



Segreterie Regionali della Toscana

COMUNICATO STAMPA OFFICINE OSMANNORO

IL GRUPPO FSI ABBANDONA LA TOSCANA, FERROVIERI IN SCIOPERO

CON LA DISMISSIONE DELLE ATTIVITA' NAZIONALI DI MANUTENZIONE CICLICA DELL'OMC CARROZZE DI OSMANNORO VIENE SMANTELLATA LA FILIERA TOSCANA DEL TRENO.

Il 3 novembre 2022, a seguito della lettera inviata lo scorso 13 ottobre di Fit Cisl, Filt Cgil e UilTrasporti alle istituzioni, dove i sindacati palesavano forti preoccupazioni sulle intenzioni di Trenitalia di continuare a dismettere importanti lavorazioni nel nostro territorio, la Regione Toscana ha convocato un incontro ai massimi livelli per avere chiarimenti dalla Società Trenitalia.

Presenti gli assessori regionali Alessandra Nardini e Stefano Baccelli con i loro tecnici, l'assessore del comune di Firenze Benedetta Albanese. Per Trenitalia, il direttore nazionale di Direzione Tecnica, Marco Caposciutti con parte del suo staff, il direttore del trasporto regionale della Toscana, Marco Trotta, il responsabile delle relazioni industriali Marco Betti, e naturalmente le Organizzazioni Sindacali dei lavoratori firmatarie della lettera di richiesta.

Era necessario fare chiarezza, e la chiarezza è giunta per voce dell'ing. Caposciutti; le attività nazionali di manutenzione ciclica, storicamente fatte a Firenze, prima nella sede di Porta al Prato e poi ad Osmannoro, non verranno più effettuate nel nostro territorio. Praticamente si chiude.

I numeri: la produzione nazionale precedente assegnata, contava la lavorazione annua di circa 550/600 carrozze Media Distanza nell'officina DT OMC Carrozze di Osmannoro, a cui si assommava la produzione di componentistica, elettronica e di Torneria Ruote ed occupava circa 300 ferrovieri. Oggi, ad Osmannoro, si lavorano a malapena 120 carrozze anno, e l'occupazione è scesa in maniera silente a circa 120 addetti. Numeri che dicono chiaramente quali sono le intenzioni della società. In questi ultimi anni le esternalizzazioni di lavoro hanno raggiunto punte preoccupanti di circa il 40% del totale assegnato.

Il piano aziendale: transitare all'adiacente officina di manutenzione corrente del Trasporto Regionale DBR IMC, che conta ad oggi circa 150 addetti, le maestranze rimaste, i binari di lavoro, gli spazi, e portate in altre regioni la produzione, con un danno al territorio e alla nostra filiera del Treno. Ci sottraggono lavoro pregiato e la possibilità di assumere, in tutte e due le officine, i nostri giovani per un lavoro di qualità. Si disperde un Know-how importante e patrimonio da sempre del nostro territorio.

Le nostre richieste: abbiamo chiesto con forza che il Piano presentato a Roma in data 6/11/2022 sia rivisto riassegnando alla Officina di Osmannoro la manutenzione ciclica nella misura utile e necessaria a garantire occupazione e sviluppo; effettuando cioè la manutenzione ciclica non solo di tutti i treni acquistati tramite il contratto di servizio della Regione Toscana, ma anche eventualmente assorbendo parte di lavorazioni di altro materiale. Tutto ciò può avvenire solo tramite investimenti sul nostro territorio che invece il Piano nazionale destina ad altre regioni.

Ma per comprendere meglio la gravità di questa nefasta decisione è necessario ripercorrere la storia.

Il sito manutentivo di Trenitalia di Osmannoro, realizzato con ingenti investimenti pubblici, attualmente uno dei più nuovi e tecnologicamente avanzati d'Italia, fu fermamente voluto dai Sindacati e dalla politica toscana, oltre che per facilitare il trasferimento dell'officina Grandi Riparazioni allora allocata nell'area di Porta al Prato e ora sede del Maggio Musicale, come anello di congiunzione della filiera del treno, una attività nata all'inizio del secolo a Firenze, che era considerata la capitale del treno, e sempre rimasta nella nostra città. Insieme agli uffici della direzione Tecnica di Trenitalia del Viale Lavagnini, L'Agenda Nazionale sulla Sicurezza Ferroviaria,

Italcertifer e la ex Breda di Pistoia ora Hitachi, rappresentavano l'ossatura di questa filiera. Un forte volano che produceva un indotto che oltre ai ferrovieri dava buona occupazione a migliaia di persone su un vasto territorio.

Nel tempo, vari tentativi, alcuni anche riusciti, di depauperare il territorio Toscano: L'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria sappiamo tutti quale destino abbia avuto, dove la sua sede è stata spostata da Firenze a Roma; la Direzione Tecnica di viale Lavagnini è stata svuotata di risorse, portando il numero di tecnici ed ingegneri, di alta professionalità, da 600 a meno di 200, oltre all'allocazione della sua titolarità spostata per ben due volte a Roma, per poi riportarla, a causa delle pressioni esercitate dal sindacato e dalle istituzioni a Firenze, e ora vogliono chiudere le attività manutentive nazionali di Ciclica a Osmannoro, impoverendo di fatto la Toscana e mettendo a rischio centinaia di posti di lavoro nelle attività indirette (appalti) e in tutto l'indotto.

Sono toscani i dirigenti di Trenitalia che si adoperano per fare questo scempio, cresciuti professionalmente e a livello di carriera nel nostro territorio, questo poco attaccamento è veramente disarmante e difficilmente trova similitudini da altre parti.

Per ultimo ma non ultimo argomento, la Toscana è e sarà interessata da una moltitudine di lavori e quindi disagio per i cittadini: il raddoppio ferroviario sulla Montecatini, i lavori di adeguamento sulle gallerie dell'Appennino, la stazione Foster e il sottopassaggio di Firenze in AV, ecc. Inoltre, abbiamo in essere come Regione Toscana un Contratto di Servizio sul Trasporto Locale con la Società Trenitalia con ingenti investimenti sui nuovi treni, questo contratto ha una durata che riguarda il 2035 e un esborso annuo di circa 300 ml di euro a favore delle Ferrovie, uno dei più importanti stipulati nel nostro paese, quindi la domanda sorge spontanea!

Ci meritiamo questo? La nostra regione merita un simile trattamento dal Gruppo FSI?

Noi crediamo proprio di no! Per questo abbiamo già messo in campo tutta una serie di azioni a difesa del lavoro, dei lavoratori e del territorio a partire dall'attivazione delle procedure di raffreddamento e alla dichiarazione di un **primo sciopero di 8 ore che verrà effettuato il prossimo 16 dicembre 2022**. Presenzieremo tutti i tavoli romani alla ricerca di una soluzione che veda una profonda e veritiera inversione di tendenza su questo scellerato progetto, ma più in generale sulla politica di dismissione che da anni il gruppo FSI sta attuando verso la Toscana. Chiediamo alle Istituzioni, che pubblicamente ringraziamo per la fattiva vicinanza, di mantenere una chiara e salda direzione e di ricercare interlocuzioni ad alto livello per cambiare la politica delle ferrovie in Toscana, aspettando, dopo tutte le pressioni congiuntamente fatte possibili variazioni al progetto.

È questo il momento di riassegnare a questa regione il giusto ruolo e la sua importanza

Firenze, 4 novembre 2022

