



AVANZA AD ALTA VELOCITA' LA LIBERALIZZAZIONE NEL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

A cura di:
Ugo Surace

In questi giorni è stata presentata ufficialmente alla stampa la NTV S.p.A. (Nuovo Trasporto Viaggiatori), la ormai nota Società di Luca Montezemolo e Soci, che entrerà in servizio nella primavera del 2011.

Avanza velocemente il processo di liberalizzazione del servizio su rotaia con una previsione, secondo quanto dichiarato da Montezemolo, di conquistare una quota del mercato del servizio viaggiatori italiano di medio-lunga percorrenza non inferiore al 20%.

Già appaiono sui giornali gli avvisi per la ricerca di personale da impiegare a tempo indeterminato.

Ovviamente sorgono spontanee alcune domande per capire cosa avviene nel frattempo in casa FS. Su come si prevede di attrezzare Trenitalia ad affrontare la concorrenza in vista della profonda modifica del panorama nel settore.

Il problema investe anche lo stesso Ministero dell'Economia, quale azionista unico di FS, che non potrà ulteriormente sottrarsi alle decisioni da assumere sulla compatibilità della permanenza nella stessa Holding di RFI, quale gestore dell'infrastruttura, e dell'impresa di trasporto, sia essa la stessa Trenitalia o altra società di trasporto da costituire appositamente per l'alta velocità.

A questo ultimo proposito ci è sembrato del tutto fuori luogo la recente soppressione della TAV S.p.A. Si è disperso nel mare magnum di RFI e della Holding un patrimonio di risorse umane e preziose professionalità che avrebbe dovuto essere meglio salvaguardato.

Abbiamo l'impressione che, di fronte al nuovo che avanza, non vi sia ancora un chiaro quadro programmatico delle iniziative da assumere per prepararsi ad affrontare la nuova realtà.

E' anche preoccupante, lo abbiamo già accennato in altra occasione, la scarsa attenzione che il Sindacato sta dedicando alla questione.

L'ESERCITO ANCHE NEI TRASPORTI

A cura di:
A. Castellucci

Due recenti tragici episodi accaduti a Roma hanno messo a nudo la triste realtà di alcuni impianti ferroviari, specie della cintura periferica delle grandi città abbandonati a sé stessi e lasciati purtroppo in condizioni fatiscenti e spesso in balia della microcriminalità.

Il Sindaco di Roma ha dichiarato che assicurerà trasporti più sicuri mediante l'utilizzo di personale militare nelle stazioni, nei parcheggi di interscambio ed in altri punti sensibili dedicati al trasporto pubblico collettivo.

Dunque, L'Esercito italiano, oltre a salvare l'Italia dalla microcriminalità e liberare Napoli dalla "monnezza", assicurerà trasporti più sicuri ai cittadini italiani.

Un problema molto serio, quale è quello dello stato delle stazioni e delle fermate nelle periferie

delle aree metropolitane non si risolve con le improvvisazioni e con gli annunci propagandistici. Crediamo che l'Esercito, specie dopo che è stata abolita la leva obbligatoria, vada utilizzato per i suoi compiti istituzionali che sono certo più impegnativi dentro e fuori del territorio italiano.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario locale è necessario che le stazioni tornino ad essere punti di riferimento sicuro. Le Ferrovie dello Stato e le altre società di trasporto locale, negli ultimi anni hanno ritenuto di dedicarsi solo ed esclusivamente al trasporto abbandonando il servizio negli impianti minori ed a se stessi i viaggiatori. Gli Enti locali ed i Comuni hanno fatto il resto disinteressandosi completamente della organizzazione al contorno degli impianti ferroviari sia per quanto riguarda le infrastrutture varie sia per quanto

riguarda i servizi ai cittadini ed il controllo del territorio.

Occorrono, al di là degli annunci, piani organici di intervento in cui siano coinvolti Governo, enti locali ed imprese di trasporto in una logica di programmazione coordinata e condivisa.

Ma se siamo nella situazione in cui ad ogni cambio di orario le Ferrovie minacciano la soppressione dei treni locali per il mancato rispetto dei contratti di servizio e le associazioni degli utenti minacciano azioni collettive di risarcimento, siamo ben lontani dalla soluzione razionale dei problemi esistenti.

Siamo sempre nell'emergenza: "emergenza rifiuti", "emergenza sicurezza" e quindi anche "emergenza trasporti" e con l'Esercito risolveremo il tutto.

PROTEGGERE I LAVORATORI, NON I POSTI DI LAVORO

A cura di:
Antonio Dentato

EUROPA: IMPRESE E POSTI DI LAVORO (% sul totale)	
Imprese chiuse ogni anno	10,0 %
Imprese avviate ogni anno	10,0 %
Posti di lavoro soppressi ogni anno in Europa dal 1970	15,0 %
Posti di lavoro creati ogni anno in Europa dal 1970	15,5 %

Il lavoro più esteso ed assiduo nella società dei paesi industrializzati sembra essere la "ricerca di un lavoro".

Studiosi dei problemi del lavoro ed economisti francesi (Cahuc e Zylberberg) ritengono che questa ricerca sia un'attività economicamente utile. Come tale essa va sostenuta e pagata.

Essi hanno accertato che ogni giorno, in Francia, vengono distrutti 10.000 posti di lavoro e altrettanti ricreati.

Le statistiche comunitarie spiegano meglio il fenomeno in termini spaziali e temporali (v. tabella).

Si noterà che il saldo netto è praticamente in equilibrio anzi un po' più a vantaggio dei posti di lavoro creati; purtuttavia la disoccupazione è abbastanza elevata in tutti i Paesi: nell'Europa a 27 siamo intorno all'8%, con qualche punto in più per le donne.

Perché ci troviamo ogni giorno dinanzi a nuove ristrutturazioni industriali, ci confrontiamo col problema della creazione di nuo-

ve attività economiche e di nuovi modi di produrre beni e servizi, come risultato di profondi cambiamenti economici e sociali. A volte le ristrutturazioni sono un pretesto per caricare sulle spalle dei lavoratori disastrosi risultati di gestione o volontà speculative. Ma se non ci si trova dinanzi a fatti eclatanti e distorsivi del mercato, piuttosto che opporsi alle ristrutturazioni, occorre che sia le imprese che i lavoratori si adattino rapidamente al clima dei continui cambiamenti.

E' sempre più radicata la convinzione che occorre proteggere non i posti lavoro ma le persone. In questo senso va inteso quanto appena detto, cioè che la ricerca del lavoro è un'attività che va sostenuta e pagata. Ricercare un nuovo lavoro implica, il più delle volte, per il lavoratore, riqualificazione professionale, cambiamenti di abitudini e di luogo di lavoro, assunzione di più gravose responsabilità e rischi; per l'impresa implica far fronte a nuovi costi per l'introduzione di profonde innovazioni nel modo di produrre, assumendo nuove tecnologie, nuovi modelli organizzativi.

Le ferrovie olandesi, a metà degli anni '90, realizzarono una

profonda ristrutturazione della loro azienda (NS). Tra le misure adottate, misero in piedi una struttura che provvide, per vari anni, a dare nuova formazione al personale eccedente, pagandolo, ricollocandolo poi presso società che quelle professionalità ricercavano.

Per garantire crescita economica e coesione sociale, spetterà all'UE, di concerto con gli Stati, farsi carico dei costi di questi cambiamenti e ristrutturazioni, accompagnandole con politiche industriali e sociali adeguate. Ci si attende che l'UE faciliti la mobilità professionale, a partire dal sistema di riconoscimento dei titoli di studio, ma stimolando, soprattutto, l'attività di formazione continua sulle nuove tecnologie applicate nei settori della produzione e dei servizi, nella conoscenza delle lingue, nell'etica del lavoro.

L'Italia, con sacche regionali di disoccupazione molto elevate (Sicilia, Campania, Puglia, Calabria), dovrà seguire col massimo impegno la cosiddetta "Agenda di Lisbona", nella quale vengono date indicazioni di grande respiro volte a favorire la crescita economica e l'occupazione.

AUTOSTRADE

Rinnovo delle concessioni

La Redazione

E' passata quasi del tutto sotto silenzio la notizia relativa al prolungamento a 30 anni delle concessioni autostradali con adeguamento delle tariffe al 70% dell'inflazione reale e senza prevedere alcun aggancio alla quantità degli investimenti ed alla produttività.

Per quanto riguarda i contratti dei lavoratori dipendenti si fa riferimento all'inflazione programmata che quest'anno sarà del 1,7% e cioè meno della metà

dell'inflazione reale.

Il provvedimento è stato approvato con decreto urgente.

L'Autorità per la concorrenza ha protestato, E che altro può fare?

Ha ribadito che senza gare pubbliche si viene meno agli obblighi che regolano la concorrenza, si rafforza il monopolio autostradale e non si tutelano gli interessi degli utenti.

La storia si ripete: già nel 2004, vigente il precedente governo Berlusconi, si era provveduto al

rinnovo delle concessioni con legge a cui aveva posto parziale rimedio il governo Prodi intervenendo in particolare in materia di tariffe.

Si rimane sconcertati soprattutto se si riflette sull'incoerenza di un Governo che si richiama a parole ai principi dell'economia di mercato e che a colpi di decreti vanifica gli interventi degli organi di controllo e garanzia della concorrenza.

ALITALIA

Un caso ancora irrisolto

La Redazione

Cominciano ad affiorare le prime indiscrezioni sul caso ALITALIA

Sembra che di fatto ALITALIA, come grande compagnia internazionale, sparirebbe e si creerebbe una nuova compagnia con l'ingresso di Air-One, compagnia privata che si dice essere anch'essa in difficoltà.

La nuova compagnia, sgravata

degli esuberanti di personale e delle altre pendenze, servirebbe essenzialmente il mercato domestico nazionale e regionale.

Nella vecchia ALITALIA, destinata alla liquidazione, verrebbero collocati gli esuberanti di personale, il prestito ponte e gli altri debiti.

Se le indiscrezioni rispondono al vero, sorge spontaneo doman-

darsi perché è stato affossato l'accordo con Air-France, che risulta essere fra le migliori compagnie a livello mondiale, il cui piano industriale, a suo tempo predisposto, sembrava presentare serie prospettive di rilancio della compagnia di bandiera italiana.