



**Or.S.A.**

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

**SETTORE FERROVIE**

Via Del Romito n. 22 50134 Firenze

tel/fax 055/496385 - fs 967/2997

E-Mail: [sr.firenze.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sr.firenze.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it)

SEGRETERIA REGIONALE TOSCANA

## SGOMBRIAMO LA CATTIVA PROPAGANDA ! A PROPOSITO DEL CONVEGNO SUL POLO FERROVIARIO

Il cosiddetto Polo Tecnologico di Firenze Osmannoro comprende l'Officina Manutenzione Carrozze (ex Officina GR Firenze P.P.) e l'Impianto di Manutenzione Corrente, i quali svolgono rispettivamente attività di manutenzione ciclica delle carrozze e manutenzione corrente sul materiale rotabile dei treni regionali; ambedue gli Impianti sono della Società Trenitalia SpA.

Il Centro di Sperimentazione Osmannoro (CSO), attualmente in costruzione e probabilmente pronto tra 8 mesi, costato 100 milioni di euro alla Società RFI SpA, svolgerà attività di prove e sperimentazione, sviluppo e ricerca nel campo del materiale rotabile (indispensabile per l'omologazione e la certificazione) Ebbene, ancora non si sa a chi appartiene, chi lo gestirà e neppure chi ci andrà a lavorare!!!

Essendo un laboratorio indipendente, certificato e accreditato per l'ottenimento delle certificazioni CE di sistemi e sottosistemi ferroviari e delle omologazioni richieste dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF), non è e non può essere della Società Trenitalia.

Ai laboratori del CSO si appoggia la società Italcertifer, quale Verificatore Indipendente di Sicurezza (VIS), oltre che organismo di Ispezione e anche Organico Notificato nel settore dell'interoperabilità ferroviaria. Italcertifer (Istituzione Italiano di Ricerca e di Certificazione Ferroviaria) è una società Consortile per Azione, la cui composizione prevede la partecipazione paritetica (33% ciascuno di FS Holding, RFI SpA, e del mondo accademico-Università di Firenze, Pisa, Napoli e Politecnico di Milano).

Pertanto, il Centro di Sperimentazione Osmannoro dovrà reperire il personale necessario per essere attivato. Com'è stato per l'ANSF, che utilizza in prestito personale di RFI, in teoria anche il CSO potrebbe prendere in prestito personale di Trenitalia.

Ma una volta terminata la prima fase transitoria, terminato il passaggio delle competenze dal Gruppo FS, questo soggetto nuovo dovrà per forza di cose essere dotato di una propria struttura con propri dipendenti.

Per l'ANSF e il CSO ci sarà dunque un passaggio volontario di ferrovieri? Con quale contratto di lavoro? Esistono tutele per i lavoratori?

L'Agenzia presto diventerà un Ente Pubblico; il processo è ancora in corso e presto sarà emanato il DPR necessario: ma il CSO quale veste giuridica assumerà? Sarà un laboratorio privato? Potrebbe quindi essere privatizzato? Molte altre domande di sommano a queste.

A causa della liberalizzazione/privatizzazione del trasporto ferroviario continua il saccheggio delle competenze e delle professionalità di FS, compresa l'Ingegneria di Trenitalia del Viale Lavagnini che sta subendo cambiamenti sia nelle logiche industriali dell'Azienda, che prevedono soppressioni e trasferimenti di competenze verso altre città, sia nel "cambio di gestione" avviato. Molte sono le responsabilità del mondo politico, in primis il centro sinistra (l'abbiamo nuovamente registrato in occasione del convegno), e sicuramente anche delle OO.SS., in particolare dei Confederati, che continuano a denunciare le conseguenze ma non fanno niente per fermare le cause! Da queste responsabilità non sono esclusi i lavoratori che purtroppo, supinamente, subiscono queste conseguenze "aspettando Godot"...

*“La storia si ripete sempre due volte:  
la prima volta come tragedia, la seconda come farsa.”*

Il Convegno promosso dalla Commissione Speciale Lavoro della Regione Toscana, dal sapore “*pre-elettorale*”, ha confermato quanto sopra. Pomposamente organizzato nella “Sala delle Feste” del Palazzo Bastogi di Via Cavour, ha creato atmosfere *ri-sorgimentate* che ci hanno riportato alla storia ferroviaria d’Italia.

La bellissima *Sala della Giunta*, già *Salone delle Feste*, del *Palazzo già dei Capponi* denominato *Palazzo Bastogi*, ci ha ricordato che Pietro Bastogi, commerciante, imprenditore, fu alla testa di una scalata che produsse la privatizzazione delle ferrovie nel neonato Regno d’Italia.

Attraverso le concessioni per la costruzione e l’esercizio di migliaia di chilometri di nuove linee ferroviarie si crearono numerose società improvvisate da banche d’affari del Nord controllate da capitalisti stranieri.

Tra queste, anche la Compagnia di Pietro Bastogi denominata “*Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali*” che si vantava di rappresentare il primo esempio di *una grande associazione di capitalisti nazionali*, in realtà nel consiglio di amministrazione della società, su 22 membri si trovarono ben 14 deputati. Successive indagini parlamentari e giudiziarie, poi insabbiate, provarono che Bastogi aveva corrotto un consistente numero di deputati.

Fu un affare milionario, Bastogi fu anche fatto conte e senatore dal re; successivamente le ferrovie vennero nazionalizzate e la società Bastogi incassò una fortuna che in parte impiegò nella produzione dell’elettricità. Bastogi ha avuto anche il tempo di partecipare al crack della Banca Romana. Nel 1963, come in un film già visto, le aziende elettriche furono nazionalizzate e il solito “Bastogi” intascò un’altra quantità spaventosa di denaro liquido (*chi vuole saperne di più legga i libri di Lorenzo Del Boca, in particolare “Maledetti Savoia”*).

Ma la storia continua: dalla Bastogi SpA, attraverso cambi di nome, fusioni e incorporazioni, si arriva alla creazione di Impregilo Group, il cui assetto azionario si divide tra Gruppo Gavio, Benetton e Ligresti, operante nei settori dell’edilizia e dell’ingegneria. E qua siamo ai nostri giorni, di nuovo alle ferrovie, all’alta velocità, nuovamente alle Compagnie ferroviarie ... ma del XXI secolo!!!

L’unico aspetto positivo del Convegno ci viene offerto dal rappresentante di Ansaldo Breda (una Società Finmeccanica, leader nella produzione di veicoli ferroviari), un esempio di azienda italiana, con azionisti tutti italiani, fortunatamente ancora in mano allo Stato perché altrimenti sarebbe già stata “*delocalizzata*”, che lavora con certificato di compatibilità ambientale, purtroppo poco apprezzata in Italia, ma fortunatamente e meritatamente di più all’estero.

Come ribadito dalla nostra OS nell’intervento fatto al convegno, molto apprezzato dai lavoratori e non solo, occorre invertire la tendenza e dunque valorizzare le industrie e le aziende strategiche italiane, così come occorre investire in tecnologia, in ricerca e innovazione; in questo l’Università può avere un ruolo fondamentale, ma questa valorizzazione non può in alcun modo implicare la svendita attuata con la politica delle privatizzazioni.

Firenze, 25 gennaio 2010

La Segreteria Regionale OrSA Toscana