiche o di regole protettive vigenti in alcuni settori economici al fine di aprire il mercato alla libera concorrenza.

Mentre una privatizzazione di per sé non implica la liberalizzazione, viceversa quando si parla di liberalizzazione di un settore monopolistico pubblico tale pratica implica la privatizzazione di quel settore, ovvero la cessione ad una pluralità di operatori privati che si muovono sulla base della massimizzazione del profitto all'interno delle regole imposte dal mercato. Quand'anche si prospetti una liberalizzazione che crei in un determinato settore una concorrenza tra operatori pubblici e privati (com'è pensata nel caso delle ferrovie italiane) si avrà comunque a che fare con una privatizzazione di un ramo economico precedentemente in mano pubblica e non soggetto strettamente alla logica privata della massimizzazione del profitto. Naturalmente, la pratica della liberalizzazione può anche essere rivolta a settori economici già privati o monopolistici o semplicemente caratterizzati da una più o meno intensa trama di regole protettive che derogano al principio del libero mercato in senso stretto.

In ogni caso, e questo ci interessa in merito al caso delle ferrovie, si può dire che la liberalizzazione di un settore pubblico implica in sostanza la sua privatizzazione nel senso di cessione inevitabile alla logica produttiva privata. E' bene rimarcarlo, dal momento che assai spesso nel linguaggio politico ufficiale il termine liberalizzazione viene usato come apparente eufemismo per indicare opere di smantellamento e privatizzazione di monopoli pubblici.

E' poi necessario focalizzare l'attenzione su altre importanti distinzioni:

- una prima distinzione riguarda la differenza tra una liberalizzazione-privatizzazione di un ramo produttivo controllato dallo Stato, dalla liberalizzazione di un settore già privato, ma fortemente regolato al suo interno. Nel primo caso in Italia abbiamo tutta la serie di privatizzazioni che hanno colpito l'impresa pubblica assai diffusa nel paese prima del 1992: energia, telecomunicazioni, settore bancario, acqua, settore assicurativo e poi i servizi universali dello stato sociale: sistema pensionistico e sanità in primis (dove l'opera di privatizzazione è stata al momento solo parziale). Nel secondo caso abbiamo invece le liberalizzazioni che hanno colpito il piccolo commercio e più recentemente, con il decreto Bersani (2007), le libere professioni, le farmacie, i tassisti, gli avvocati etc etc.

- una seconda distinzione riguarda la differenza tra i settori pubblici privatizzati e liberalizzati a carattere universale (i veri e propri servizi considerati beni socialmente meritori) e i settori pubblici a carattere commerciale. L'elemento fondamentale di questa distinzione sta nel fatto che nel primo caso i servizi vengono erogati a prezzi controllati (quindi sotto costo) fiscalizzando in parte l'onere eccedente il prezzo; nel secondo caso si ha a che fare con una normale attività commerciale di proprietà pubblica che produce a prezzi di mercato.

- un'ultima distinzione concettuale di altro tipo, riguarda le caratteristiche intrinseche del bene oggetto di produzione pubblica o privata, monopolistica o concorrenziale. Dal momento che una delle leve ideologiche per legittimare lo scardinamento dei monopoli pubblici e più in generale la pratica delle liberalizzazioni è stato e continua ad essere l'argomento della "libertà di scelta" del consumatore, è bene puntualizzare la differenza sostanziale. Vi sono beni la cui produzione sottintende scelte qualitative, stilistiche, di gusto personalizzato, in cui cioè la fantasia e la diversificazione sono indubbiamente caratteristiche importanti. In questo caso la pluralità di produttori tutela e garantisce questo tipo di bisogno. Vi sono naturalmente decine di esempi, dai ristoranti al vestiario, dall'arredamento per case ad un taglio di capelli...etc etc. Sul fronte opposto esistono beni e servizi la cui utilità si presenta in maniera decisamente più oggettiva e universale ed in cui l'unico vero criterio di valutazione può essere l'efficienza gestionale. Nessun consumatore è interessato alla differenziazione qualitativa ed estetica di prodotti bancari ed assicurativi, oppure dell'erogazione energetica. Allo stesso modo i trasporti pubblici devono rispettare standard di qualità oggettiva, come i tempi di percorrenza e la confortevolezza dei passeggeri, ma non richiedono per loro natura una differenziazione personalizzata.

L'argomento della libertà di scelta andrebbe quindi soppesato alla luce del tipo di bene oggetto della produzione. Dal momento che è la stessa Costituzione italiana a specificare che la libera iniziativa economica è subordinata a criteri di utilità sociale, non è possibile interpretare il libero mercato come un fine in sé, dal momento che esso non è che un mezzo tra i tanti per conseguire obiettivi di carattere sociale e comunitario.

Torniamo ora alla seconda distinzione concettuale, quella tra servizi universali e servizi commerciali. In entrambi i casi vi sono validi argomenti per ritenere sbagliata e contraria agli interessi dei cittadini e dei lavoratori la pratica della liberalizzazione- privatizzazione.

Nel primo caso la privatizzazione può comportare due tipi di conseguenze: 1- si continua a ritenere universale il servizio o bene erogato e quindi lo Stato, tramite la fiscalità generale, versa al privato gestore le mancate entrate causate dal prezzo imposto. Tale compensazione naturalmente avviene in base al profitto normale vigente, altrimenti nessun privato si accollerebbe l'onere di produrre in un settore in cui il profitto è più basso del profitto medio. Sullo Stato, ovvero sui cittadini, ricade quindi l'onere di garantire un profitto al privato che produce un bene a prezzo imposto. Si tratta di uno schema che è stato imposto in numerosi settori integralmente o parzialmente privatizzati e che evidentemente comporta un onere aggiuntivo rispetto all'onere della gestione pubblica pura.

2- in alternativa il servizio smette di essere considerato universale e viene pienamente mercificato ovvero il costo anziché ricadere tutto o in parte sulla collettività in forma progressiva, viene sopportato dal singolo cittadino che manifesta il bisogno volta per volta.

Nella prima ipotesi si ha quindi la trasformazione dello Stato da attore economico garante di servizi universali a spettatore a tutela del profitto privato come condizione per la permanenza dell'universalità. Nella seconda ipotesi si ha la mercificazione del servizio con tutte le conseguenze sociali anche drammatiche che questo comporta. In entrambi i casi un enorme danno a carico dei cittadini in particolare dei lavoratori a reddito più basso (che sono anche quelli che sopportano mediamente il carico fiscale relativamente più elevato).

Nel secondo caso la privatizzazione colpisce settori pubblici che producono a prezzi di mercato, incassando utili che possono poi essere reinvestiti in opere sociali, servizi, assistenza o nuove attività imprenditoriali. La privatizzazione in questo caso colpisce lo Stato come imprenditore dotato di una propria capacità economica autonoma. Un imprenditore particolare che per propria missione intrinseca (in quanto di proprietà della collettività) fa ricadere i benefici della propria attività economica sulla stessa collettività. Dismettere attività pubbliche redditizie ed efficienti significa spogliare la collettività di una ricchezza che le consente di finanziare ad esempio un solido stato sociale, opere pubbliche, investimenti per la ricerca medica e scientifica etc etc.

Come si è visto in entrambi i casi (servizio universale fiscalizzato, o servizio commerciale) ci sono buone ragioni per porsi criticamente verso le pratiche della liberalizzazione e della privatizzazione.

Gli effetti concreti delle liberalizzazioni

In Italia l'ondata di privatizzazioni e liberalizzazioni si è abbattuta in tempi relativamente brevi su svariati settori dell'economia. Inizialmente vi è stata la fulminante dismissione di numerose imprese pubbliche operanti in rami strategici secondo logiche commerciali. Contemporaneamente si è proceduto con la parziale mercificazione di alcuni servizi (pensioni, sanità) precedentemente integralmente universali. Un secondo passaggio è stata la liberalizzazione di settori commerciali privati tutelati però da vincoli e regole. È accaduto dapprima con il piccolo commercio e poi con le categorie professionali (con le ultime liberalizzazioni Bersani del 2007).

Attualmente è in atto il tentativo di privatizzare-liberalizzare anche i trasporti nazionali locali e la gestione dell'acqua. Contemporaneamente e con estrema gradualità si accentua il livello di mercificazione dei servizi cardini dello Stato sociale (pensioni e sanità in primis).

Vediamo di analizzare sinteticamente i principali effetti che le liberalizzazioni-privatizzazioni hanno sulle diverse realtà economiche cui vengono applicate.

- Le liberalizzazioni dei settori commerciali privati regolati e delle categorie professionali.

Si tratta paradossalmente del caso politicamente più condiviso anche dall'opinione pubblica, a causa della difficoltà di comprendere la vera posta in gioco, coperta da facili imprecazioni contro le cosiddette caste corporative, veicolate dai media sempre alla ricerca di capri espiatori secondari.

Questo tipo di liberalizzazioni, la cui spinta e accelerazione è avvenuta nel 2006 con il decreto Bersani, lungi dal risolvere il problema dei prezzi troppo alti in alcuni settori commerciali (cosa che sarebbe risolvibile semplicemente con una regolazione dei prezzi), permettono al grande capitale di penetrare laddove tradizionalmente aveva difficoltà a penetrare per i vincoli territoriali, procedurali e per le regole deontologiche di cui tali settori erano dotati. Gli esempi sono molteplici. Si va dalla de-regolazione della distribuzione commerciale dei negozi, alla liberalizzazione delle licenze dei tassisti, fino al tentativo di scardinare norme deontologiche delle libere professioni così da favorire l'ingresso sul mercato di multinazionali dei settori (ad esempio dell'avvocatura). In tal modo oltre a distruggere un tessuto sociale di piccole e medie attività commerciali locali e nazionali, si favorisce una concorrenza al ribasso sui prezzi vinta dal grande capitale sia grazie alle economie di scala su cui opera sia grazie allo sfruttamento di manodopera dipendente sottopagata nonché all'appalto di servizi specifici delocalizzati. Opporsi alle liberalizzazioni in questo caso non significa difendere lo

status quo (come erroneamente viene lasciato intendere dalla politica e dalla stampa ben abile nel scatenare divisioni tra lavoro dipendente e autonomo); significa credere che la regolazione (delle tariffe, degli orari, della localizzazione) e la difesa della deontologia professionale siano migliori della liberalizzazione e possano conseguire lo sbandierato fine di abbassamento dei prezzi molto più efficacemente e senza gli effetti collaterali devastanti che la liberalizzazione impone necessariamente.

D'altro canto la liberalizzazione, paradossalmente, è proprio quel provvedimento che serve all'accentramento e alla concentrazione del capitale resi possibili dallo scardinamento di vincoli e regole.

- Le liberalizzazioni-privatizzazioni dei monopoli pubblici. Dal monopolio statale al monopolio o oligopolio privato. Efficienza, universalità, profittabilità.

Proviamo dapprima ad analizzare questo argomento rimanendo all'interno della pura e semplice categoria di efficienza così come pensata dalla teoria economica dominante.

Tale teoria, generalmente, riserva all'intervento pubblico nel mercato un ruolo centrale nelle situazioni di monopolio naturale, una situazione in cui, per ragioni di economie di scala o di esclusività e non rivalità di un determinato bene, la concorrenza tra numerose imprese risulta impossibile. In questi casi, sostiene la teoria, si creerebbero immediatamente posizioni di monopolio privato, capaci di garantire extra-profitti con conseguente inefficienza e allontanamento dal famigerato equilibrio economico generale concorrenziale che ottimizzerebbe la produzione.

L'intervento pubblico sarebbe allora giustificato non tanto per la meritorietà sociale del bene, quanto per ripristinare l'efficienza economica.

È abbastanza evidente che nel caso dei trasporti, dell'energia elettrica, dell'acqua (e si potrebbero fare altri esempi) ci si trovi di fronte ad un tipico caso di monopolio naturale, o comunque di accentuato oligopolio, tant'è che la gestione privata in casi come la gestione dei servizi idrici viene appaltata ad una singola impresa in seguito ad una gara.

In tali settori, dunque, la concorrenza nell'erogazione del servizio, anche qualora la si ritenesse in altri casi una buona soluzione produttiva, non è realizzabile se non in forma limitatissima. Si tratta di settori quasi strutturalmente oligopolistici.

Una gestione monopolistica pubblica, in tali settori, garantisce un enorme risparmio di costi senza gli extra-profitti sfruttabili dal monopolista o dagli oligopolisti privati, in termini di gestione delle strutture di rete, ma anche per l'erogazione del servizio. La divisione rete-servizio, infatti, risulta spesso capziosa, poiché anche nel servizio vi sono notevoli situazioni di monopolio o oligopolio naturale.

Un esempio concreto della maggior efficienza di un monopolio pubblico è quello del sistema pensionistico.

L'idea per cui la gestione privata concorrenziale tramite i fondi pensione gestiti da banche assicurazioni e parti sociali avrebbe garantito maggiori rendimenti è stata smentita clamorosamente non soltanto dall'instabilità e dalla caduta dei rendimenti del volatile mercato dei titoli negli ultimi sette anni, ma anche dall'entità dei costi di gestione dei fondi stessi. Più i fondi sono aperti alla concorrenza, come è per i fondi aperti gestiti dalle banche e dalle assicurazioni, più i costi amministrativi gravanti sugli assicurati (ovvero in questo caso i futuri pensionati) lievitano.

Pensate che mentre per un fondo chiuso alla concorrenza (come quelli negoziali) i costi di gestione si aggirano attorno allo 0,5% del patrimonio, per un fondo aperto si giunge all'1,5%, e per una polizza assicurativa individuale al 3%.

Sono differenze gigantesche se calcolate con lo scorrere degli anni, poiché hanno un effetto che si amplifica nel tempo.

La ragione di questa differenza è in parte nell'esistenza di economie di scala

La gestione pubblica monopolistica (l'unica esistente fino al 1992, ma di fatto fino al 1999), poi, è ancora meno costosa, con costi non superiori al 0,3%.

Perché questa differenza?

Anzitutto per la presenza di economie di scala (ovvero produrre su larga scala fa ridurre fortemente i costi unitari, in questo caso i costi amministrativi di carattere assicurativo, raccolta dati, gestione uffici, statistiche, intermediazione); ma poi anche perché né i fondi negoziali né il fondo monopolista pubblico dell'INPS devono sostenere le costosissime spese di pubblicità che incidono per un'alta percentuale dei costi complessivi di gestione dei fondi aperti.

Altri casi eclatanti sono relativi alla sanità. Qui la differenza di costi tra gestione centralizzata pubblica e gestioni private concorrenziali diventa persino stupefacente. Basti pensare che la sanità negli USA, sostanzialmente privata, incide per il 14 % del PIL, mentre in Europa, a parità di prestazione sanitaria, incide mediamente per meno del 9%.

A dimostrazione del fatto che, al di là del preliminare e necessario giudizio etico, in molti casi la gestione pubblica monopolistica si rivela incomparabilmente più efficiente della gestione privata in condizioni concorrenziali.

In definitiva per ciò che concerne determinati settori economici caratterizzati da forti economie di scala per gli altissimi costi fissi, è errato credere che un monopolio pubblico sia sostituibile da un'efficiente gestione privata per due ragioni: o la gestione privata resta comunque monopolistica oppure se si decidesse di renderla concorrenziale si cadrebbe in inefficienze notevoli causati per l'appunto dall'esistenza delle economie di scala.

Ragionando quindi in termini di pura efficienza economica, determinati servizi pubblici tra cui i trasporti possono essere gestiti a costi ridotti soltanto da un monopolio pubblico.

Sempre in relazione alla privatizzazione dei monopoli pubblici, vi è poi il problema della profittabilità dei servizi erogati che produce quella perversa collaborazione iniqua tra pubblico e privato nell'erogazione di servizi di pubblica utilità.

Alcuni specifici servizi o più frequentemente specifici rami di un servizio risultano, infatti, non profittevoli per il privato poiché il costo supera il beneficio che se ne può ricavare, posto che una completa mercificazione implicherebbe prezzi e tariffe esorbitanti fuori dalla portata di un consumatore medio.

Il caso dei trasporti è emblematico. Una tratta frequentata da pochissimi viaggiatori per la sua collocazione remota, ma che per ragioni di civiltà non può essere lasciata senza trasporto pubblico, viene disertata dal privato che sa di non poter accumulare profitti con il suo sfruttamento. Stessa cosa per il trattamento di una malattia rara. Si tratta di limpidi casi di fallimento totale del mercato in relazione ad esigenze minime di civiltà. Vi sono altre decine di esempi di simile fallimento relativi al mercato assicurativo, alla sanità, alla ricerca medica e scientifica di medio-lungo periodo etc etc. In questi casi la soluzione di libero mercato prevederebbe semplicemente il non soddisfacimento di bisogni fondamentali per una comunità. La soluzione che è stata data a tali fallimenti del mercato è esattamente quella che viene in parte prospettata per le ferrovie dello Stato. Ovvero dividere i servizi in profittevoli e non profittevoli affidando allo stato i secondi e al privato i primi. In tale maniera il privato ha libero accesso ad un mercato appositamente ritagliato per le sue specifiche esigenze di profitto, mentre allo Stato vengono negate quelle entrate di cassa che permettevano nella gestione complessiva di andare a finanziare i rami economici per loro natura soggetti a perdite.

In conclusione si può dire che in tutti i settori precedentemente gestiti da monopoli pubblici si è andata a costituire una situazione di sostanziale oligopolio privato dovuta alla natura intrinseca dei settori in questione caratterizzati dalla presenza di forti economie di scala. Una simile situazione ha prodotto tre conseguenze negative non bilanciate da nessun vantaggio empirico in termini di efficienza o diminuzione di prezzi: la perdita da parte dello Stato (e quindi della collettività) di settori strategici remunerativi che permettevano il finanziamento dello Stato sociale; la

mercificazione di servizi universali o la copertura pubblica dei profitti privati; l'iniqua collaborazione pubblico-privato laddove vi siano specifici rami non profittevoli che vengono affidati residualmente allo Stato.

- Privatizzazioni-liberalizzazioni e precarizzazione del lavoro

Una conseguenza socio-economica di enorme portata delle privatizzazioni e liberalizzazioni è l'accelerazione di quei processi di precarizzazione del lavoro determinati già a priori dalla deregolamentazione del contratto di lavoro avvenuta in tutti i paesi europei e in Italia sostanziata dalle riforme Treu e Biagi. Assai spesso la competizione tra oligopolisti che subentrano alla gestione pubblica si basa sulla riduzione dei costi del lavoro resa possibile proprio dalla legislazione esistente. In altri casi si è assistito alla delocalizzazione produttiva di interi rami della produzione in paesi con costo della manodopera più basso e normative fiscali più generose per le imprese. Pertanto i costi sociali delle liberalizzazioni e privatizzazioni vanno valutati alla luce delle ripercussioni sul lavoro. Se un'eventuale diminuzione dei prezzi viene fatta pesare sulla diminuzione dei salari dei lavoratori o sull'aumento della disoccupazione il valore sociale complessivo di tale cambiamento si traduce in una semplice redistribuzione degli oneri tra individui e classi, spesso in senso regressivo.

- Instabilità strutturale di un'economia fortemente liberalizzata

Le conseguenze sull'occupazione e sui salari si somma naturalmente all'instabilità accresciuta del lavoro autonomo in tutti quei settori commerciali privati interessati da liberalizzazioni.

D'altra parte, su un piano generale, è certo che un'economia estremamente liberalizzata è maggiormente esposta a crisi strutturali e volatilità e presenta necessità di enorme flessibilità e mobilità del lavoro incrementando l'instabilità reddituale di chi lavora, la necessità di spostarsi frequentemente da un capo all'altro dei paesi o dei continenti, prefigurando un modello sociale complessivamente precario contrario ad ogni principio di stabilità di vita intesa in tutte le sue sfaccettature. Non solo dunque una questione di giustizia sociale, ma anche una questione di adattabilità complessiva della vita.

Inoltre un'economia liberalizzata è soggetta in misura molto più forte alle ricorrenti e devastanti crisi del capitalismo quali quelle che stiamo vivendo attualmente. Lo dimostra il fatto che proprio i paesi con un grado di apertura dei mercati più forte hanno maggiormente risentito degli effetti della crisi economica.

Quando si afferma la necessità di determinate misure politiche quali la progressiva deregolamentazione del mercato del lavoro, la dismissione dello stato sociale, la riduzione dei diritti sociali acquisiti in anni di lotte e compromessi, lo si fa sempre in ossequio ad una presunta necessità sistemica indotta dalla globalizzazione dei mercati e dalla competizione internazionale. Chi presenta il problema in questi termini dimentica di dire che l'apertura dei mercati e la concorrenza selvaggia non sono una necessità intrinseca dell'economia in quanto tale, né del sistema capitalistico in generale, ma sono una specifica e deliberata forma di organizzazione del sistema economico capitalistico che risponde a specifici interessi e sistemi di potere consolidati.

Se si vuole quindi criticare il modello sociale sempre più privatistico e antisolidaristico che si va imponendo da due-tre decenni, è doveroso sempre risalire alla causa prima, alla struttura complessiva del sistema economico. Se non lo si fa ci si condanna a reclamare mere azione rivendicative di brevissimo periodo facilmente tacciabili di irrealizzabilità dentro le coordinate imposte dalla struttura del sistema.

- Elementi geopolitici e di dipendenza

La vicenda delle liberalizzazioni e privatizzazioni italiane non può essere isolata all'ambito nazionale dal momento che vi ruotano attorno importanti interessi che vanno ben oltre tale dimensione. L'esempio delle ferrovie ci mostra con chiarezza il fatto che la liberalizzazione di un settore strategico spesso apre le porte a dosi massicce di capitale straniero. Questo aspetto non è affatto neutro come vorrebbero far credere i teorici del superamento dello Stato nazione come dimensione politica in una sorta di utopico mercato globale sempre più integrato ed aperto. L'italianità o meno di un capitale naturalmente non è un problema di sciovinismo nazionalistico, ma è un problema di sovranità politica e di ricattabilità. Dal momento che, contrariamente a quanto sostenuto da molti, la politica svolge un ruolo decisivo di fatto nel controllo degli interessi strategici (spesso e volentieri facendosi beffe delle leggi del mercato) è evidente che una marcata denazionalizzazione della proprietà di settori chiave produce un'inevitabile erosione di sovranità politica. In tal modo la sovranità popolare sull'economia viene lesa due volte. La prima con il passaggio dalla proprietà pubblica a quella privata e la seconda con il massiccio ingresso di capitali stranieri molto meno soggetti al controllo politico e potenzialmente capaci di guadagnare posizioni di forza tramutabili in armi di ricatto. Si tratta di un argomento molto complesso meritevole di specifiche analisi che esulano dalla portata di questo lavoro

Il liberismo di Stato

Si è già analizzato in maniera tuttavia ancora frammentata il ruolo giocato dallo Stato nel garantire la sostenibilità della gestione privata di alcuni settori economici privatizzati e liberalizzati.

Si tratta di un paradosso che potremmo definire *liberismo di Stato* per sottolineare la contraddittorietà della presunta autosufficienza del mercato sregolato, che si appella invece continuamente allo Stato al momento del bisogno dopo averlo spodestato nel ruolo di attore economico.

Il liberismo reale in moltissimi ambiti dell'economia, ma potremmo dire nella generalità del sistema economico, si presenta in effetti come liberismo assistito. Il liberismo assistito è concetto assai diverso da quello di mercato regolato, situazione in cui il mercato viene limitato nel suo funzionamento autoreferenziale da norme e limiti che riducono il rischio di crisi e disastri sociali. Nel liberismo assistito invece il mercato viene lasciato operare selvaggiamente facendo prevalere gli interessi più forti, per poi arginare le crisi economiche e i danni sociali che inevitabilmente esplodono a posteriori tramite un intervento pubblico di salvataggio e di assistenza ai profitti non realizzati. La vicenda del soccorso alle banche avvenuta nell'attuale crisi economica è di un'evidenza sconcertante circa il ruolo che assume la spesa pubblica in un sistema di liberismo assistito. Tale liberismo, d'altra parte è l'unica forma possibile di liberismo reale che poco ha a che vedere con il libero mercato che si studia sui manuali di economia.

E'interessante proporre alcuni esempi empirici.

Ancora una volta è emblematico l'esempio del sistema pensionistico e dei fondi pensione privati. Lo Stato italiano, infatti, paladino della liberalizzazione del mercato pensionistico, ha garantito sotto forma di incentivi fiscali, milioni di euro alle società intermediarie (banche, sim, assicurazioni). Lo stesso denaro risparmiato per tagliare in maniera forsennata le future prestazioni pensionistiche pubbliche erogate dall'INPS e dall'INPDAP, sono stati in buona parte rigirati sotto forma di sgravio fiscale ai fondi pensione, distorcendo così a favore del privato, quello stesso libero mercato di cui le riforme si facevano paladine. In questo caso l'Antitrust, come in molti altri casi, non ha proferito parola.

Semplici esempi per capire come lo Stato in un'economia liberalizzata non scompare affatto, ma riconverte il suo ruolo e i suoi fini secondo logiche ben precise.

Altro esempio illuminante è quello della cessione di parte dell'attività sanitaria a centri privati con cui lo Stato stipula convenzioni per garantire le prestazioni dei pazienti a prezzi di ticket. La spesa pubblica in questo caso aumenta vertiginosamente poiché allo Stato costerebbe molto meno gestire per proprio conto tutto quel numero di pazienti le cui cure o prove diagnostiche dovranno essere rimborsate ai centri convenzionati (accumulando costi analoghi a costi di affitto che si accumulano nel tempo).

Le prospettive del settore ferroviario dimostrano esattamente lo stesso tipo di logica. Si ripartisce il mercato ferroviario redditizio tra pubblico e privato offrendo ai privati una prospettiva di lauti profitti possibile proprio per la selettività delle tratte su cui di fatto si aprirà la concorrenza. Allo stesso tempo le ferrovie dello Stato, private di cospicue entrate, dovranno farsi carico dei servizi di trasporto universali per lo più fiscalizzati che non potranno beneficiare in tal modo della complessiva redistribuzione che avviene invece se si considera l'intero settore ferroviario come un unico aggregato economico.

Si è inoltre già accennato al ruolo economico dello Stato nel preservare l'universalità di determinati beni e servizi la cui produzione è però privatizzata (ciò che ad esempio avverrebbe con ogni probabilità nella privatizzazione dell'acqua). Tali sovvenzioni, commisurate per garantire al privato gestore un profitto normale, rappresentano una voce di spesa pubblica che sicuramente eccede il saldo tra entrate e uscite complessivo che graverebbe sullo Stato stesso nel caso di gestione diretta.

In conclusione bisogna rilevare come nel processo di privatizzazioni e liberalizzazioni lo Stato non esce di scena come si potrebbe credere, ma semplicemente riconverte il proprio ruolo e le proprie funzioni, finendo spesso per dover sopportare un carico economico maggiore di quello sopportato nella gestione diretta.

Il caso delle ferrovie alla luce delle precedenti considerazioni

Alla luce delle considerazioni svolte precedentemente si può analizzare da vicino il caso delle ferrovie italiane.

Si tratta di un caso emblematico poiché racchiude nella sua evoluzione attuale e nella tendenziale prospettiva futura, tutte le caratteristiche proprie delle pratiche di privatizzazione e liberalizzazione in generale.

Anzitutto vediamo le caratteristiche proprie del servizio ferroviario: si tratta essenzialmente di un servizio di pubblica utilità a vocazione universale per una serie di ragioni sociali evidenti:

- 1- il trasporto passeggeri all'interno di un paese è un'esigenza vitale che può avere una motivazione essenzialmente lavorativa ma anche affettiva o concernente qualsiasi tipo di esigenza materiale e non della vita delle persone.
- 2- Il trasporto sia passeggeri che merci è un'infrastruttura vitale per le esigenze economiche generale di un paese, per garantire lo sviluppo economico di ogni area senza esclusioni.
- 3- il trasporto ferroviario in particolare è una necessaria alternativa ecologica e di sicurezza al trasporto privato ed è pertanto meritevole di particolare tutela e incentivo pubblico.

Partendo da queste premesse si può considerare il trasporto ferroviario

- un bene comune di forte rilevanza sociale
- un bene strategico nazionale essenziale allo sviluppo economico di tutte le aree del paese

Per queste ragioni il trasporto ferroviario deve essere considerato un servizio il cui finanziamento dovrebbe essere almeno in parte coperto tramite la fiscalità generale al fine di poter richiedere tariffe alla portata dei passeggeri e soprattutto di poter gestire le tratte poco remunerative in quanto frequentate da un pubblico esiguo.

Nelle linee strategiche perseguite negli ultimi due decenni, ma in particolare negli ultimi anni, dalla società Ferrovie dello Stato, a seguito di ben determinate scelte politiche dei diversi governi succedutisi, si individuano alcune tendenze significative.

Da un lato emerge l'idea del passaggio dal servizio universale al servizio-merce con l'esplicita negazione della possibilità di un'erogazione sotto costo del servizio. Da erogatrice di un servizio pubblico universale Trenitalia aspira a diventare un'impresa commerciale orientata alla massimizzazione del profitto in un contesto competitivo. In una simile prospettiva l'azienda Trenitalia si muoverà alla ricerca del profitto alla stregua di una multinazionale conquistando mercati esteri liberalizzati tramite scalate finanziarie, tradendo così la propria logica funzione di servizio territoriale nazionale. A questo proposito è doveroso segnalare che l'Italia è l'unico paese dell'Ue ad aver provveduto a liberalizzare il servizio ferroviario passeggeri permettendo l'entrata del capitale straniero senza reciprocità. Questo particolare rivela, alla luce di quanto sottolineato precedentemente, l'importanza delle rispettive strategie economiche nazionale mostrando chiaramente la spiccata propensione della classe politica italiana alla svendita del patrimonio economico nazionale in una posizione di chiara subalternità.

In estrema sintesi i tre punti fondamentali del nuovo modello che si tenta di imporre alle ferrovie dello stato sono:

- l'insistenza sulla necessità di offrire servizi remunerativi sul piano dei profitti relegando l'utilità sociale e la funzione infrastrutturale strategica in secondo piano. A tal proposito si propone l'ingannevole distinzione tra servizi universali e servizi commerciali che, tradotto nella realtà, significa distinzione tra tratte non remunerative e tratte remunerative, dove le prime saranno di esclusiva competenza della compagnia statale e le seconde verranno cedute con il loro introiti poco a poco ai privati. Alla collettività resterà, pertanto, la gestione delle tratte in perdita senza nessuna compensazione proveniente dalle tratte remunerative.

- il progressivo scorporo con successiva privatizzazione di alcuni rami (in parte già avvenuta) della società Ferrovie dello Stato. E' un processo già avviato e che subirà una probabile accelerazione. Si tratta nei fatti di un indebolimento dell'azienda pubblica tramite la cessione parziale o totale di alcuni rami profittevoli al capitale privato (si veda ad esempio Grandi Stazioni).

- l'apertura al mercato tramite la liberalizzazione del settore, a partire dall'idea che la concorrenza produrrebbe un miglioramento dei servizi e un abbassamento dei prezzi. Quest'idea è contestabile per tre ordini di ragioni diversi: 1- per la struttura del settore ferroviario naturalmente incline ad una gestione monopolistica pubblica sia per la presenza di una rete unica, sia per l'esistenza di forti economie di scala anche nel servizio 2- perché è un pregiudizio di natura ideologica l'idea che una maggior efficienza sia ottenibile solo sotto la spinta della concorrenza tra operatori (laddove invece essa può essere conseguita attraverso pratiche di controllo, responsabilizzazione, investimento pubblico oculato e pianificazione strategica). 3- per la stessa nozione di prezzo variabile a seconda del punto di vista teorico che si adotta.

E' ad ogni modo certo che l'alternativa reale al monopolio pubblico sarà la costituzione di un oligopolio pubblico-privato concentrato nelle tratte remunerative e un monopolio pubblico residuo nelle tratte non remunerative.

Vi sono infine due ordini di problemi ulteriori:

- 1- la sicurezza del trasporto
- 2- il destino dei lavoratori del settore

E' evidente che la liberalizzazione e la privatizzazione non potranno che peggiorare sensibilmente gli standard di sicurezza dei treni, dal momento che l'ottica del privato è la massimizzazione dei profitti. La riduzione massima dei rischi dei viaggiatori e dei lavoratori confligge con tale obiettivo, a prescindere da quanto possa essere efficace la normativa sulla sicurezza imposta (significative in proposito le parole dell' A.D. di ferrovie dello Stato Moretti all'indomani dell'incidente di Viareggio del Giugno 2009).

Per ciò che riguarda la sorte dei lavoratori del settore, si apriranno ampi spazi di precarizzazione contrattuale, di ristrutturazione aziendale con perdita di posti di lavoro, possibile grazie alle attuali normative sul lavoro sempre meno garantiste.

In conclusione, il servizio ferroviario, pilastro dello sviluppo economico e umano di un paese deve svilupparsi come servizio a carattere tendenzialmente universale sotto gestione pubblica efficace consentendo una redistribuzione interna delle entrate della società volta alla copertura dei maggiori oneri derivanti dalle tratte meno frequentate e dalle spese infrastrutturali di base.

Il tentativo di procedere sulla doppia strada della mercificazione e privatizzazione e della liberalizzazione è destinato a risolversi in un complessivo fallimento sociale e nello snaturamento dei fini propri del servizio.

E' fondamentale altresì la piena sovranità politica su un settore così strategico, sovranità che la liberalizzazione e l'apertura al capitale straniero pongono in forte crisi.

Inoltre il livello di sicurezza dei viaggiatori e dei lavoratori del settore rischierà di subire un tracollo.

Per tutte le ragioni elencate è assolutamente auspicabile da parte del governo italiano un radicale ripensamento dell'attuale strategia delineata per le ferrovie.

Lorenzo Dorato

Aprile 2010

