



SEGRETERIE NAZIONALI

Corso Trieste, 36 Roma -00198 - Roma -Tel. +39 06 852621

IL TRENO CONTRO LA CRISI IL TRENO PER LO SVILUPPO

Documento per una politica industriale e anticiclica
nel settore ferroviario e del trasporto urbano su rotaia
(materiale rotabile, sistemi di segnalamento e impianti)

Relazione introduttiva di Luca Colonna, Segretario Nazionale Uilm - Uil

Bozza non corretta

Roma, 17 marzo 2009

La difficile, anzi drammatica, congiuntura economica che stiamo attraversando, che l'industria italiana, nel contesto della recessione a livello globale, sta attraversando - credo - non abbia bisogno di essere qui descritta: gli effetti concreti sono sicuramente sotto gli occhi di tutti, anzi direi che stanno lasciando segni "sulla pelle di tutti", sui lavoratori coinvolti nei processi di cassa integrazione, sui delegati che debbono tentare di gestirli, sui nostri compagni delle strutture territoriali impegnati, oggi più che mai in passato, a discutere di processi di sospensione dei lavoratori o in processi di chiusura delle imprese.

Volutamente in questa relazione non descriveremo le singole, anche drammatiche e comunque sempre problematiche, situazioni aziendali. Lo abbiamo deciso per due ragioni: la prima nessuno può dubitare che la crisi c'è ed è quindi inutile fare un lungo elenco di situazioni aziendali in crisi, la seconda è che, essendo quello ferroviario un settore assai diffuso e seguito sindacalmente a differenti livelli nelle Organizzazioni sindacali, non volevamo correre il rischio di fare un torto a qualche realtà aziendale, dimenticando di citarla nella relazione.

Sarà compito di voi delegati e delle strutture sindacali territoriali interessate, descrivere oggi intervenendo o inviando nei prossimi giorni brevi appunti alle Segreterie nazionali le singole situazioni in modo da completare il quadro conoscitivo dell'industria ferroviaria italiana.

Tuttavia il quadro, sia pur non completo in tutti i dettagli, lo conosciamo abbastanza da poter dire che siamo in una situazione preoccupante che però presenta importanti opportunità per i lavoratori, le imprese e i nostri concittadini: basta che vengano scelte le politiche giuste e per questo siamo qui oggi per discutere e poi diffondere la nostra proposta che abbiamo chiamato un po' enfaticamente "il treno contro la crisi". Proposta che riteniamo sia non soltanto nell'interesse dei lavoratori e delle imprese che producono per il trasporto ferrotranviario, ma anche e soprattutto per i nostri concittadini e per le imprese italiane.

Soffermiamoci sull'industria ferroviaria, intendendo con questa definizione sia le imprese che progettano e producono materiale rotabile sia quelle che progettano e producono i sistemi ferroviari, gli impianti di segnalamento e gli impianti di trasmissione dell'elettricità.

In questo campo, l'industria italiana è da sempre stata tra i protagonisti mondiali insieme a francesi, tedeschi, svizzeri, americani e giapponesi.

Le Ferrovie dello Stato, nell'ambito della campagna pubblicitaria a favore dell'alta velocità, hanno prodotto un interessante opuscolo dal titolo "Una storia di successi", nel quale sono riassunti gli importanti risultati realizzati dall'industria italiana nell'evoluzione ferroviaria nel corso del secolo passato, a partire dall'essere stati i primi a elettrificare la rete, ai record di velocità conseguiti prima della Seconda Guerra Mondiale, fino alla realizzazione del "Pendolino".

Si potrebbe fare dell'ironia sul "glorioso passato" delle ferrovie italiane e credo che ne abbia diritto in particolare chi stamattina è giunto qui viaggiando, almeno in parte, su treni regionali, sporchi e vecchi, ma sarebbe un segnale di rassegnazione che non ci possiamo permettere: come lavoratori e come cittadini abbiamo il diritto di pretendere un servizio ferroviario degno degli standard di un Paese europeo.

Torniamo però alla situazione dell'industria ferroviaria italiana, intanto per fornire qualche dato, ci riferiamo a circa 50 aziende (a cui vanno comunque aggiunte tutte quelle dell'indotto) che occupano poco meno di 20 mila dipendenti (a cui va sommato sempre l'indotto) che possiamo distinguere in tre grandi aree:

1. "materiale rotabile" (quindi locomotive, carrozze e carri) che a sua volta può suddividersi tra chi svolge la parte meccanica e di allestimento dei veicoli e chi provvede ai locomotori e agli impianti di trazione e di segnalamento a bordo. Si tratta di attività ad alto utilizzo di manodopera e possiamo stimare che su questa attività si concentrano circa 10 mila addetti;
2. "segnalamento", cioè chi svolge l'attività di progettazione e implementazione di sistemi di segnalamento e di comunicazione: si tratta di attività basate ormai quasi del tutto su tecnologie informatiche, che occupano tra i 3000 e 4000 addetti, anche se in questo caso è complesso fornire dati precisi in quanto sia l'Istat che le Associazioni di settore, accomunano tutte queste attività nella definizione di "itc" spesso senza distinguere le imprese per cliente o settore finale.
3. "impiantisti", cioè coloro che, operando sui cantieri, installano le catenarie e i sistemi di trazione e di comunicazione lungo le linee ferroviarie, anche qui possiamo stimare l'occupazione in poco meno di 5000 addetti, ma valgono anche in questo caso le osservazioni fatte per il segnalamento.

Quanto alla situazione economica e produttiva delle imprese, la schematizzerò nei seguenti punti:

1. l'industria ferroviaria italiana e, in particolare la parte del materiale rotabile, non è in crisi per la congiuntura economica internazionale, è in crisi da prima, cioè da quando le Ferrovie dello Stato hanno deciso di concentrare gli investimenti sulla rete, con i sistemi di segnalamento e con la realizzazione dell'Alta Velocità e, per altri aspetti sulle "Grandi Stazioni". Basti pensare che sono ormai 3 o 4 anni che non ci sono gare importanti per il rotabile e non è un caso che il fatturato sia calato nel 2007, del 16% rispetto all'anno precedente;
2. queste scelte, magari anche utili o legittime, ma mai sufficientemente discusse e approfondite, visto che si tratta di sistemi di trasporto di interesse collettivo e visto che sono state prese (per gran parte) da una società controllata dallo Stato e che comunque sono state finanziate quasi del tutto con denari pubblici, hanno di fatto divaricato l'andamento delle imprese metalmeccaniche che producono per il ferroviario: abbiamo registrato una crescita importante delle imprese del segnalamento, anche sotto il profilo occupazionale, ma una riduzione delle commesse e quindi della produzione e, conseguentemente, dell'occupazione nelle imprese che producono materiale rotabile, cioè - vale la pena di ricordarlo - di imprese a forte componente di lavoro;
3. ammettendo (ma non concedendo) che sia stato utile accompagnare solo lo sviluppo delle imprese del "segnalamento", si pone oggi il problema che queste, vista la sostanziale conclusione dell'implementazione dei nuovi apparati e in particolare dell'ERTMS/ETCS non potranno più contare su significative commesse nazionali e che quindi, in questa difficile congiuntura economica, dovranno rivolgersi ai mercati internazionali per trovare ulteriori opportunità di sviluppo. Certamente hanno acquisito competenze importanti in un ambiente competitivo (in Italia hanno operato e operano almeno 4 di primi 6/7 gruppi internazionali del "segnalamento"), ma questo non è di per se sufficiente per garantire un ulteriore positivo sviluppo di queste imprese.

Si tratta comunque di scelte ormai prese e realizzate, sulle quali non è utile recriminare, anche se è utile riflettere per non ripetere gli errori e magari per comprendere che quando con le commesse si realizzano le strategie non è opportuno

concentrarsi solo su una sola attività, anche perché molti utenti/clienti delle ferrovie non hanno registrato alcun beneficio da queste scelte e se ne lamentano.

Molti utenti del treno non sanno neppure che viaggiano su una rete con impianti di segnalamento, importantissimi per la sicurezza, all'avanguardia, ma vedono il treno sporco e vecchio.

Vorrei inoltre qui segnalare che una maggiore discussione sulle scelte del principale operatore del trasporto (sempre le Ferrovie dello Stato), avrebbe magari portato a una maggiore condivisione da parte degli operatori, ma anche degli utenti, degli obiettivi che si proponevano.

Permettetemi ora una breve riflessione sulla natura e le cause dell'attuale crisi economica mondiale: questa crisi, dico una cosa scontata, nasce non nel mondo della produzione, ma nel mondo della finanza, ma da lì si è propagata come un contagio inarrestabile al mondo dell'economia reale, della produzione, e oggi fa "male" realmente, pensiamo solo a chi sta in cassa integrazione o chi ha perso il lavoro.

Credo che un paese manifatturiero com'è l'Italia, debba, per reagire alla difficile congiuntura, ripartire dalla manifattura, dall'industria e cosa c'è di meglio di un settore come quello ferroviario dove il cliente non è influenzato, o lo è solo in misura marginale, dalla percezione attuale della crisi.

Se a questo aggiungiamo la necessità di un sistema di trasporto che sia a costi contenuti, a basso impatto ambientale, a basso rischio di incidenti, con effetti potenzialmente positivi sulla congestione delle nostre strade e delle nostre città.

Per questo Fim, Fiom e Uilm Nazionali con l'iniziativa di oggi intendono proporre alle Strutture territoriali, ai Delegati e agli Attivisti che operano nell'industria ferroviaria, ma soprattutto all'Opinione pubblica, alle migliaia di lavoratori e cittadini "pendolari", a FS, alle Regioni e al Governo di aprire un confronto che in tempi rapidissimi porti all'avvio di una politica di investimenti che, oltre agli aspetti anticiclici, quanto mai necessari in questo momento, rappresenti anche l'occasione di un rilancio dell'attività manifatturiera italiana in questo settore.

Riflettiamo su questo: il completamento, ormai prossimo della linea ad alta velocità tra Torino e Salerno, rappresenta sicuramente, se accompagnata da adeguate politiche, un'opportunità per il trasporto ferroviario e quindi per le imprese che in Italia questi prodotti progettano e costruiscono.

Però l'Alta Velocità non può e non deve essere solo la risposta alle esigenze della clientela che si sposta per affari tra le città collocate sul tracciato Torino - Salerno e sulle altre tratte che entreranno in servizio nei prossimi anni, ma deve anche comportare un miglioramento del servizio anche per gli altri utenti del "treno", quelle migliaia di cittadini e lavoratori, i "pendolari" che tutte le mattine lo usano per andare al lavoro.

E' anche l'occasione per favorire l'incremento del trasporto su "ferro" delle merci che risponde a molte importanti esigenze del nostro Paese: ridurre i costi di trasporto, ridurre l'inquinamento e l'incidentalità connessi al trasporto su "gomma", collegare le industrie italiane con il resto di Europa. Questo è nell'interesse delle imprese italiane, ma anche dei nostri stessi concittadini.

L'Alta Velocità, purtroppo oggi e nel prossimo futuro limitata al solo Centro-Nord del nostro Paese, comunque comporterà il raddoppio delle linee nelle aree interessate e questo rappresenta quindi il presupposto necessario ma, da solo, non sufficiente per migliorare la qualità del servizio anche per i "pendolari" e per incrementare l'utilizzo della rotaia per le merci.

Occorre quindi una politica industriale, una politica capace di fare sintesi tra le esigenze di chi viaggia tra le città, per affari o per turismo, di chi tutte le mattine e le sere prende il treno per recarsi al lavoro e per tornare a casa e delle imprese che intendono spedire le loro produzioni in Europa e nel mondo con un mezzo economico, a basso impatto ambientale e sicuro.

Questo può essere fatto oggi, le risorse, magari ancora insufficienti, sono state stanziare, e quindi vanno spese.

Ci sembra poi necessaria una politica di più lungo periodo, egualmente importante, che proseguendo nelle politiche infrastrutturali, delle reti anche ad alta velocità, doti finalmente il Mezzogiorno di reti di trasporto adeguate agli standard italiani ed europei.

Sempre su un orizzonte di medio-lungo periodo è necessario pianificare interventi anche sul trasporto urbano, dotando le nostre città di sistemi di trasporto su rotaia (metropolitane pesanti, leggere e tramvie) comparabili con quelli delle altre città europee.

Pertanto Fim, Fiom e Uilm Nazionali ritengono indispensabile e urgente una politica complessiva e organica per il trasporto su "ferro" che preveda:

1. l'immediato avvio della gara per i nuovi treni ad Alta Velocità da parte di "Trenitalia", gara annunciata come imminente da mesi, ma fino a oggi non bandita;
2. la definizione in tempi rapidi di un quadro chiaro e definito di impegni e di risorse tra le Regioni e Trenitalia per l'acquisto di treni regionali per i pendolari con il Governo impegnato sia nel reperire le risorse economiche, essendo insufficiente quanto fatto sino ad ora, ma soprattutto a porre fine al reciproco scambio di accuse tra Regioni e Trenitalia che ha come solo effetto quello di mantenere il trasporto dei pendolari nell'indecoro stato in cui si trova. Anche qui si lancino in tempi brevissimi le gare per i treni regionali, anche per dimostrare che le Ferrovie dello Stato non si occupano solo dell'Alta Velocità, ma pensano anche ai "pendolari";
3. intervenire sulle carrozze e sui treni oggi in servizio in termini di manutenzione straordinaria e di ricostruzione rappresenta una risposta utile a migliorare la qualità del servizio;
4. per il trasporto merci occorre - vista la presenza di più operatori - avviare un programma di incentivazione per rinnovare le attuali locomotive e carri, con prodotti più efficienti e veloci;
5. attivare un programma di investimenti per le reti urbane su rotaia: tramvie, ma soprattutto, metropolitane a partire dal completamento e lo sviluppo degli investimenti programmati per Roma (anello ferroviario e metropolitane) Milano e per gli altri grandi centri urbani.

Appare evidente che una politica così delineata per il trasporto su "ferro" presenta alcuni evidenti vantaggi, non solo per i lavoratori e le imprese del settore, ma anche per l'intera collettività in quanto prevede:

1. un'efficace azione anticiclica utile per contrastare e contenere gli effetti della crisi economica, che sta investendo in modo pesante l'industria italiana;
2. un sostegno concreto alle imprese di questo settore e in particolare quelle che producono materiale rotabile, che seppur provate da anni di investimenti concentrati da parte di Ferrovie dello Stato sulle infrastrutture e il segnalamento, presentano eccellenze produttive e tecnologiche da difendere e consolidare;

3. un'azione coerente con l'esigenza di ridurre l'inquinamento e la congestione determinati dal traffico su "gomma", migliorando l'efficienza energetica e la qualità dei servizi, contenendone altresì i costi.

Su questi argomenti Fim, Fiom e Uilm nazionali intendono avviare un percorso vertenziale in concerto con le proprie Strutture territoriali e dei Delegati nei confronti del Governo, Regioni e agli operatori, in primo luogo a Trenitalia.

Questo significa, programmare nei prossimi 2 o 3 mesi al massimo, una serie di iniziative a livello regionale, coinvolgendo le Istituzioni territoriali e l'Opinione pubblica, magari a partire dalle Associazioni dei "pendolari", per sostenere queste nostre ragioni e - ricordiamola sempre - l'urgenza di queste scelte.

Per canto nostro, a livello nazionale, oltre ovviamente a garantire la nostra partecipazione alle iniziative regionali, ci attiveremo per far conoscere queste nostre ragioni nei confronti dei Ministeri competenti e delle Ferrovie dello Stato.

Aggiungiamo che se per fine maggio - inizio giugno non avremo registrato segnali concreti che si sta avviando una politica per il trasporto su ferro, dovremo organizzare un'iniziativa di mobilitazione a difesa dei posti di lavoro in un'industria come quella ferroviaria italiana di grande tradizione, certo, ma anche con un grande avvenire.

Perché è un'industria dove si unisce tecnologia, innovazione, lavoro e professionalità.

Perché è un'industria i cui prodotti possono ridurre i consumi di energia e quindi sia i costi che le emissioni inquinanti.

Perché è un'industria i cui prodotti possono migliorare la vita dei lavoratori "pendolari", ma anche rendere più competitive le spedizioni in Europa delle merci prodotte in Italia.