

COMMISSIONE IX TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

17.

SEDUTA DI MARTEDÌ 5 LUGLIO 2011

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Simeone Luigi, <i>Segretario generale di Uil- trasporti nazionale</i>	5, 13
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI E MERCI		Testa Roberto, <i>Coordinatore provinciale di USB Lavoro privato</i>	10
Audizione di rappresentanti di rappresen- tanti di organizzazioni sindacali del settore del trasporto ferroviario:		Toto Daniele (FLpTP)	11
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 5, 7, 8, 10 11, 12, 14	ALLEGATI:	
Giammarco Pasquale, <i>Segretario nazionale di OrSA Trasporti</i>	9	<i>Allegato 1:</i> Documento depositato dai rap- presentanti di FIT-CISL	17
Lovelli Mario (PD)	12	<i>Allegato 2:</i> Documento depositato dai rap- presentanti di Uiltrasporti nazionale	20
Luciano Giovanni, <i>Segretario generale di FIT-CISL</i>	3, 12	<i>Allegato 3:</i> Documento depositato dai rap- presentanti di UGL Trasporti	23
Nespoli Umberto, <i>Segretario nazionale At- tività ferroviarie di UGL Trasporti</i>	7	<i>Allegato 4:</i> Documento depositato dai rap- presentanti di FAST Ferrovie	29
Rocchi Alessandro, <i>Segretario nazionale di FILT-CGIL</i>	3	<i>Allegato 5:</i> Documento depositato dai rap- presentanti di OrSA Trasporti	41
Serbassi Pietro, <i>Segretario nazionale di FAST Ferrovie</i>	8	<i>Allegato 6:</i> Documento depositato dai rap- presentanti di USB Lavoro privato	53

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Italia dei Valori: IdV; Iniziativa Responsabile Nuovo Polo (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): IRNP; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 11,10.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente)

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti di organizzazioni sindacali del settore del trasporto ferroviario.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, l'audizione di rappresentanti di organizzazioni sindacali del settore del trasporto ferroviario.

Siamo nella fase conclusiva, per cui il vostro contributo sarà fondamentale. Do la parola ad Alessandro Rocchi, segretario nazionale di FILT-CGIL, per lo svolgimento della relazione.

ALESSANDRO ROCCHI, *Segretario nazionale di FILT-CGIL*. Grazie, presidente. Ci sono diversi elementi che caratterizzano l'indagine all'ordine del giorno; a me pare che i due aspetti più delicati siano il quadro delle risorse finanziarie destinate al trasporto locale di persone, in partico-

lare per la modalità ferroviaria, ma più in generale per le diverse modalità interessate al trasporto locale di persone, e il quadro di regolazione nel settore ferroviario e i processi di liberalizzazione.

Per quanto riguarda il primo punto, nutriamo grande preoccupazione per gli effetti che le manovre di finanza pubblica, quella dello scorso anno e quella sulla quale nei prossimi giorni inizierà la discussione parlamentare, possono produrre sul settore, nel trasporto locale in particolare e nel trasporto ferroviario più in generale. Questa è la prima questione che consideriamo utile segnalare alla vostra attenzione.

Sul secondo aspetto, ossia il quadro regolatorio, nel corso degli ultimi mesi registriamo un ritorno di attenzione su un tema che da tempo le organizzazioni sindacali del settore trasporti pongono, che riguarda in generale le modalità di recepimento delle disposizioni comunitarie nella legislazione italiana e più in particolare il fatto che continui ad essere debole e in qualche caso inesistente il quadro di tutele sociali rispetto agli effetti prodotti da questi processi. Consideriamo utile focalizzare la vostra attenzione su questa necessità. Grazie.

PRESIDENTE. Do ora la parola a Giovanni Luciano, segretario generale di FIT-CISL, per lo svolgimento della relazione.

GIOVANNI LUCIANO, *Segretario generale di FIT-CISL*. Grazie, presidente. La prima cosa che desideriamo mettere in evidenza è che il quadro normativo attualmente in essere — assolutamente più avanzato di quello oggetto delle direttive comunitarie, in virtù del cosiddetto titolo autorizzatorio — che prevede, oltre alla

liberalizzazione del servizio del trasporto delle merci, anche quella del cabotaggio, ovvero del servizio ferroviario all'interno dei confini, nei fatti ad oggi non sembra aver prodotto l'auspicato aumento del trasporto di quote di merci sulla rete ferroviaria.

La situazione che si è determinata in questo decennio ha fatto sì che una serie di imprese ferroviarie il più delle volte si siano rivelate dei veri e propri cavalli di Troia per le imprese monopoliste estere, come è sotto gli occhi di tutti, mentre di contro si è assistito, piuttosto che ad un aumento dei volumi del trasporto ferroviario, all'erosione delle quote profittevoli, in gergo denominate *cherry picking*.

Abbiamo consegnato alla presidenza una relazione, nella quale è contenuto un capitolo, intitolato *Previdenza e contrattazione*, con il quale si evidenzia che tutto è stato regolato dalle norme tranne gli aspetti relativi alla disciplina del lavoro nel trasporto ferroviario, compresi quelli previdenziali. Nella relazione sono stati riportati alcuni esempi, che potete verificare, che evidenziano che ad oggi, a parità di servizio svolto, un macchinista può andare in pensione a cinquantotto anni se è stato assunto da Ferrovie dello Stato prima del 2000, a sessanta anni se lavora in un'azienda che applica il contratto del trasporto pubblico locale e a sessantacinque in altre situazioni. Questo testimonia l'assoluto disordine persino negli aspetti previdenziali.

In questa relazione mettiamo in evidenza l'assenza di un collegamento delle norme sull'impiego del personale alle condizioni di sicurezza. Abbiamo portato a riferimento il regolamento che l'Enac applica negli aeroporti italiani per certificare le imprese che lavorano negli aeroporti stessi. Noi suggeriamo in questa sede al Governo e al Parlamento un'azione di stimolo all'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria affinché emani un provvedimento analogo a quello che l'Enac ha emanato per i lavoratori aeroportuali.

Per quanto riguarda il gestore dell'infrastruttura RFI, riteniamo che l'attuale assetto che vede come gestore dell'infra-

struttura la società RFI, ossia una società della *holding* FS Spa, sia coerente con la legislazione nazionale e anche con quella comunitaria, e siamo quindi d'accordo che resti così. Auspicheremmo però la nascita di un'*Authority* indipendente dei trasporti con una sezione che al suo interno si occupi del trasporto ferroviario, che svolga compiti di programmazione e controllo rispetto al trasporto ferroviario.

Sul trasporto pubblico locale crediamo che la situazione possa migliorare velocemente, a patto e condizione che le continue promesse contenute nel piano industriale di Ferrovie dello Stato, relative all'acquisto di materiale rotabile nuovo, diventino realtà. Le definisco « promesse » perché sono state fatte da più di due anni, a valle della sottoscrizione dei contratti della durata di sei anni rinnovabili di altri sei che le regioni hanno stipulato con Trenitalia, conferendole un sostanziale monopolio. Siamo convinti che l'acquisto di materiale rotabile, unitamente all'apertura delle stazioni per l'alta velocità nelle principali città italiane, possano dare un grande impulso a questo tipo di servizio.

Per quanto riguarda l'esperienza della società regionale di trasporto ferroviario, che attualmente esiste solo in Lombardia, ci riserviamo di dare un giudizio definitivo a conclusione dei primi anni di esercizio. Sul servizio universale di lunga percorrenza, vorremmo che chi utilizza la rete profittevole e quindi può fare profitti — parlo della rete ad alta velocità, che è costata più di trentacinque miliardi alla fiscalità generale — paghi una quota per sostenere il servizio nelle tratte non profittevoli o si faccia carico di una parte di esse. Non riteniamo equa una situazione ove a valle di cospicui impegni di fiscalità generale non ci si faccia carico delle zone non servite dalla rete forte.

Per quanto riguarda infine il trasporto ferroviario delle merci, come ho detto all'inizio non si è prodotto uno sviluppo per due motivi essenziali. Il primo è l'assoluta mancanza di una legislazione di sostegno. Per dare l'idea di come non esista una legislazione di sostegno, cito l'esempio dell'*ecobonus*, che lo Stato ga-

rantisce annualmente per circa 30 milioni, ossia per una cifra ben al di sotto di quella che viene data a sostegno del trasporto merci su strada, che supera abbondantemente i settecento.

La seconda motivazione è che una situazione in cui le imprese ferroviarie diverse da Trenitalia sono di dimensioni modeste e si concentrano solo su tratte economicamente redditizie, sta producendo, anche per effetto del disimpegno della Divisione cargo del Gruppo Trenitalia, una drastica riduzione dei volumi, al netto della crisi.

Pensiamo che dovrebbero essere incentivate politiche di complementarità tra Trenitalia e le altre imprese, per creare una sorta di *network* che dia un servizio migliore all'industria del Paese. Vorrei fare solo un'ultima battuta, anche se non richiesta, sul piano di impresa di Ferrovie dello Stato, che troviamo ancora critica-bile nella sua ossessiva ricerca di un ruolo di *player* europeo, che si rivolge al mercato per cercare di acquisire capitali, e nel frattempo — ci sia consentita la battuta con amarezza — riveste un ruolo da extracomunitario al centro e al sud del Paese.

Non crediamo che Ferrovie dello Stato, vista la composizione del pacchetto azionario, debba svolgere un ruolo di questo tipo. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola a Luigi Simeone, segretario generale di Ultrasporti nazionale, per lo svolgimento della relazione.

LUIGI SIMEONE, *Segretario generale di Ultrasporti nazionale*. Buongiorno e grazie per l'invito. Abbiamo depositato una memoria, che provo a sintetizzare. Per affrontare questa indagine conoscitiva abbiamo provato a schematizzare e a rendere più dirette le nostre riflessioni.

Conoscere lo stato dell'arte del sistema ferroviario passeggeri e merci significa fare un *focus* diversificato sui diversi sistemi di produzione del servizio. Per questo abbiamo provato a fare il punto sull'alta velocità. È ormai percezione comune

che il sistema ferroviario sia riconducibile a quello dell'alta velocità, ma purtroppo non è così, anche perché questo sistema, che vive in un regime di concorrenza, di liberalizzazione e forse di poca reciprocità sul territorio dell'Unione europea, sul nostro territorio è oggetto di un processo di liberalizzazione senza dubbio più avanzato.

Da un lato, quindi, come UIL lo viviamo come un sistema aperto e regolato sulla concorrenza che può sicuramente segnare delle opportunità per il Paese, dall'altro però abbiamo la sensazione che il gestore nazionale, Ferrovie dello Stato, concentri troppo i livelli di qualità e di produzione della sua attività sul sistema ad alta velocità, non prendendo assolutamente in esame nel piano il fatto che la *mission* affidata al gestore « pubblico » del sistema di trasporto ferroviario italiano non può essere ricondotta alla sola alta velocità.

Anche i gestori privati, come NTV, insistono solo su tratte interessanti sotto l'aspetto economico e soprattutto sotto l'aspetto della produzione della domanda. La concorrenza che quindi vivremo a partire da fine anno o all'inizio del prossimo sulla tratta su cui c'è una produzione di domanda interessante sicuramente non risponde all'esigenza di universalità, anche perché quei centri di produzione della domanda non sono esaustivi rispetto all'intero territorio nazionale.

Il primo punto da affrontare dunque è questo. Riteniamo che anche nel sistema di produzione dell'alta velocità debbano essere garantite libera concorrenza e pari opportunità di accesso alla rete. Abbiamo provato a costruire anche omogenee condizioni contrattuali per le diverse società e ne abbiamo dato conto nella relazione. Sarebbe opportuno però che per i restanti aspetti, e mi riferisco anche alla partecipazione ai costi di gestione della rete, ci fosse qualche elemento di sinergia in più rispetto agli attori che si stanno facendo avanti, mentre allo stato registriamo più differenze e divergenze che convergenze necessarie al comparto.

Il servizio ad alta velocità, per la sua naturale estensione territoriale, lascia scoperte ampie zone del Paese, perché non interessanti sotto l'aspetto commerciale. Queste dovrebbero essere servite da un servizio almeno qualitativamente difendibile, mentre invece l'altra modalità di trasporto ferroviario, quella definita « universale » da Ferrovie dello Stato, quella a lunga percorrenza, vive una situazione insostenibile.

Ciò è dovuto sia alla quantità che alla qualità dell'offerta; dal punto di vista della quantità, l'offerta subisce riduzioni ormai a cadenza regolare, dal momento che ad ogni rivisitazione periodica di esercizio assistiamo a tagli di treni, soprattutto quelli che servono le direttrici che portano al sud; in ordine alla qualità, è difficile garantirla con materiali rotabili obsoleti e con sistemi di manutenzione della rete di livello sempre più basso, non paragonabili alle grandi magnificenze che abbiamo letto nel piano industriale né all'unico sistema apparentemente interessante, quello dell'alta velocità.

Altri aspetti con la stessa connotazione sono evidenti nel trasporto regionale. Ne abbiamo due. Da una parte c'è il servizio regionale di Trenitalia, che in ragione anche del decreto legislativo n. 422 del 1997, dei successivi regolamenti e delle normative riferite alla sussidiarietà è di competenza delle regioni, ma quasi tutte le regioni hanno stipulato contratti di servizio di sei anni rinnovabili di altri sei con Trenitalia. Su questi territori la qualità del materiale rotabile e della produzione segue il solco del servizio a lunga percorrenza, quindi siamo nell'ambito in cui tutto ciò che non è alta velocità; è altro.

È necessario quindi regolare due questioni. Le regioni non hanno operato nessun tipo di intervento riqualificante né dei servizi né della qualità e della quantità dell'offerta. A questo si aggiunga che sul territorio, nella maggior parte delle regioni, persistono ancora altri servizi di trasporto pubblico locale ferroviario, che sono quelli affidati alle ex-gestioni governative o comunque ai servizi delle aziende

regionali di trasporto ferroviario riconducibili al sistema del trasporto locale, quindi ad Asstra.

Tranne che in Emilia-Romagna, dove siamo in presenza di una sinergia tra Trenitalia ed ex FER, che hanno vinto l'unico servizio ferroviario affidato tramite gara, non abbiamo altri elementi di sinergia nelle regioni in ragione di obiettivi di economicità e ancor più di efficacia. A Milano c'è un tentativo di mettere insieme un assetto societario nuovo con la società Trenord, che mette insieme Le Nord, storica azienda di trasporto lombarda, e Trenitalia attraverso la costituzione di una nuova società. Altro in giro non c'è, con gravi diseconomie, duplicazioni e soprattutto con il mantenimento di centri di costo probabilmente insostenibili per la nostra attuale finanza.

Per fare un *focus* sulle merci non c'è bisogno di grandi parole. La difficoltà in cui vive il settore è enorme, la vocazione che dovrebbe avere per ridurre l'impatto ambientale e per spostare quote consistenti di merci dalla gomma al ferro è negata da due ordini di motivi, uno riconducibile ancora una volta al servizio economicamente sostenibile da parte di Trenitalia Cargo, oppure al disinteresse, cioè sostanzialmente allo smantellamento del settore merci da parte di Trenitalia con riduzioni di personale e quote di servizio sempre più significative. Soprattutto c'è un disinteresse totale nelle zone del Paese non economicamente interessanti.

La concorrenza c'è nel nord-est del Paese, ma sistemi di sostegno del trasporto merci ai centri di produzione come porti o interporti al di sotto di Firenze sono sostanzialmente abbandonati.

Questo è in sintesi il contenuto della relazione che abbiamo posto alla vostra attenzione con alcuni elementi di prospettiva, ai quali abbiamo affidato e stiamo affidando la nostra strategia. Riteniamo che questo sistema di regole, dentro cui tutti gli attori devono stare per garantire una sana concorrenza e pari accesso e opportunità al servizio, sia ricondotto — per la parte che noi abbiamo la vocazione

di rappresentare, quella del lavoro — all'interno della strategia posta all'attenzione delle controparti nel contratto rinnovato della mobilità.

In questo abbiamo provato a mettere insieme tutti questi aspetti dei diversi segmenti di produzione, per creare una normativa stringente esigibile, perché l'accesso a questi servizi sia regolato da questo tipo di contratto, con le opportune diversificazioni per settori di produzione e per le libertà di impresa che devono essere garantite, con i sistemi contrattuali che abbiamo condiviso e con i sistemi di rappresentatività che unitariamente abbiamo affermato.

Un *focus* sulle questioni poste all'inizio. Non è un batter cassa, ma è chiaro che c'è un sistema che soffre, il sistema del trasporto locale, che così com'è avrà poca vita davanti. All'interno delle riconsiderazioni di una garanzia dei flussi, che pure in qualche intervento legislativo viene prefigurata a partire dal 2012, secondo la UIL deve essere posto un altro elemento di efficacia per il controllo dei centri di costo.

Probabilmente, questo Paese non può più consentirsi migliaia di centri di costi riferiti al trasporto locale ma anche al trasporto ferroviario regionale, e sarebbe auspicabile una normativa stringente che definisca anche soglie minime di accesso alle realtà produttive territoriali, per arrivare a ulteriori sintesi in questo settore. Vi ringrazio.

PRESIDENTE. Do la parola a Umberto Nespoli, segretario nazionale Attività ferroviarie di UGL Trasporti.

UMBERTO NESPOLI, *Segretario nazionale Attività ferroviarie di UGL Trasporti.* Volevo fare un ringraziamento, anche perché questa indagine conoscitiva giunge in un momento molto particolare per quanto riguarda l'intero sistema dei trasporti.

Noi lamentiamo innanzitutto una carenza di indirizzo politico del settore. Ci troviamo quasi allo sbando nel settore merci, dove le liberalizzazioni avviate da oltre dieci anni senza regole hanno portato

a gravi problemi. Le imprese si sono posizionate dove c'è traffico, lasciando alle Ferrovie dello Stato e alla fiscalità generale tutto il trasporto poco redditizio. Mancano regole comuni, per cui vengono imposti contratti atipici ai singoli lavoratori a discapito anche della sicurezza del servizio.

In mancanza di regole sappiamo cosa è successo nel settore delle merci: non c'è stato un aumento del traffico e quel poco traffico esistente è stato cannibalizzato tra le varie società. Le nostre strade sono intasate. Adesso avrà inizio anche la liberalizzazione del settore viaggiatori e spero che quella esperienza sia messa a frutto, anche perché occorrono regole che devono essere dettate dalla politica. Anziché chiederci che ruolo debbano avere le ferrovie, dobbiamo chiederci che prospettive vogliamo dare alla mobilità in Italia.

Per quanto riguarda il settore ferroviario, sebbene il piano industriale sia stato illustrato a tutti, soltanto alla parte sindacale non è stata offerta questa possibilità. Ci troviamo in una situazione per cui il piano industriale è stato fornito solo sull'alta velocità, mentre il 90 per cento del trasporto passeggeri viene fatto sulla media e lunga percorrenza e nel trasporto locale. Di conseguenza, bisogna realizzare politiche di sinergia tra trasporto su ferro e trasporto su gomma, ferme restando le difficoltà economiche esistenti.

Dobbiamo evidenziare altri aspetti per quanto riguarda la parte merci. Per non ripetere quanto già detto dai colleghi, noi ci troviamo dinanzi alla desertificazione di tutto il Meridione d'Italia. L'ultimo *hub* per le merci al di sotto della Padania è « Roma smistamento », mentre Marcianise, che doveva essere un centro di collegamento tra l'Adriatico e il Tirreno e una valvola di sfogo per tutto il Meridione, è diventata una cattedrale nel deserto.

Si stanno chiudendo impianti alla manovra, come se tutto il sud non fosse più orientato al trasporto merci. Se quindi non si interviene politicamente dando indirizzi, incontreremo grosse difficoltà a intercettare il trasporto merci in futuro, mentre per quanto riguarda la sinergia tra

trasporto su ferro e trasporto su gomma è auspicabile che si pongano in essere politiche che, come avvenuto in Emilia-Romagna o in Lombardia, possano abbattere i costi e offrire un miglior servizio all'utenza. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola a Pietro Serbassi, segretario nazionale di FAST Ferrovie, per lo svolgimento della relazione.

PIETRO SERBASSI, *Segretario nazionale di FAST Ferrovie*. Grazie per l'invito. Anche noi depositiamo una memoria con alcune schede. Cercherò di essere molto schematico, anche perché molte cose sono state già dette da chi mi ha preceduto.

Com'è già stato accennato, il sistema di liberalizzazione e di privatizzazione messo in atto negli anni '90 — che l'Italia ha completato prima di tutti gli altri Stati europei — di fatto ha portato, più che alla concorrenza e alla libera circolazione delle persone, a un *dumping* sociale. La concorrenza è stata fatta da aziende entrate nel mercato iniziando proprio da quello del trasporto merci che poteva essere trainante, sfruttando alcune forme contrattuali, anziché utilizzare regole comuni.

Da una piccola indagine che abbiamo realizzato abbiamo potuto notare che nel 2000, in cui il trasporto merci in Italia era intorno al 13 per cento, oggi invece siamo arrivati a trentadue aziende sul mercato per un trasporto merci ormai ridotto all'8 per cento. Non ci sembra quindi che questo sistema abbia aiutato nel passaggio di modalità, dal momento che il trasporto su gomma ha continuato ad esserci.

Avendo effettuato una piccola indagine nei vari piani di impresa, nei vari *step* di avanzamento fatti dal Gruppo FS, abbiamo visto che sulla tratta Milano-Roma nell'arco di 24 ore possiamo contare 38 Frecciarossa, 1 Frecciabianca, 3 Intercity, 2 Espresso, mentre nella tratta Roma-Reggio Calabria contiamo 2 Frecciarossa, 1 Frecciargento, 3 Eurostar, 6 Eurostar city e 2 Espresso, quindi un rapporto di 44 treni da Roma verso il nord contro 14 verso il sud.

Sembrerebbe esserci meno mobilità al sud, perché normalmente le imprese cercano di aggredire la porzione in cui è più facile fare mercato ed essere produttivi, ma in realtà non è vero, perché autobus da turismo e pullman di vario tipo partono dalla Sicilia, dalla Calabria, dal sud verso il nord e intasano le strade. Questo tipo di trasporto su gomma è quindi aumentato.

Scusate se considero separatamente merci e viaggiatori, ma si tratta di due settori in cui c'è uno spaccato dell'Italia: in un settore c'è un'infrastruttura fatta in modo differente, più curata, su cui sono stati fatti gli investimenti, nell'altro vi è un'infrastruttura in cui gli investimenti sono minori.

Riteniamo che vista l'occasione sia necessario sottolineare che il gestore dell'infrastruttura deve fornire servizi che possano permettere un abbattimento dei costi magari con prezzi bloccati, non come si sta facendo oggi che rimette tutto al mercato. Si tratta di fornire servizi che possano garantire a qualsiasi impresa la possibilità di operare negli scali, anziché chiuderli.

Questo potrebbe anche essere favorito da un rapporto con gli enti locali, se veramente questi vogliono sviluppare il trasporto intermodale di merci.

Noi teniamo anche al discorso delle regole, quindi all'approccio al trasporto ferroviario. È stata costituita l'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, ma sarebbe necessario un sistema di completamento che dia maggiore autorevolezza dell'Agenzia, sia per l'accesso che per il mantenimento delle competenze, perché sembra che, una volta che un'azienda ferroviaria si presenti sul mercato, troppo venga lasciato al rapporto fiduciario. Se infatti l'Agenzia chiede se le cose siano state fatte, l'*audit* non mi sembra così cogente.

Non è compito mio dire se debba farlo un'Authority, ma sarebbe importante che qualcuno che non sia il gestore o una parte in causa regolasse l'accesso alle tracce ferroviarie. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola a Pasquale Giammarco, segretario nazionale di OrSA

Trasporti, per lo svolgimento della relazione.

PASQUALE GIAMMARCO, *Segretario nazionale di OrSA Trasporti*. Ringrazio anch'io per l'invito e per questa opportunità. Anche noi abbiamo depositato un documento in cui abbiamo sintetizzato le nostre valutazioni relativamente al trasporto ferroviario sia delle merci che dei passeggeri. Non ripeto quanto è già stato detto dai colleghi che è condivisibile, ma concentro solo l'attenzione sulla questione del quadro normativo e sulle risorse, i due capitoli più importanti che sono sul tavolo.

Il quadro normativo ovviamente risente di un periodo nel quale in Italia si è aperto il mercato in particolare per le merci, fatto che ha consentito alle imprese straniere — tra l'altro monopoliste — di acquisire fette di mercato e d'impresa nel nostro territorio, in mancanza di una norma di reciprocità che ha impedito di fatto alle nostre imprese di entrare negli altri mercati.

Oggi, tutto il nord del nostro Paese è presidiato da imprese di trasporto che si riferiscono direttamente alle monopoliste di Francia, Germania, Svizzera e Austria. Si tratta quindi di una situazione particolarmente pesante, senza alcun tipo di regolamentazione neanche per quanto riguarda le regole sul lavoro.

Il sindacato è impegnato a realizzare le cosiddette « clausole sociali » per regolamentare il trasporto ferroviario anche per garantire livelli minimi di sicurezza, perché norme comuni di concorrenza sicuramente siano condivise, giacché garantiscono il minimo della sicurezza, per cui si cerca di trovare una soluzione su un tavolo contrattuale, che ha tutte le difficoltà del caso, anche per la carenza di risorse.

Oggi ci sono imprese che hanno contratti di tipo individuale e normative di lavoro del tutto diverse fra loro. L'unico strumento che viene utilizzato per la concorrenza è il *dumping* contrattuale. Questo è un primo problema fondamentale da affrontare, specialmente per chi si interessa di rappresentare il lavoro. Colgo

l'occasione per dire che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è impegnato a produrre, a proporre e ad attivare un percorso per la definizione di quelle clausole sociali, ma lo stiamo attendendo da tempo.

Quanto al profilo delle risorse, il trasporto merci ma anche il trasporto locale e il trasporto passeggeri a lunga percorrenza, stanno subendo importanti riduzioni delle risorse loro destinate. Il trasporto regionale, se non ci sarà un'inversione di tendenza, in base ai tagli previsti per l'anno prossimo e per quello successivo, sicuramente registrerà un ridimensionamento della capacità di produrre servizi. Ci sono già i primi segnali: le ferrovie calabresi hanno attivato le procedure per un licenziamento collettivo per mancanza di risorse.

Per il trasporto a lunga percorrenza, in base ai tagli delle risorse per il servizio universale, cioè il servizio a lunga percorrenza alternativo all'alta velocità, che va a coprire territori e zone non serviti dall'alta velocità, subirà un'ulteriore ridimensionamento. Si parla di circa 150 treni.

Per quanto riguarda le merci, purtroppo non avendo più alcun sussidio stiamo registrando una regressione su tutto il territorio italiano, cioè un abbandono di ampi territori come il Mezzogiorno d'Italia con la chiusura di molti impianti e quindi con una modifica strutturale anche dall'azienda pubblica, che — abbandonando un reticolo così importante per i processi di trasporto — rischia di non essere più in grado di intercettare la ripresa industriale nel momento in cui questa si registrerà. Alla carenza di risorse nel trasporto ferroviario delle merci corrisponde una concorrenza sull'autotrasporto, che è aiutato dal punto di vista economico.

Qui il Governo deve operare delle scelte, perché si parla sempre di « riequilibrio modale », di impatto ambientale, di viabilità e di incidentalità, però alla fine il trasporto non riesce ad essere intercettato dalle imprese che svolgono il servizio fer-

roviario. Oggi siamo arrivati al 6 per cento, e questo è un fatto concreto sul quale ragionare.

Per quanto riguarda l'alta velocità, vorrei esprimere una breve considerazione, lasciando spazio a chi dovrà intervenire dopo. Sull'alta velocità abbiamo un segmento che sta andando bene, che si sta aprendo alla concorrenza e quindi coinvolge nuovi, importanti operatori, ma è un servizio territorialmente circoscritto: la stragrande maggioranza della popolazione non può usufruirne. Purtroppo, registriamo il taglio di altri servizi che vanno a coprire dei territori e non capiamo il perché di queste scelte.

Queste sono anticipazioni di un piano di impresa che non solo non abbiamo discusso, ma di cui neanche siamo stati informati dall'azienda, si tratta però di notizie che apprendiamo in modo indiretto dalle testate giornalistiche e quindi ne prendiamo atto. Ci inducono a considerare come, senza investimenti importanti, non sia pensabile poter razionalizzare, poter offrire al nostro sistema un servizio di qualità, quindi con mezzi adeguati che non si possono inventare dall'oggi al domani, ma hanno bisogno di una programmazione a lungo termine, così come non è possibile che un servizio che si regge sulle tariffe e sui bassi trasferimenti dallo Stato possa essere un servizio di qualità e sicuro per la popolazione.

PRESIDENTE. Do quindi la parola a Roberto Testa, coordinatore provinciale di USB Lavoro privato, per lo svolgimento della relazione.

ROBERTO TESTA, *Coordinatore provinciale di USB Lavoro privato.* Cercherò di non ripetere quanto è stato già detto e di aggiungere qualche nota e qualche considerazione diversa.

A fronte delle indicazioni di trasformazione e di innovazione che emergono in questa sede dovremmo pensare di richiedere un intervento regolatore, che ampli le sue prospettive e il suo disegno in una logica forse non semplicemente destinata al puro settore dei trasporti.

Nelle indicazioni generali, oltre a quelle relative a una mobilità sostenibile e a un impatto ambientale diversificato da quello dei decenni passati — perché certi allarmi e certi campanelli erano già suonati da tempo e a tutt'oggi non credo vi siano stati posti rimedi — dovremmo considerare più globalmente un territorio di intervento, che comprenda un riferimento esterno come quello dell'Unione europea e delle indicazioni che essa suggerisce, ma anche una specificità italiana.

Partendo dal contesto delle merci, che mi sembra essere stato il più sviluppato, nelle indicazioni dell'Unione europea e nelle considerazioni di studio sul trasporto per tratte superiori ai trecento chilometri di percorrenza vengono indicate delle linee di sviluppo, che difficilmente potremo mantenere anche all'interno del territorio italiano. Trecento chilometri di trasporto di merci nel territorio italiano si scontrano con la realtà qui accennata della desertificazione delle linee, dove il trasporto dei *general contractor* può avvenire se si sposta da nord a sud su una direttrice ben assegnata, mentre è ben difficile realizzarlo per piccole merci, da scalo a scalo, così come avveniva nei decenni passati.

Ovviamente questo intervento regolatore a nostro avviso dovrebbe comprendere anche una gerarchia di priorità. Nei riferimenti che abbiamo negli altri Paesi dell'Unione europea ci sono Paesi scandinavi, ad esempio, che hanno deciso di attuare un passaggio bloccato verso le scelte nazionali e istituzionali anziché verso quelle private. Dovrebbe esserci quindi un criterio di intervento nella gestione del trasporto delle merci *tout court*.

All'interno del nostro settore, il riferimento che è stato fatto prima al traffico transfrontaliero ci pone un altro interrogativo: quanto uno sviluppo di linea ad alta velocità possa essere semplicemente un corridoio di attraversamento est/ovest e viceversa per la parte settentrionale dell'Italia, e quanto invece possa coinvolgere un mercato locale e nazionale, che possa fare riferimento a questo asse che lo attraversa.

Dovremmo analizzare ad esempio il livello di industrializzazione del nostro Paese, anche a fronte delle recenti crisi economiche e finanziarie, per accorgerci di come nel quadrante nord-est, che è direttamente interessato dall'iniziativa privata nel trasporto su ferro, esista una industrializzazione a livello basso, quasi domestico, su cui sarebbe ben difficile intervenire se non su gomma.

A questo punto l'intervento regolatore dovrebbe comprendere il già citato sviluppo intermodale e la possibilità di coinvolgere e dirigere il flusso non solamente delle merci, ma anche degli sviluppi industriali. Abbiamo grandi traffici dall'interno verso l'esterno per quanto riguarda il nord-est e contemporaneamente uno svuotamento e una mancata presenza nella parte meridionale del Paese. A questo si dovrebbero aggiungere le considerazioni di sviluppo dei cosiddetti « corridoi marini », delle autostrade del mare e delle relazioni che queste potrebbero avere con un sistema generalizzato di trasporto non solo su ferro.

Per quanto riguarda le liberalizzazioni e l'accesso dei privati, in una condizione in cui ancora scontiamo livelli di arretramento per la geografia e per la morfologia del territorio — a cui non siamo riusciti ad adattare i nostri binari, il nostro ferro — dovremmo comprendere come l'affidamento a privati di pezzi di trasporto debba contenere criteri di validità e di sostenibilità per le persone che vivono nei territori attraversati, per le merci che devono essere riallocate e per un sistema più generale di trasporto.

Mi riferisco alla possibilità di diversificare e rendere più versatili le reti esistenti, cosa che invece viene in parte contraddetta dall'utilizzo dell'alta velocità in maniera molto specifica, e contemporaneamente dalla condizione dello sviluppo del trasporto in ambito locale. Non è peregrino pensare che un intervento regolatore debba comprendere i termini di sviluppo del trasporto locale per la realizzazione degli obiettivi prima menzionati: riduzione delle emissioni, controllo del territorio, e recupero del territorio

stesso in alcune aree (parliamo dell'*hinterland* delle grandi città di nord e sud, non solo della capitale). Dovrebbe essere quindi previsto un piano di risorse tale da rendere agibile questo programma.

In alcune realtà come ad esempio quella romana, che conosco più direttamente perché ci lavoro, il trasporto locale ha potuto riallocare la rendita edilizia immobiliare oltre a quella fondiaria, determinando settori di sviluppo in aree della provincia o della regione e contemporaneamente affossandone altri. Grazie.

PRESIDENTE Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

DANIELE TOTO. Grazie, presidente. Il mio sarà un intervento brevissimo che probabilmente richiederà risposte altrettanto brevi. Vorrei focalizzarmi sul settore merci, che come è stato autorevolmente detto in altre audizioni e confermato oggi da voi, versa in una crisi profonda, con una diminuzione dei traffici pari al 40 per cento in quattro anni.

Il disimpegno di Trenitalia Cargo è confermato anche dall'audizione di oggi, e mi pare di capire — l'ho letto anche in una delle vostre relazioni — che ci siano differenze contrattuali e retributive tra il personale dipendente di Trenitalia Cargo e il personale dipendente di *competitor* privati. Vorrei chiedervi, quindi, se tale differenza retributiva si qualifichi come *dumping* sociale, come autorevolmente dichiarato dall'amministratore delegato di RFI in un'audizione al Senato.

Ricordando a me stesso che Trenitalia Cargo, secondo fonti giornalistiche in attesa di conferma dal Governo attraverso le risposte agli atti di sindacato ispettivo, avrebbe ricevuto sussidi per il servizio universale pari a 128 milioni di euro e che l'ultimo dato disponibile evidenzia una perdita di circa 300 milioni di euro per il 2009, vorrei sapere se, a vostro avviso, vi siano le condizioni perché si ponga in essere una ristrutturazione del personale dipendente. Grazie.

MARIO LOVELLI. Grazie. Anch'io intervengo brevemente per ringraziare le organizzazioni sindacali per il contributo fornito alla nostra indagine conoscitiva e, seguendo il senso dell'intervento del collega Toto, per chiedere se, per quanto riguarda questo problema del possibile *dumping* sociale, esista un problema analogo nelle due società che opereranno nel settore passeggeri, Arenaways e NTV.

In tutti gli interventi ho sentito evocare con un certo affetto la *holding* Ferrovie dello Stato come sistema da salvaguardare. Non chiedo a tutti di darmi una risposta, ma vorrei che uno di voi mi motivasse la necessità di salvaguardare il gruppo FS così come è adesso, anziché andare verso un superamento e uno sganciamento, anche per ragioni di conflitto di interessi, tra l'operatività delle varie società.

Ringrazio tutti per aver sottolineato ancora l'esigenza di un'*Authority* dei trasporti, perché questo è un tema per noi ormai quasi settimanale. Abbiamo visto come l'ultimo decreto-legge compia già un passo avanti in altre direzioni, ma di questo parleremo in seguito, e comunque grazie per aver sottolineato il problema.

PRESIDENTE. Prima di darvi la parola per una breve replica, mi associo ai ringraziamenti per la vostra presenza e per i documenti depositati. Se qualche organizzazione non ha ancora consegnato la relazione e vorrà farcela avere, sarà chiaramente ben accetta, così come non vi chiedo una risposta adesso ma sarà ben accetto a tutta la Commissione un eventuale vostro parere sulle ultime dichiarazioni dell'Amministratore delegato Moretti sulla quotazione in borsa di un ramo d'azienda di Ferrovie dello Stato.

Non vi chiediamo adesso una risposta, ma sarebbe importante che ci faceste avere una nota scritta. Anche sul tema dell'Autorità il dibattito aperto ormai non è più sulla reale necessità di un ente regolatore, necessità su cui si rileva ormai unanimità di consenso, ma se questo ente regolatore possa essere un'agenzia, così

come è avvenuto nel comparto del servizio postale, o invece debba essere inserita in una delle autorità esistenti.

La più logica sarebbe, a mio avviso, quella di dare le competenze in materia all'attuale Autorità per l'energia elettrica e il gas, che si dovrebbe chiamare Autorità delle reti e vi dovrebbe rientrare anche tutto ciò che riguarda la rete dei trasporti con una struttura dedicata a questo, senza andare alla creazione di nuove autorità.

Non vi chiedo di rispondere adesso, ma vorrei che gentilmente ci faceste avere il vostro parere su questi quesiti. Do ora la parola a Giovanni Luciano, Segretario Generale di FIT-CISL, per la replica ai quesiti posti dai colleghi.

GIOVANNI LUCIANO, *Segretario generale di FIT-CISL*. La ringrazio per questa sollecitazione e anche a nome dei colleghi le chiederei di inviarci una nota scritta con i quesiti posti per provare a inviarvi una posizione unitaria, avendo più tempo per elaborarla.

Due battute sui quesiti dei commissari. Signori, il *dumping* non è impossibile: in Italia esiste dal 2000. Lo abbiamo detto e scritto: il *dumping* consiste nel fatto che non c'è un contratto unico di riferimento. Nessuno di noi ha mai pensato di imporre il contratto applicato nel gruppo delle Ferrovie dello Stato alle altre aziende, tanto che per la prima volta nel 2003, dopo 31 mesi di trattative in Confindustria, quindi nella sede più liberale del Paese, abbiamo sottoscritto un contratto collettivo nazionale di lavoro delle attività ferroviarie.

Siccome non è un mistero come funzionano le vicende contrattuali in Italia in base all'articolo 39 della Costituzione, questo contratto è stato applicato da pochissime altre imprese oltre al gruppo FS. Dal febbraio del 2008 siamo alle prese con la richiesta sottoposta a tavoli aperti, che si stanno svolgendo senza successo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla presenza di rappresentanti del Ministero del lavoro, per la sottoscrizione di un contratto collettivo nazionale di lavoro sulla mobilità, che al suo interno

abbia delle sezioni specifiche per il ferroviario e per la gomma, e, all'interno del ferroviario, distinte per tipologia di servizio, cosa che manca nel contratto attuale delle attività ferroviarie.

Da più di trenta mesi ci troviamo di fronte a una situazione di totale ostruzionismo da parte delle associazioni datoriali del trasporto locale per motivazioni che ometto perché rischierei di essere troppo di parte, e a un atteggiamento singolare dell'Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, che denuncia il *dumping* ma non aiuta il sistema a trovare un equilibrio contrattuale che — questa è la posizione della mia organizzazione, ma ciascuno ha il proprio punto di vista nel Paese — una volta realizzata la cornice di minimi veda realizzarsi nelle aziende tutta la contrattazione sulla flessibilità e sulle norme di impiego relative alle esigenze aziendali.

Nel frattempo, come ho provato a dire prima citando l'esempio forse banale della previdenza, c'è la giungla: qui non c'è solo un rischio, ma c'è il *dumping*, e noi ci sentiamo molto soli come organizzazioni sindacali su questo versante.

Per quanto riguarda la domanda rispetto all'«affetto» per il gruppo delle Ferrovie dello Stato, non è una questione di affetto: sono personalmente convinto (se avessimo tempo, potrei anche provare a dimostrarlo) che la disarticolazione del gruppo Ferrovie dello Stato fatta oggi, oltre a non avere uguali in Europa, provocherebbe il collasso, l'implosione di Ferrovie dello Stato per motivi legati a come è nata e a come è garantito il debito.

Se il tema è l'accesso equo e non discriminatorio alla rete, insisto nel dire che, al di là della nascita dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria con molte competenze che prima aveva RFI, questo percorso dell'*Authority* o Agenzia mi sembra la scelta più utile per dare certificazione della non discriminatorietà.

LUIGI SIMEONE, Segretario generale di *Uiltrasporti nazionale*. Ringrazio intanto per le due sollecitazioni, delle quali una rispetto al *dumping*.

Qui ci sono due aspetti: uno è quello che viene denunciato da chi, in ragione del *dumping*, vorrebbe garantirsi la gestione totale di tutto quello che si muove in questo Paese, dall'altro c'è il *dumping* su cui nella parte finale della nostra nota, quella relativa alle prospettive, abbiamo fatto un *focus*.

Oggi, nel settore del trasporto ferroviario abbiamo almeno due contratti, che si muovono sul trasporto regionale, quello degli autoferrotreni e quello delle attività ferroviarie, che, nato nel 2003 per parlare a un mondo composito, ad oggi non è adoperato da nessuno. I canoni del contratto delle attività ferroviarie sono adottati dalle aziende del gruppo FS attraverso una norma di adesione che stabilisce canoni diversi da quelli che sono i limiti del contratto delle attività ferroviarie.

Si definisce «accordo di confluenza», quindi è un accordo aziendale su come entrare in quel contratto delle attività ferroviarie, che dal 2003 ad oggi non è applicato da nessuno. Questa è la dicotomia che abbiamo dentro la *holding* del gruppo FS.

Negli ultimi anni abbiamo provveduto a immaginare cosa poteva succedere in questo Paese. Ad oggi, NTV, che è il concorrente ormai avversato da tutti, ha 350 dipendenti nel settore del trasporto, che dovrà diventare ad alta velocità, e applica il contratto del commercio. Potrei continuare con una serie di innovazioni presenti in contratti individuali nel nord-est, nelle aziende di trasporto merci.

Questo è il *dumping*, quindi abbiamo persone che fanno attività più o meno simili con normative diverse, con retribuzioni completamente diverse, il più delle volte stereotipate e quasi mai rispondenti a un sistema di flessibilità rispetto alla normativa contrattuale che come UIL abbiamo firmato, in cui affidiamo anche alla realtà aziendale, al secondo livello di contrattazione, alcune specificità tali da garantire la libertà di impresa e la costruzione di una produzione uguale di lavoro.

Questo è il *dumping* che dobbiamo fronteggiare. Abbiamo fatto quindi la pro-

posta di tenere tutti dentro un contratto con le opportune normative, a cui facevo riferimento nel primo intervento. Ad oggi, noi abbiamo due posizioni incomprensibili: da una parte quella delle associazioni del trasporto locale, che non vogliono momenti di promiscuità con il trasporto ferroviario, per cui continuiamo a mantenere le 3.000 aziende di trasporto su gomma e le 40 aziende regionali su ferro; dall'altra quella del gruppo FS, che tenta di mettere ostacoli denunciando questo *dumping*.

Ho letto da qualche parte che si denuncia il fatto che ci sia una retribuzione del 40 per cento superiore nel settore ferroviario rispetto a quella di NTV che non è ancora nota a nessuno, non essendo stata definita, ma vi garantiamo che noi non firmeremmo mai un accordo che stabilisca questo, quindi non è quello il *dumping* che può essere venduto alla politica o alla stampa. Quando usciranno fuori gli accordi con NTV, tutti potrete notare come questo sindacato miri sempre all'omogeneità nel contratto della mobilità, che tenga dentro questa specificità.

Altro è da definire, perché avere persone che guidano un treno con un contratto del commercio o con un contratto individuale per noi non significa regolare il mercato: è una giungla a cui dobbiamo mettere qualche freno. Il freno deve essere riferito non solo al lavoro, ma anche a una sintesi dei soggetti che operano nel settore, perché la molteplicità di settori giustifica il mantenimento dello *status quo*.

Questo può essere utilizzato per interpretare la posizione di parti datoriali che avversano questo processo di sintesi e omogeneizzazione. Paradossalmente, sebbene qualcuno pensasse che la sintesi contrattuale contenuta negli accordi del 2009 avrebbe visto una gelosia dei sindacati e un rifiuto a mettersi in discussione, non è stato così: sono le parti datoriali che ostacolano questo processo.

Questo è il sistema delle regole che abbiamo posto per risolvere il problema

del *dumping*, però attenzione: il *dumping* non può essere utilizzato come una bandiera o un'arma contro qualcuno, per evitare che ci sia concorrenza e accesso al mercato.

Sull'*Authority* riteniamo che sicuramente la natura dell'Autorità indipendente nella nostra legislazione consigli la presenza di un soggetto terzo. Le Autorità sono indipendenti dalla politica, non potrebbero avere nessun tipo di collegamento con uno dei soggetti utilizzatori dell'esercizio sul quale viene apposta la regola. È chiaro quindi che questo deve stare da un'altra parte. Che ci sia poi una responsabilità e anche una compartecipazione ai costi di gestione dell'infrastruttura va bene.

La domanda però sorge spontanea: poiché chiunque ha accesso alla rete, è giusto che nel canone ci sia una percentuale che possa essere anche ridefinita sulla universalità degli altri esercizi. Sarebbe opportuno probabilmente che anche gli altri esercizi fossero messi a gara e non ad affidamento diretto, altrimenti non si capisce perché dovrei contribuire all'attività del mio concorrente su un altro servizio. Anche questo deve essere affidato a un soggetto completamente indipendente.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora i rappresentanti delle organizzazioni sindacali del settore del trasporto ferroviario per le loro relazioni e per i documenti depositati, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegati*) e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12,15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 20 settembre 2011.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATI

PAGINA BIANCA



ALLEGATO 1

Aderente a: International Transport Workers' Federation ITF - European Transport Workers' Federation ETF

Audizione Camera dei Deputati IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni
Roma, 5 luglio 2011

Intervento del Segretario Generale Fit Cisl Giovanni Luciano

PREMESSA

La Fit Cisl ha, fin dagli inizi, espresso forti perplessità circa il quadro normativo nazionale della liberalizzazione dell'accesso alla rete nazionale da parte delle imprese ferroviarie.

Tali perplessità sono essenzialmente riconducibili all'impianto del decreto legislativo 188/2003 ed all'esistenza, in Italia, del meccanismo del cosiddetto "titolo autorizzatorio", ex art. 131 della legge 388/2000, il quale, derogando il decreto stesso, consente il servizio passeggeri di cabotaggio entro i confini italiani (le Direttive europee recepite con il D.lgs 188/2003 consentono il solo servizio internazionale passeggeri tra stati membri).

Ci appaiono, infatti, troppo semplificate le procedure e le condizioni per sottoscrivere un "accordo quadro" con il Gestore dell'Infrastruttura e non opportunamente tarati i tempi per l'ottenimento del certificato di sicurezza anche se, per questo ultimo argomento, le novità inserite di recente nel Prospetto Informativo della Rete hanno in parte ridotto le possibili problematiche future.

Questa situazione, presente fin dal 2000, ha determinato la nascita di diverse imprese ferroviarie che, in un secondo tempo, sono state acquisite dalle ferrovie pubbliche estere.

La situazione, quindi, a nostro avviso, vede: la presenza di molteplici imprese ferroviarie, l'assenza della reciprocità negli altri stati europei, soprattutto in Francia, e lo svolgimento del servizio ferroviario solo su tratte e servizi redditizi senza, peraltro, che la quota di merci trasportata su rotaia sia aumentata. In realtà, alla luce della fortissima riduzione degli scali merci operata da Trenitalia nella sua Divisione Cargo, è accaduto esattamente il contrario.

In sintesi la liberalizzazione non sembra ad oggi essere stata efficace per aumentare i volumi nel trasporto delle merci ma è stata solo diminuita la quota profittevole di servizio svolto dal Gruppo Fs a favore delle imprese pubbliche francesi, tedesche, svizzere e austriache.

PREVIDENZA E CONTRATTAZIONE

In questa situazione il quadro normativo, particolare non irrilevante, non prevede alcun vincolo inerente le condizioni di sicurezza collegate all'impiego del personale mobile od addetto a mansioni di circolazione e persino le norme previdenziali esistenti sono eterogenee a parità di lavoro svolto.

Infatti, volendo fare un esempio, un macchinista in forza al Gruppo Fs in data antecedente al 1 aprile 2000 va in pensione di vecchiaia a 58 anni, un macchinista di un'azienda che applica il contratto degli autoferrotranvieri a 60 (esempio SBB Italia oppure DB Shenker Italia), uno dipendente di un'azienda che applica il contratto del merci su strada (!) a 65, come quelli dipendenti da imprese che non applicano alcun contratto collettivo nazionale di lavoro (esempio RTC) oppure da Trenitalia, se assunto dopo il 1 aprile del 2000.

Il problema, tuttora irrisolto, è la totale assenza di un collegamento delle norme contrattuali e d'impiego alla certificazione di sicurezza rispetto all'accesso alla rete come, ad esempio succede per la possibilità di svolgere attività aeroportuali a condizione di applicare le norme del CCNL di comparto, come previsto dall'Enac nel suo Regolamento.

L'assenza dell'applicazione di un contratto nazionale comune di riferimento della mobilità ferroviaria resta una fortissima criticità che il Governo, ma anche lo stesso Parlamento, potrebbe risolvere semplicemente con un'azione di stimolo all'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria per indurla a prevedere, per l'accesso alla rete ferroviaria nazionale, norme simili a quelle appena citate che l'Enac ha previsto per la certificazione delle aziende che svolgono servizi negli aeroporti italiani.

GESTORE INFRASTRUTTURA/ RFI – AUTHORITY DEI TRASPORTI

Per quanto riguarda le polemiche che a più riprese sono apparse circa la permanenza di Rfi SpA nel Gruppo Fs, questo Sindacato è convinto che lo stato attuale sia quello migliore.

Non serve disarticolare un Gruppo disperdendo tecnologia e conoscenze per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alla rete ma basterebbe un' apposita sezione all'interno di una più generale Authority dei Trasporti, da noi sempre richiesta ed auspicata, con compiti di programmazione, regolazione e controllo del rispetto delle normative vigenti.

E' appena il caso di sottolineare che il mondo dei trasporti e della logistica nel Paese beneficerebbe molto dall'esistenza di una specifica Authority indipendente.

TRASPORTO LOCALE

Trenitalia deve rapidamente dare corso agli impegni che ha preso con il Paese a valle della sottoscrizione dei contratti di servizio di sei anni rinnovabili, usufruendo di una sorta di monopolio garantito, immettendo nuovo materiale rotabile.

Non è possibile leggere, ancora oggi, nel Piano di Impresa di Fs ulteriori slittamenti dopo che questo annuncio è stato dato già oltre due anni fa.

Il problema del trasporto ferroviario locale in Italia è dato essenzialmente dalla vetustà dei treni e dalla congestione della rete, oltre che dall'incertezza delle risorse economiche di sostegno.

Laddove i trasferimenti dalle regioni siano assicurati, avendo del nuovo materiale rotabile la situazione è destinata a migliorare enormemente quando si apriranno le nuove stazioni per l'Alta Velocità a Napoli, Roma, Bologna e Milano.

Per il resto del Paese, ove non vi è la rete AV, siamo molto preoccupati visti i comportamenti di riduzione del servizio operati da Fs degli ultimi anni ed avallati dall'azionista Stato.

Riteniamo, infine, di esprimere un giudizio sulle eventuali società regionali a valle dei ritorni di esperienza che darà "Trenord" in Lombardia.

SERVIZIO UNIVERSALE DI LUNGA PERCORRENZA

Occorre che il servizio che, per sua provenienza o destinazione geografica o per altre caratteristiche non possa raggiungere l'equilibrio economico, sia sostenuto da tutte le Imprese Ferroviarie che traggono profitto dallo svolgimento dello stesso in tratte remunerative come quelle ad Alta Velocità.

Queste linee sono costate oltre 35 miliardi di euro alla collettività ed è giusto che chi ne beneficia economicamente paghi una quota aggiuntiva o si faccia carico di quote di servizio non profittevole, cosiddetto "universale".

I cittadini italiani tutti hanno, ragionevolmente, diritto alla mobilità ferroviaria di lungo raggio e sono troppe le zone ormai servite poco e male da Trenitalia.

TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI

Come detto in premessa la presenza di molteplici operatori, soprattutto dalla pianura padana in su, non ha prodotto uno sviluppo del trasporto ferroviario merci.

Per quanto questi anni siano stati caratterizzati da una lunga crisi economica ed industriale ancora in corso, le quote di trasportato sono diminuite a favore della gomma.

La causa principale, senza mezzi termini, a nostro avviso, è quella della fortissima azione di lobbying che produce risibili finanziamenti al trasporto ecologico (si pensi ai soli 30 milioni di ecobonus) mentre per il trasporto su strada si prevedono oltre 700 milioni annui.

Occorre una legislazione di sostegno e di incentivo economico all'utilizzo di mezzi ecologici quali il treno ed in questa logica va anche prevista un'azione incisiva per un migliore collegamento della rete ferroviaria ai porti.

E' di grande attualità la crisi del porto di Gioia Tauro, tra i primi per pescaggio nel Mediterraneo, che tuttora è mal collegato ad una rete ferroviaria che, è persino banale dirlo, va migliorata e velocizzata in tutto il sud, Calabria in primis.

Per le merci, infine, a nostro parere, occorrerebbe produrre una politica commerciale di alleanze tra le imprese ferroviarie in una logica di complementarietà con Trenitalia che crei una rete di servizi tra loro integrati, piuttosto che favorire una concorrenza fine a se stessa che, tra il disimpegno dell'azienda ex monopolista e le dimensioni strutturalmente esigue delle altre imprese, produce nei fatti meno possibilità per il sistema.

PIANO D'IMPRESA FS

Anche se non richiesto esprimiamo un parziale giudizio sul Piano d'Impresa di Fs. Parziale in quanto l'amministratore delegato non ha ritenuto, ad oggi, di volerlo illustrare ai Sindacati (!)

Da quanto emerge sembra aumentare quello che secondo noi è un grande limite: la concentrazione solo sulla parte forte della rete.

Le ferrovie "italiane" sono pur sempre di proprietà di quello Stato che, persino nel logo, è stato ridotto a caratteri minimali.

Non siamo d'accordo su questa politica d'impresa per un'azienda che ha una missione da compiere quotidianamente.

L'ossessiva ricerca di un ruolo di player europeo con acquisizione di pezzi di imprese di poca rilevanza o di joint venture in altre, poco si sposano con l'esigenza degli italiani di avere una rete italiana di servizi decenti.

Non siamo molto favorevoli ad un piano che cerca di trovare capitali sul mercato e guarda oltralpe dando al centro ed al sud del Paese un ruolo ferroviario "extracomunitario".

L'azienda di proprietà dello Stato dovrebbe essere richiamata a questo e le condizioni di grande produttività del lavoro che questo Sindacato, negli ultimi dieci anni, insieme agli altri ha saputo creare in quello che una volta era considerato un carrozzone, possono e devono essere sfruttate meglio a favore di tutti gli italiani.

Grazie per l'attenzione.



ALLEGATO 2

Indagine conoscitiva sul settore Ferroviario di passeggeri e merci

Memoria Uiltrasporti

Per svolgere un'analisi del settore del trasporto ferroviario merci e passeggeri è indispensabile ad avviso della UIL segmentare lo stesso in base alle differenti tipologie di servizio, alle diverse normative di riferimento, ai differenti modelli di affidamento e di concorrenza che ne scaturiscono.

Per questa ragione nella nostra memoria si è scelto di suddividere l'analisi concentrando l'attenzione prima sui servizi ad Alta Velocità, per poi prestare attenzione ai servizi a media e lunga percorrenza (servizio universale), e successivamente prima ai servizi di trasporto pubblico locale (ferrovie regionali), poi a al servizio ferroviario merci ed infine all'assetto del gestore dell'infrastruttura.

Servizio Alta Velocità

L'apertura del mercato concorrenziale

Il servizio riferito all'alta velocità si presenta come un mercato aperto, quindi con un sistema di concorrenza definita "nel mercato", nel quale diversi operatori ferroviari potranno operare liberamente, avendo peraltro piena libertà sia tariffaria sia di scelta delle tratte da servire.

Come noto dal 2011 dovrebbe avviarsi la prima esperienza concorrenziale su questo tipo di servizio NTV.

In ragione dell'interesse prettamente industriale, vista l'assenza di contribuzione pubblica a sostegno del servizio, l'attività si concentra lungo le direttrici sulle quali è maggiore la richiesta del mercato tralasciando ogni esigenza di socialità e di servizio pubblico.

È peraltro da rilevare come il prossimo concorrente dell'operatore nazionale, per quanto sostenuto da partnership con operatori stranieri, è anch'esso italiano.

A questo proposito, in tema di reciprocità con gli altri paesi, è certamente evidente che il quadro europeo presenta, anche in servizi dove una maggior concorrenza potrebbe essere chiara fonte di vantaggi per i cittadini, normative nazionali contenenti forti resistenze all'ingresso di nuovi operatori.

Resta da chiedersi se il problema è la normativa italiana, certamente più avanzata o la volontà di preservare i monopoli degli operatori stranieri a scapito dell'interesse della collettività.

Servizio di trasporto a media e lunga percorrenza (servizio universale)

Si tratta di servizi svolti in gran parte dall'operatore nazionale in regime di affidamento diretto e solo in parte con rischio di impresa.

Il contratto di servizio, in questo caso, individua le tratte da servire e il prezzo delle tariffe da applicare nonché il corrispettivo che l'ente appaltante, in questo caso il Ministero dei trasporti, riconosce all'operatore nazionale a parziale copertura dei costi di esercizio.

Allo stato attuale si registra una situazione di forte deterioramento del servizio, con l'abbandono delle tratte meno remunerative, in particolare quelle di collegamento con il sud del paese, e con un progressivo scadimento della qualità del servizio e del materiale rotabile.

Anche in questo caso l'applicazione della direttiva 1370/07 non comporta sostanziali mutamenti alla situazione.

Servizio di trasporto pubblico locale regionale

Il servizio di trasporto pubblico locale è affidato dal Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 alle regioni. Tale tipologia di servizi comprende i servizi ferroviari di interesse regionale e locale non svolti dall'operatore nazionale (aziende ferroviarie e autoferrotranviarie di trasporto pubblico locale) (Art. 8) e servizi ferroviari di interesse regionale e locale svolti dall'operatore nazionale (Art.9).

Anche in questo caso l'affidamento del servizio avviene tramite stipula di un contratto di servizio che individua quantità e qualità del servizio da erogare, determina le tariffe da applicare nonché il corrispettivo che l'ente appaltante, in questo caso la Regione, riconosce all'operatore a parziale copertura dei costi di esercizio.

Questi servizi pur rientrando nella disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica erano già prima della sua pubblicazione stati esclusi dall'applicazione dell'Articolo 23 bis del decreto 112/2008 convertito dalla legge 133/2008, oggi abrogato per via referendaria.

Per questa ragione, in assenza di una normativa nazionale più restrittiva, trova piena applicazione la normativa comunitaria del regolamento CE 1370/07 che consente un regime transitorio fino al 2019 e successivamente la possibilità di affidamento diretto dei servizi ferroviari con contratti non superiori ai 10 anni.

Allo stato attuale solo una Regione, l'Emilia Romagna, ha provveduto ad affidare il contratto di servizio tramite gara di appalto (applicando il modello della concorrenza "per il mercato") alla quale, però, ha partecipato esclusivamente un consorzio formato dall'operatore nazionale con l'unico operatore regionale operante nel territorio.

Quello emiliano-romagnolo non rappresenta un caso isolato di rapporto sinergico tra operatore nazionale e regionali, in alcuni casi tale sinergia è giunta alla fusione degli operatori come avvenuto in Lombardia dove Trenitalia e Le Nord Milano hanno dato vita a Trenord, divenuta azienda unica titolare di tutti i servizi regionali lombardi su ferro.

In generale le regioni sono ricorse però all'affidamento diretto dei servizi tramite contratti con l'operatore nazionale e quelli regionali con contratti 6+6 togliendo ogni spazio ad una possibile concorrenza. Questa situazione registra duplicazioni e sovrapposizioni di offerta praticamente in assenza di qualunque sinergia tra i diversi operatori.

Servizio di trasporto merci

Anche per il trasporto merci, al pari del trasporto ad alta velocità, si è di fronte a un mercato aperto nel quale gli operatori si misurano con la concorrenza nel mercato.

Per questa ragione l'attività, anche quella dei diversi operatori privati e pubblici che ormai da tempo operano nel settore, si è concentrata in determinate aree del paese (in particolare nel nord Italia).

Al contempo è da registrare la progressiva crisi del settore cargo dell'operatore nazionale che ha perso quote di mercato in favore di altri operatori privati.

In questo caso però la vera concorrenza non è rappresentata dagli altri operatori ferroviari ma dal trasporto merci su gomma che, nonostante gli alti costi ambientali, infrastrutturali e di sicurezza stradale rappresenta il principale veicolo di trasporto delle merci nel nostro paese.

Gestore dell'infrastruttura

Il rapporto fra RFI e lo Stato. Potenziamento ed efficienza dell'infrastruttura.

Il contratto di programma non è un contratto vero e proprio bensì un documento quadro la cui attuazione è subordinata alle esigenze di finanza pubblica, non rappresentando un impegno dello Stato alla iscrizione in bilancio delle relative poste finanziarie.

Il finanziamento per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e del trasporto pubblico di viaggiatori è indispensabile alla mobilità ed alla coesione sociale di una nazione e di tutti i suoi cittadini. Lo Stato deve fornire questo servizio preferibilmente attraverso proprie imprese pubbliche e permettendo alle imprese private di generare servizi aggiuntivi e a mercato.

Una rete ferroviaria integrata deve assicurare la mobilità di tutta la popolazione, senza limitarsi ai grandi centri urbani ed alle linee economicamente forti, per tenere insieme le linee redditizie e le linee che non lo sono. La liberalizzazione intesa solo come competizione rischia di essere una limitazione dei servizi alle linee redditizie. Un finanziamento incrociato delle linee redditizie e non redditizie garantisce un servizio più largo al pubblico, ad una tariffa accessibile. Tutto ciò non è concepibile in un ambiente esclusivamente concorrenziale. Le conseguenze sarebbero una diminuzione dei servizi al pubblico o un aumento dei contributi pubblici.

PROSPETTIVE

Alcuni parametri su cui costruire una normativa di supporto efficace dovrebbero contenere elementi di:

UNICITA' CONTRATTUALE. Un sistema di regole comuni esigibili ed applicate da tutti gli operatori, che pur considerando le diverse realtà produttive e di produzione, determini sistemi di accesso e di esercizio tali da evitare "dumping" contrattuali. Un sistema che agevoli le sinergie e le semplificazioni gestionali affidando alle giuste flessibilità i processi di integrazione garantendo al contempo diritti dei cittadini e dei lavoratori. In tale ottica si è mossa e si muove l'iniziativa sindacale per la definizione del CCNL della Mobilità, che contenga al suo interno una normativa generale per l'intero comparto, e sezioni specifiche per:

- ✓ Sistema ferro AV e Lunga percorrenza
- ✓ Sistema ferro Regionale
- ✓ TPL gomma
- ✓ Trasporto merci

Socialità. Il sistema deve garantire un servizio minimo e sovvenzionato per evitare l'abbandono di interi territori sulla logica del puro rapporto costi/ricavi. I costi di infrastruttura debbono essere quindi ripartiti sui diversi operatori, senza scaricarli solo sul bilancio statale.

SICUREZZA. In materia di sicurezza occorrono controlli veri e ripetuti, servono verifiche per garantire che i parametri siano realmente applicati. Organi professionali ed indipendenti e dotati di strumenti coercitivi, possono garantire senza condizionamenti i giusti livelli di sicurezza sia per la rete che per i materiali rotabili. In tale ottica un focus particolare va operato per i livelli di manutenzione che troppo spesso rispondono a logiche di economicità piuttosto che di efficacia.

Assetti societari. L'intero settore soffre sui territori di una eccessiva frammentazione industriale caratterizzata da piccole aziende, che troppe volte determinano sovrapposizioni dell'offerta e duplicazioni di funzioni, con le conseguenti diseconomie che segnano i bilanci di troppe Regioni.

In materia di "efficientamento" è auspicabile un intervento normativo che definisca soglie minime di competenza tali da giustificare una realtà produttiva, ciò potrebbe determinare la sintesi tra diverse realtà su uno stesso territorio tale da caratterizzare obiettivi di efficienza, efficacia ed economicità.

In tal senso la UIL auspica una ripresa delle trattative per il rinnovo del CCNL della Mobilità che attualmente segna uno stato di blocco proprio per la mancata disponibilità delle controparti datoriali per un percorso di sintesi e di omogeneizzazione tale da garantire scelte sicure e regole condivise.

ALLEGATO 3



Trasporti

UNIONE GENERALE DEL LAVORO

Camera dei Deputati Audizione presso la IX Commissione Trasporti

Documento di sintesi dell'UGL Trasporti – Attività Ferroviarie

Roma 05/07/2011

Le liberalizzazioni in Italia, specialmente nel settore merci, sono iniziate da tempo, ma sono avvenute senza regole e si sono sviluppate essenzialmente su due fattori:

- Posizionamento delle nuove imprese sui segmenti di mercato a reddito, scaricando sulle FS e, di conseguenza, sulla fiscalità generale tutto quel traffico, merci ora e domani passeggeri, che non è redditizio;
- Azione sul fattore lavoro, con l'adozione di contratti atipici se non, spesso, *ad personam*.

Ciò è stato possibile per la mancanza di regole ed in assenza di una reale e lungimirante politica nei trasporti.

Una liberalizzazione così realizzata:

- non ha portato alcun vantaggio alla collettività;
- non ha prodotto nessun incremento reale di traffico;
- non vi è stato alcun beneficio né per l'economia italiana né tantomeno per l'abbattimento di emissione di CO2.

Sarebbe stato possibile evitare tutto ciò, adattando alla realtà italiana le direttive europee previste dal Libro Bianco di Delor; facendo tesoro di quanto già altri paesi europei hanno fatto in materia, richiedendo la "Clausola di Reciprocità", non come barriera protezionistica ma bensì adottandone lo spirito: "regole comuni nei diversi paesi".

Speriamo che tale esperienza sia d'insegnamento al momento di recepire le nuove Direttive Europee che deriveranno dall'applicazione della "Tabella di Marcia verso uno spazio comune europeo contenuto nel Libro Bianco del 28 Marzo 2011".

Sinora:

- in assenza di una prospettiva politica nazionale nei trasporti;
- con la presenza di associazioni datoriali, che hanno quale unico scopo quello di tutelare lo *Status Quo* e che non vogliono né affrontare concretamente le problematiche connesse alla liberalizzazione del mercato - che è già nei fatti - né, tantomeno, confrontarsi e rappresentare le nuove imprese che operano o che opereranno nel settore;

questo sindacato si è dovuto far carico, per quanto di propria competenza, nel confrontarsi anche con queste nuove imprese. Definendo regole contrattuali di lavoro comuni, che tengono conto sì delle singole realtà imprenditoriali - merci e passeggeri - ma che cercano, nel contempo, di tutelare, oltre le condizioni di lavoro, anche la sicurezza dei lavoratori nell'espletamento del servizio, a vantaggio della collettività e della cosa pubblica.

In tale contesto ed in considerazione anche dell'attuale stato in cui versa finanza pubblica, è indispensabile dotarsi di strumenti e di politiche che tutelino e regolino l'inarrestabile processo di liberalizzazione.

Per quanto attiene al versante del lavoro, è indispensabile tutelare e salvaguardare i lavoratori del settore, avendo quale riferimento un modello contrattuale unico. Il CCNL della Mobilità, in discussione presso il Ministero delle Infrastrutture con la presenza anche del Ministero del Lavoro, è uno strumento irrinunciabile, ma occorre un intervento politico incisivo e tempestivo per sbloccare una situazione di stallo che si protrae da oltre due anni.

Noi, come sempre, intendiamo contribuire a ricercare le necessarie soluzioni e daremo il nostro fattivo contributo a quest'indagine conoscitiva, indicando le nostre proposte.

Con questo spirito propositivo, cogliamo l'occasione per evidenziare alcune indicazioni che, a nostro avviso, potrebbero concorrere ad una migliore funzionalità del sistema ferroviario nazionale:

- Una diversa redistribuzione di ruoli e competenze ora esistenti tra Ministero delle Infrastrutture, Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria e Ferrovie dello Stato.

L'attuale sovrapposizione di ruoli e competenze non facilita la *governance* dei processi di liberalizzazione del settore, anzi alimentano sospetti preconcetti, come è avvenuto nello scambio di accuse tra FS, NTV e Arenaways.

In tale ambito occorre a nostro avviso tener ben distinti i ruoli e le competenze tra chi:

- Emana e controlla l'applicazione delle norme per la circolazione in sicurezza dei treni;
- Rilascia e certifica periodicamente il mantenimento dei requisiti della licenza e del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie;
- Assegna le tracce orarie, in funzioni alle relazioni da servire nell'interesse territoriali e nazionali;
- Determina il valore del pedaggio da pagare anche in funzione anche della quantità e qualità del servizio da espletare (*in merito siamo*

contrari all'addizionale sul pedaggio per la concessione delle tracce sull'AV, che si tramuterà certamente in un conseguente aumento delle relative tariffe. Meglio sarebbe stato prevedere di assegnare alle imprese, che si posizionano su segmenti di mercato - passeggeri e merci - altamente remunerativi, una percentuale dei Treni/Km richiesti per servire quelle relazioni, non a mercato, ma sussidiate dalla fiscalità generale);

- Deve garantire il mantenimento in esercizio e di sicurezza delle attuali linee, nonché l'implementazione delle stesse, coinvolgendo anche capitali privati;
- ***Gestisce le reti e l'espletamento del servizio.***

Sarebbe opportuno a tale proposito esaminare la possibilità di costituire una Divisione Autonoma, all'interno del Ministro delle Infrastrutture, che assolvere a tali compiti di concerto ed in simbiosi con l'ANSF, al fine di avere una struttura operativa diretta che definisca e realizzi una politica dei trasporti nell'interesse nazionale e non solo.

In relazione agli obiettivi che codesta Commissione ha voluto darsi, per quanto attiene regole, reciprocità, definizione dell'organizzazione e funzionamento di un organismo di regolazione del settore del trasporto ferroviario, già abbiamo detto.

Altra cosa, invece, è affrontare e formulare proposte e suggerimenti sul ruolo che deve avere "Ferrovie dello Stato" nel mutato scenario e nei riguardi delle misure di stimolo alla domanda che bisogna mettere in campo, anche alla luce delle difficoltà finanziarie di incrementare i contributi a carico della fiscalità generale e locale.

Infatti, quest'ultime sono legate strettamente alle linee programmatiche e politiche che le istituzioni vogliono adottare per il nostro Paese in termini di sviluppo del trasporto, merci e passeggeri, motivando e sostenendo la mobilità generale collettiva a discapito di quella privata.

Per questo Sindacato, il Piano Industriale delle Ferrovie dello Stato, che dovrebbe essere tra gli assi portanti delle linee programmatiche e politiche del Governo, seppure illustrato e sbandierato ai quattro venti, è un illustre sconosciuto.

Dobbiamo denunciare interventi ed azioni, da parte della dirigenza ferroviaria, che tendono a far quadrare solamente il bilancio del Gruppo, mettendo a dura prova la tenuta complessiva del sistema del trasporto ferroviario.

E' nostro dovere evidenziare che:

- gli addetti ai lavori nelle Ferrovie dello Stato sono meno di 70.000 (solo alcuni anni fa erano più di 90.000); c'è di fatto un blocco del turn over; si continua ad assistere a formule di fuoriuscita, anche con incentivi economici,

di professionalità indispensabili a garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario;

- si procede costantemente ad esternalizzazioni di attività vitali per le FS, non solo nel settore della manutenzioni dei rotabili ma, ora, anche in quella della manovra. Oggi si chiudono impianti alla manovra, che dovrebbe essere assicurata dal D.M. 188 da RFI, domani gli stessi impianti non potranno intercettare la domanda di trasporto, specialmente quella merci, che tutti noi auspichiamo;
- il divario tra Sud e Nord tende sempre ad aumentare, nonostante si blateri di collegamenti con i porti del Sud per intercettare le merci del Sud-Est;
- il polo merci più a Sud, se così si può dire, è Roma Smistamento, mentre lo scalo di Marcianise (vicino Napoli), finanziato anche con i Fondi Europei, e che doveva collegare l'Adriatico con il Tirreno ed essere un faro sul meridione, è di fatto un cattedrale nel deserto;
- l'unica politica nei trasporti, in assenza di quella del Governo, oggi viene effettuata dalle Ferrovie dello Stato, che hanno concentrato la propria attività sull'Alta Velocità a discapito del trasporto Universale e Regionale, che pure rappresenta oltre il 90% del trasporto passeggeri effettuato da Trenitalia.

Con questo devastante quadro è indispensabile, prima di domandarsi con *“quali condizioni il Gruppo Ferrovie dello Stato si accinge ad affrontare la concorrenza nel settore del trasporto”*, meglio sarebbe stato definire **“che tipo di mobilità si vuole per il nostro Paese?”**.

In attesa di una risposta risolutiva, possiamo solo cercare di fornire un contributo di idee per sostenere ed incentivare la mobilità pubblica a scapito di quella privata, tenendo presente sia i costi ambientali che sociali.

Settore Passeggeri:

- Attivare politiche che tendono a realizzare Agenzie/Società di mobilità miste (Ferro-Gomma) a livello regionale o di bacino (es. Val d'Aosta-Piemonte; Triveneto; Umbria-Marche-Abruzzo; Basilicata-Puglia; Molise-Campania/Lazio; ecc), al fine anche di abbassare i costi fissi. Meno Consigli di Amministrazione e più sinergie tra asset delle varie società locali per soddisfare la crescente domanda e dare più qualità al cittadino;
- Portare in detrazione gli abbonamenti annuali, individuali e familiari, nella dichiarazione dei redditi, favorendo il pagamento degli stessi in più rate (di norma ogni tre mesi), garantendo anche il parcheggio gratuito in prossimità delle principali aree urbane, al fine di decongestionare i centri urbani dalle auto private;

- Disincentivare il traffico nelle grandi aree urbane, prevedendo un pedaggio d'ingresso da destinare esclusivamente a sussidiare il trasporto collettivo;
- Sostenere la contrattazione decentrata per avere una flessibilità in entrata ed uscita dai luoghi di lavoro e nelle istituzioni scolastiche, al fine anche di abbassare i picchi di domanda di trasporto e dilazionandoli in più ore nell'arco della giornata;
- Attivare una politica di incentivi per l'adeguamento del parco rotabile sia ferroviario che su gomma (no Iva sull'acquisto di mezzi pubblici che comunque sarebbe sempre pagata dallo stato).

Settore Merci:

- Definire quali aree geografiche, nell'ambito di una politica di sviluppo della mobilità, necessitano di un presenziamento per intercettare la domanda di trasporto merci, mettendo a sistema tali aree (Interporti misti Gomma-Ferro; Collegamenti reali con Aeroporti e Porti – i binari devono estendersi sui moli vicino alle navi, per avere un veloce carico e scarico delle merci);
- Il sabato e la domenica gli scali ferroviari sono chiusi, però dalla domenica sera le nostre strade ed autostrade sono percorse da treni interminabili di TIR da Sud a Nord e da Nord a Sud. E' opportuno aprire in questi giorni questi scali permettendo, in ambito locale l'affluenza e defluenza delle merci. Anche in considerazione che proprio di Sabato e di Domenica viaggiano meno treni, pertanto c'è più capacità di trasporto;
- Attuare, da subito, una più mirata distribuzione degli incentivi attualmente esistenti a sostegno del trasporto merci su gomma. E' possibile trasferire sul ferro enormi quantità di merci, specialmente quelli che interessano la media-lunga percorrenza (sup. ai 300-400 Km). Gli stessi incentivi che vengono erogati per il Gasolio, per le Assicurazioni, per il Pedaggio autostradale o per l'abbattimento dell'IVA, possono essere convertiti in sconti tariffari per ogni trasporto effettuato su ferro.

Avremo da subito enormi dei vantaggi:

- Decongestionamento delle nostre strade;
- Meno CO₂;
- Meno incidenti, con conseguenti ricadute positive sui costi sociali;
- I TIR consumerebbero meno carburanti, con benefici evidenti sulla Bilancia di pagamento dello Stato;
- Abbassamento dei costi delle assicurazioni.

Questa seppure breve disamina sui fattori che agiscono nell'ambito del settore ferroviario e le pur succinte osservazioni che il Sindacato rappresenta, divengono un

momento di concreto e reale approfondimento, di disamina di fatti, idee e progetti che possono essere messi a fattor comune, con l'obiettivo di migliorare una parte importante del Sistema Paese.

L'UGL nel sostenere all'iniziativa di codesta spettabile Commissione, ribadisce la sua completa disponibilità a proseguire nel processo di partecipazione e di collaborazione sia al dibattito sia allo studio approfondito di proposte ed idee che aiutino lo sviluppo del settore, la crescita di una maggiore sicurezza dei sistemi, l'incremento dei livelli occupazionali, lo stimolo per l'aumento del trasporto sul ferro, a vantaggio della collettività sia come mobilità sia come ambiente.

Il nostro impegno ci sarà sempre.

La Segreteria UGL Trasporti
Attività Ferroviarie

Ind. E.Mail af.nespoli@ugltrasporti.it
Cell. 3385474796

ALLEGATO 4



Centro Studi Fast/Confsal

AUDIZIONE CAMERA DEI DEPUTATI

IX COMMISSIONE

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

ROMA 5 lug. 11

Il trasporto ferroviario e la ricerca di regole comuni

Intervento del Segretario Generale Fast CONFSAL Pietro Serbassi

Onorevoli Deputati

A partire dagli anni novanta il trasporto ferroviario europeo è stato interessato da un processo di liberalizzazione e privatizzazione volto a razionalizzare il mercato e a introdurre elementi di concorrenza in un settore tradizionalmente caratterizzato da assetti monopolistici e da una forte presenza dell'operatore pubblico, con l'ulteriore obiettivo di creare le condizioni per garantire l'interoperabilità tra le varie realtà ferroviarie del vecchio continente.

Per fare questo si ritenne necessario iniziare porre le basi di un'effettiva unificazione strutturale, normativa e, in un certo senso, filosofica del trasporto ferroviario. Si ritenne che, dopo l'abbattimento delle frontiere, il superamento del concetto di *confine* avrebbe supportato e stimolato la ricerca dell'omogeneità dell'idea di mobilità, a vantaggio indubbio dell'unificazione culturale dei Paesi dell'Unione, oltre che dell'economia di ciascun membro.

Ma l'apertura al mercato libero nasce anche come necessità di indurre il settore ad autodeterminarsi e autofinanziarsi, affidando la crescita del fatturato o la semplice copertura dei costi di gestione alle proprie capacità di fare impresa, uscendo dalla logica del finanziamento pubblico, con conseguente sistematica copertura delle voragini di bilancio, caratteristica molto utilizzata dalle grandi società statali del trasporto. Tale necessità si è resa ancora più necessaria negli ultimi anni a causa della crisi economica mondiale che ancora morde le grandi economie degli stati e le piccole economie delle famiglie.

Nonostante le belle intenzioni, però, non si può in questo momento dire che l'operazione sia riuscita.

L'Italia, talvolta in ritardo sulle indicazioni delle istituzioni continentali, per quanto riguarda la liberalizzazione del trasporto ferroviario ha immediatamente ottemperato, con risultati quantomeno discutibili. Balzano immediatamente all'occhio principalmente due fenomeni:

- nonostante la presenza di trentadue imprese di trasporto, la quantità delle merci trasportate su ferro è passata dal 13% del 2000 all'8% odierno;
- nel trasporto passeggeri si sta assistendo al progressivo abbandono delle linee a basso rendimento e alla concentrazione degli investimenti verso quelle pochissime in grado di produrre degli utili.

Andando più nello specifico si può notare che lo sviluppo dell'Alta Velocità non ha sortito i risultati auspicabili dal momento che, ad esempio sulla Roma - Milano, ha sottratto mercato al trasporto aereo ma non ne ha riconquistato nei confronti di quello su gomma. Anzi, paradossalmente, ha consentito a quest'ultimo un ulteriore recupero, ove si consideri che le grandi imprese di trasporto stradale si sono immediatamente impossessate degli spazi lasciati dall'arretramento del Gruppo Ferrovie dello Stato nei collegamenti, ad esempio, con il sud Italia. Solo per dare un'idea, si consideri che tra Roma e Milano ci sono, nelle 24 ore, 38 Freccia rossa, 1 Freccia bianca, 3 Intercity e 2 Espresso, mentre tra Roma e Reggio Calabria 2 Freccia rossa, 1 Freccia argento, 3 Eurostar, 6 Intercity e 1 Espresso. Il rapporto di 42 a 13 lascerebbe pensare ad un sud Italia che non viaggia, ma in realtà non si contano i pullman Gran Turismo che quotidianamente collegano Reggio Calabria o la Sicilia con Roma, Milano, Torino, Bologna e tutte le altre più importanti località del centro - nord.

Il settore del trasporto ad alta velocità e lo sviluppo delle due direttrici principali Torino - Venezia e Milano - Napoli ha le migliori potenzialità poiché, come dicevamo prima, è quello che sembra in grado di finanziarsi dal mercato; per questo motivo è molto appetito e imprese private stanno per debuttarvi. Rimane quindi il problema di cosa fare del resto del trasporto in Italia, perché liberalizzazione non può voler dire, a nostro parere, che le imprese scelgono il pezzetto di mercato più redditizio lasciando le linee scarsamente produttive o più bisognose di adeguamento infrastrutturale alla gestione in perdita dello Stato.

Quindi è giunto il momento di fare una scelta, di decidere se l'Italia può permettersi di rinunciare completamente al trasporto ferroviario, continuando a destinare le migliori risorse all'ulteriore ampliamento della rete viaria e autostradale o se invece - ed è quello che auspichiamo - non si ritenga necessario invertire la rotta, stabilendo definitivamente che lo sviluppo del trasporto su ferro è indispensabile per decongestionare le nostre città e per garantirci dei migliori livelli di vita.

Per fare questo è necessario porre come priorità assoluta il recupero e la riqualificazione delle tratte ferroviarie dismesse o in via di dismissione, con due possibili soluzioni:

- assegnare alle imprese che intendano operare sulle linee maggiormente redditizie anche alcune di quelle socialmente importanti ma con scarsa resa economica;
- stabilire un extra compenso sul costo delle tracce orarie che vada a coprire il trasporto ferroviario interregionale, particolarmente a rischio perché al di fuori sia dai contratti di servizio tra imprese ferroviarie e regioni che dal segmento alta velocità.

Se si osservano i grafici dell'andamento passeggeri/km degli ultimi anni, infatti, si può notare un trend di sostanziale tenuta del numero dei viaggiatori; ma con un'analisi più attenta si può notare che vi è stata una crescita esponenziale del trasporto su treni Alta Velocità, con una conseguente regressione di quello interregionale.

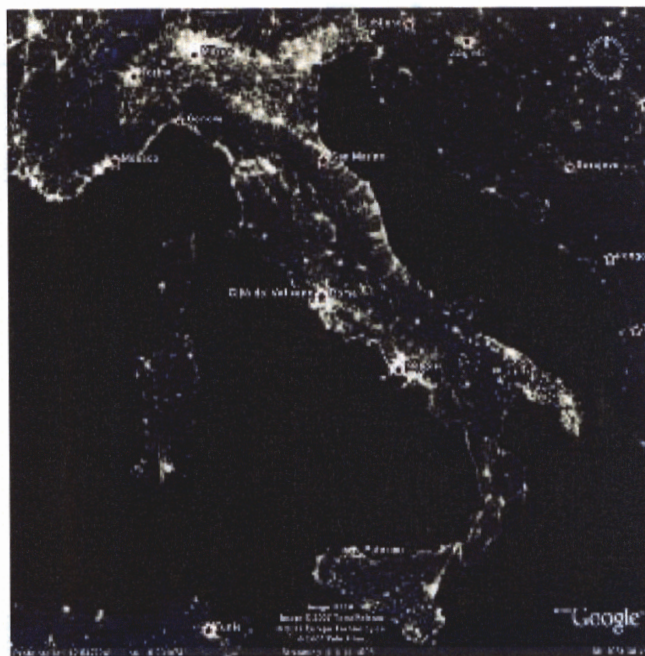
Per il trasporto delle merci, invece, riteniamo che una soluzione possa essere quella di riqualificare gli scali prendendo a modello i sistemi di gestione dei porti. Il gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria deve, in sinergia con gli Enti Locali, ampliare l'offerta infrastrutturale e dei servizi alle Imprese Ferroviarie in modo da stimolare la crescita migliorando e semplificando il servizio. È chiaro che, a tutela degli investimenti e di una corretta concorrenza di mercato, le Imprese Ferroviarie devono acquistarne obbligatoriamente i servizi.

E' di assoluta evidenza che il riequilibrio modale dei sistemi di trasporto, uno degli obiettivi della liberalizzazione, è stato un fallimento, poiché non è stato accompagnato da una dotazione di norme chiare e osservate da tutti.

Noi crediamo che questo non sia più rinviabile. Occorrono regole e normative omogenee che siano garanzia di standard minimi di qualità del servizio e nello stesso tempo fungano da stimolo alle imprese per crescere innovando, facendosi concorrenza non, come è capitato troppo negli ultimi anni, con l'utilizzo di uno sfrenato *dumping* sociale e contrattuale, ma con la qualità del servizio offerto, la chiarezza sul rispetto delle regole e la certezza di un imperativo: il nostro Paese non può più permettersi un sistema di trasporto ferroviario inadeguato ai tempi e alle esigenze dei propri cittadini.

Roma 5 lug. 11

Sviluppo delle infrastrutture ferroviarie alta velocità/alta capacità in Italia



*Le zone illuminate
rappresentano le
concentrazioni
urbane e
industriali del
nostro paese*

*La rete AV/AC del
nostro Paese, esistente
e in costruzione,
collega i centri di
“luce”*

E chi rimane al “Buio”?



Tavola di comparazione dell'offerta commerciale passeggeri fra Roma - Milano e Roma - Reggio Calabria

TRATTA	CATEGORIA	QUANTITA'
Roma / Milano	Freccia rossa	n. 38
	Freccia argento	n. 0
	Freccia bianca	n. 1
	Eurostar	n. 0
	Intercity	n. 3
	Espresso	n. 2
Roma / Reggio Calabria	Freccia rossa	n. 2
	Freccia argento	n. 1
	Freccia bianca	n. 0
	Eurostar	n. 3
	Intercity	n. 6
	Espresso	n. 1

Comparazione fra le principali tratte Alta Velocità di Germania, Francia e Spagna**ITALIA**

AV:	Milano – Roma, ca. 600 km, € 91, durata 3 h – 3 h 30'
IC:	3 IC al giorno, durata 6 h 40', € 49,50

Germania**Monaco – Berlino (ca. 600 km)**

Monaco	Berlino	Tipologia	Durata	Prezzo €
04:54	12:05	ICE	7h 11'	€ 116,00
07:05	14:05	IC	7h 00'	€ 102,00
07:16	13:08	ICE	5h 52'	€ 116,00
09:20	15:20	ICE	6h 00'	€ 116,00
11:16	17:20	ICE	6h 04'	€ 116,00
13:16	19:19	ICE	6h 03'	€ 116,00
14:40	21:21	ICE	6h 41'	€ 116,00
17:16	23:18	ICE	6h 02'	€ 116,00
22:10	08:22	CNL	10h 12'	€137 (compresa poltrona notte)

Francia**Paris Montparnasse – Bordeaux St. Jean (ca. 600 km)**

Parigi	Bordeaux	Tipologia	Durata	Prezzo €
06:10	09:29	TGV	3h 19'	€ 70,80
06:50	10:29	TGV	3h 39'	€ 70,80
07:15	10:23	iDTGV	3h 08'	€ 74,90
07:45	11:13	TGV	3h 28'	€ 85,90
08:10	11:21	iDTGV	3h 11'	€ 74,90
09:15	12:25	TGV	3h 10'	€ 70,80
10:10	13:11	TGV	3h 01'	€ 85,90
10:50	14:22	TGV	3h 32'	€ 70,80
11:30	14:36	TGV	3h 06'	€ 70,80
12:10	15:27	TGV	3h 17'	€ 70,80

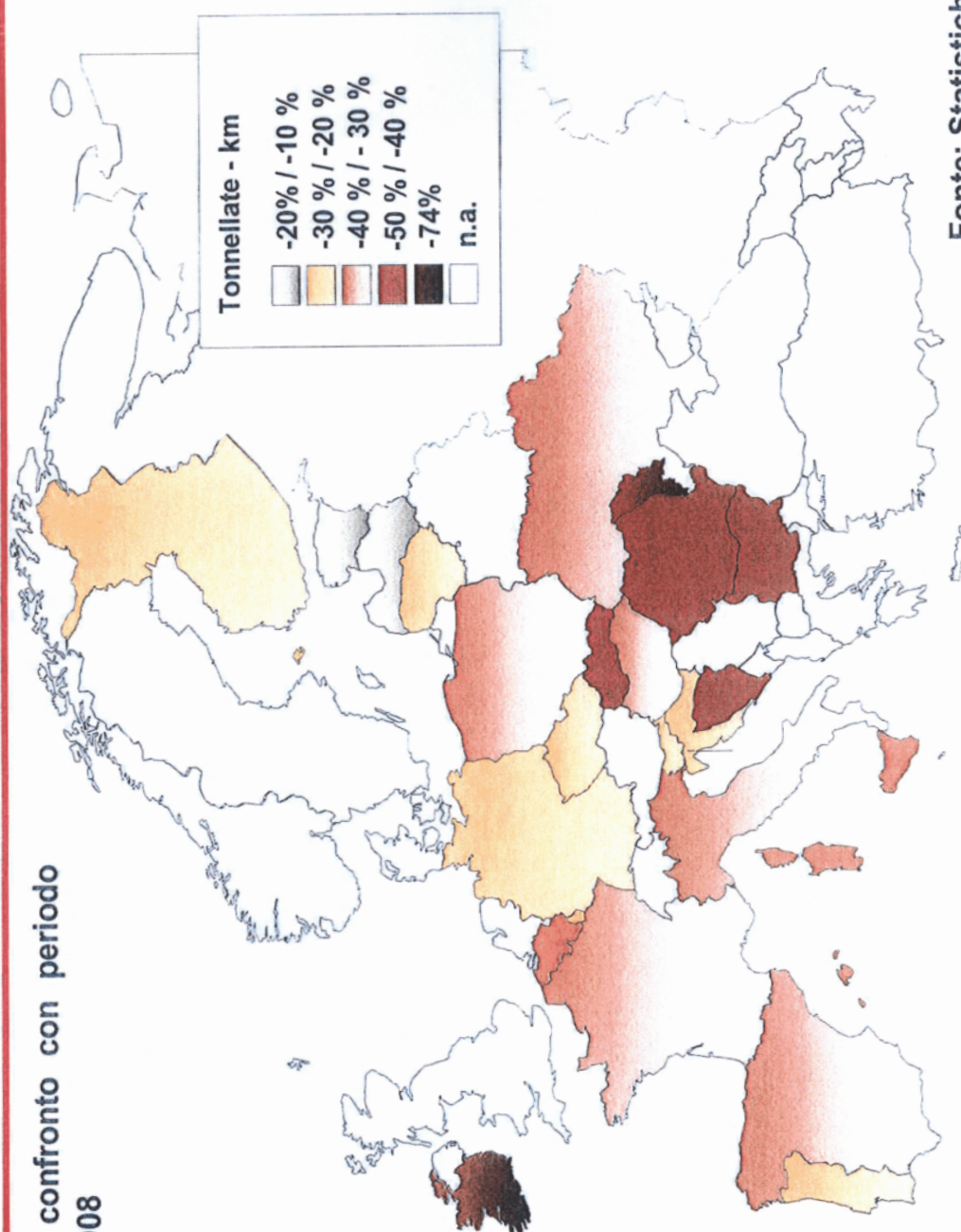
Parigi	Bordeaux	Tipologia	Durata	Prezzo €
14:40	17:42	TGV	3h 02'	€ 70,80
15:15	18:50	TGV	3h35'	€ 70,80
15:50	19:00	TGV	3h 10'	€ 70,80
16:10	19:24	TGV	3h 14'	€ 70,80
17:20	20:22	iDTGV	3h 02'	€ 74,90
17:20	20:22	TGV	3h 02'	€ 85,90
18:25	21:27	TGV	3h 02'	€ 70,80
19:25	22:32	TGV	3h 07'	€ 70,80
Spagna				

Madrid – Barcellona (ca. 630 km)

Madrid	Barcellona	Tipologia	Durata	Prezzo €
05.50	09.02	AVE	3 h. 12 min.	€ 117,60
06.10	08.55	AVE	2 h. 45 min.	€ 138,80
06.30	09.22	AVE	2 h. 52 min.	€ 117,60
07.00	09.43	AVE	2 h. 43 min.	€ 138,80
07.20	10.03	AVE	2 h. 43 min.	€ 138,80
07.30	10.48	AVE	3 h. 18 min.	€ 117,60
08.00	10.43	AVE	2 h. 43 min.	€ 138,80
08.30	11.22	AVE	2 h. 52 min.	€ 117,60
09.30	12.48	AVE	3 h. 18 min.	€ 117,60
10.30	13.22	AVE	2 h. 52 min.	€ 117,60
11.30	14.46	AVE	3 h. 16 min.	€ 117,60
12.30	15.22	AVE	2 h. 52 min.	€ 117,60
13.30	16.48	AVE	3 h. 18 min.	€ 117,60
14.30	17.22	AVE	2 h. 52 min.	€ 117,60
15.00	17.38	AVE	2 h. 38 min.	€ 138,80
15.30	18.48	AVE	3 h. 18 min.	€ 117,60
16.00	18.38	AVE	2 h. 38 min.	€ 138,80
16.30	19.22	AVE	2 h. 52 min.	€ 117,60
17.00	19.38	AVE	2 h. 38 min.	€ 138,80
17.30	20.48	AVE	3 h. 18 min.	€ 117,60
18.00	20.43	AVE	2 h. 43 min.	€ 138,80
18.30	21.22	AVE	2 h. 52 min.	€ 117,60
19.00	21.43	AVE	2 h. 43 min.	€ 138,80
19.30	22.48	AVE	3 h. 18 min.	€ 117,60
20.30	23.48	AVE	3 h. 18 min.	€ 117,60
21.00	23.54	AVE	2 h. 54 min.	€ 117,60
22.50	08.12	Estrella	9 h. 22 min.	€ 44,30

Andamento mercato Europeo ferroviario merci

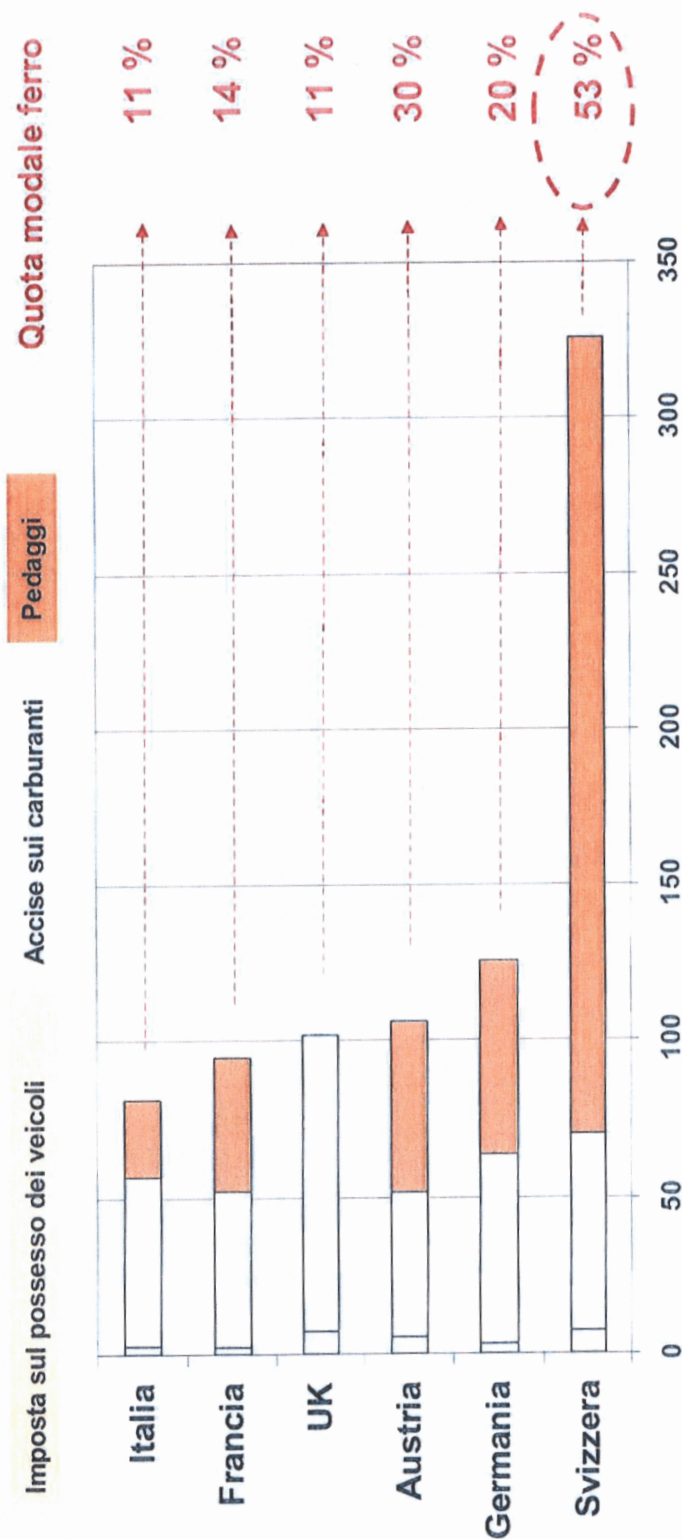
Dati 2009 a confronto con periodo
omogeneo 2008



Fonte: Statistiche UIC

Il mercato del trasporto merci in Italia

Costo trasporto su gomma verso quota modale ferro



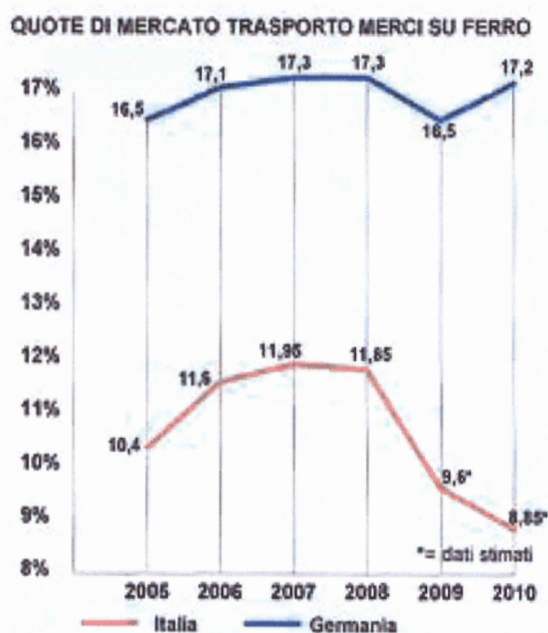
Italia: bassi oneri della strada → quota modale ferro marginale

Indice di saturazione delle principali linee e scali (Nord Italia)

LINEE	
Linea Ventimiglia percentuale di utilizzo	59%
Linea Modane "	17%
Linea Domo-Novara "	76%
Linea Domo-Arona "	67%
Linea Luino "	72%
Linea Chiasso "	80%
Linea Brennero "	76%
Linea Tarvisio "	34%
Linea Villa Opicina "	15%

IMPIANTI (i dati si riferiscono al traffico combinato)	
Torino Orbassano percentuale di utilizzo	32%
Padova Interporto "	55%
Milano Sm.to "	85%
Verona Q.E. "	47%
Bologna IP "	46%

Comparazione delle quote di mercato del trasporto merci su ferro fra Italia e Germania



Proposte per rilanciare il trasporto merci attraverso una diversa gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria

Interventi	Benefici
Estensione del numero degli Impianti dove le attività di manovra sono affidate al GI	Diminuzione dei costi a carico delle IF perché non devono farsi carico dell'organizzazione dei singoli impianti (uomini e mezzi)
Diminuzione degli oneri finanziari contrattuali a carico dei Gestori dei Raccordi che attualmente sono legati ad un minimo di numero dei carri movimentati rispetto ad un deposito finanziario cauzionale iniziale. <i>Eventuali spese di manutenzione dell'infrastruttura per la gestione del Raccordo dovrebbero essere interamente a carico del GI per far in modo di diminuire gli oneri contrattuali</i>	Aumento dei Raccordi in esercizio con aumento dei relativi impianti da cui, le IF, si possono effettuare treni
Individuazione di stazioni o scali che, attualmente gestite in regime di impresenziamento, potrebbero migliorare e semplificare le operazioni di ricevimento o spedizione di carri con un presenziamento del GI mirato e concordato con le IF	Diminuzione dei tempi e costi a carico delle IF

**Or.S.A.****Organizzazione Sindacati Autonomi e di base****SETTORE FERROVIE****SEGRETERIA GENERALE**

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsaferrovie.itE-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

ALLEGATO 5

CONTRIBUTO Or.S.A. TRASPORTI***Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci***

IX Commissione Trasporti – Camera dei Deputati –

Cogliamo l'occasione per ringraziare il Presidente e la Commissione per l'opportunità data che ci permette di dare il nostro contributo in merito ad una problematica particolarmente importante per il lavoro e per il sistema paese.

È evidente che questa indagine conoscitiva tende a fare il punto della situazione in cui versa il trasporto ferroviario italiano delle persone e delle merci, per considerare le esigenze del sistema nell'attuale contesto sociale e industriale italiano e comunitario, per mettere in atto azioni a sostegno dell'intero sistema attraversato, già da qualche anno, da una profonda crisi.

Il processo di liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario delle merci in Italia è iniziato con largo anticipo rispetto agli altri paesi europei ed è avvenuto senza un adeguato quadro normativo per l'apertura di un mercato così importante.

Una scelta che, come è noto, ha messo seriamente in difficoltà le nostre imprese aggredite nel mercato interno da imprese estere che, invece, diversamente dalle nostre, sono state tutelate, nei loro paesi, da normative restrittive che non hanno permesso intrusioni.

Il risultato è, come vedremo, che le maggiori imprese di trasporto ferroviario straniere, le monopoliste, hanno, in questi anni, acquisito fette di mercato italiano anche attraverso il controllo o la partecipazione azionaria di imprese italiane.

La clausola della reciprocità introdotta a suo tempo è risultata troppo generica per poter avere effetti sostanziali. È necessario rafforzarla e renderla efficace anche per le imprese partecipate.

Con l'ingresso nel mercato domestico di queste imprese il primo ed immediato effetto distorto che si è manifestato, peraltro facilmente prevedibile e che il sindacato ha da sempre con preoccupazione evidenziato, risiede nella possibilità di poter assumere qualsiasi contratto di lavoro, anche di tipo individuale, come è effettivamente avvenuto. La concorrenza alle imprese italiane è stata messa in atto ricorrendo al così detto dumping contrattuale.

È evidente che la clausola di reciprocità e le clausole sociali a tutela del lavoro e la sicurezza mancano e sono condizioni e strumenti regolatori indispensabili, oggi assenti, di cui si avverte forte necessità.

Un sistema liberalizzato deve dotarsi di clausole sociali a tutela della sicurezza e del lavoro attraverso la previsione, da un lato, del contratto collettivo – quello della Mobilità - da assumere dalle imprese di trasporto obbligatoriamente per il rilascio e mantenimento della licenza e, dall'altro, per la garanzia e la tutela dei livelli occupazionali in caso di cessione, per vari motivi, dell'attività ad altro operatore ferroviario.

Si coglie l'occasione per evidenziare che il sindacato è impegnato da tempo a realizzare il contratto della Mobilità, un contratto di riferimento per tutte le imprese di trasporto delle merci su ferro e delle persone. Purtroppo la vertenza riscontra evidenti difficoltà derivanti da atteggiamenti dilatori di alcune controparti datoriali ed anche dal ruolo defilato che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha

assunto nonostante l'impegno a realizzare, per via legislativa, le accennate clausole sociali. Una situazione di stallo che costringerà il sindacato a riprendere la conflittualità.

Alle questioni inerenti le regole appena richiamate si aggiungono le questioni delle risorse a sostegno del trasporto ferroviario che sono state nel tempo ridimensionate drasticamente. Sia per il trasporto regionale e locale, sia per il trasporto viaggiatori a lunga percorrenza, sia per le merci e sia per la manutenzione corrente della rete.

Il trasporto regionale e locale prevedibilmente subirà nei prossimi anni una contrazione superiore al 20% nonostante la forte crescita della domanda di trasporto.

Il trasporto merci, privo di ogni sostegno, sta pagando, con la perdita di quote di mercato, il prezzo di una concorrenza con l'autotrasporto sostenuto da incentivazioni statali.

Anche per il trasporto il passeggeri di lunga percorrenza, come vedremo, si intravedono tagli alla produzione del servizio universale per mancanza di risorse.

Una situazione preoccupante le cui origini partono da lontano. Riteniamo utile ricordare che il quadro normativo della liberalizzazione del trasporto ferroviario si è sviluppato a partire dal 1990 su impulso della Comunità Europea con la direttiva 440/90, un processo che si è sviluppato per evoluzioni successive, ma che nei primi dieci anni nonostante una produzione copiosa di atti normativi non ha prodotto effetti pratici sul mercato del trasporto ferroviario.

Solo l'introduzione dei cosiddetti "pacchetti ferroviari", primo, secondo e terzo, ha prodotto un'accelerazione concreta dei processi di liberalizzazione.

In questo quadro con l'art.131, comma 1, della legge n. 388/2000 che sostituiva in campo ferroviario il sistema delle concessioni con il sistema delle licenze (titolo

autorizzatorio) l'Italia anticipava largamente, e imprudentemente aggiungiamo noi, tutto il processo europeo liberalizzando non solo il traffico internazionale ma anche tutto il mercato interno passeggeri e merci.

Basti pensare che solo il “secondo pacchetto” del 2004 ha disposto la liberalizzazione dei mercati nazionali del trasporto merci ferroviario a partire dal 1 gennaio 2007 e la liberalizzazione del solo segmento internazionale del trasporto passeggeri a partire dal 1 gennaio 2010.

A dimostrazione di quanto affermato, solo in Italia è accaduto che tutti i principali player nazionali dei principali paesi europei si sono da tempo insediati con loro filiali o società controllate.

- DB Schenker ha assunto il controllo maggioritario della ex NordCargo di Ferrovie Nord con l'incorporazione della sua società ferroviaria Railion. Inoltre DB Schenker detiene il 30% della società RTC (rail traction company) con sede a Verona, la quale opera sulla direttrice del Brennero sul traffico internazionale in collaborazione con una società satellite di DB (Lokomotion gmbh).
- Captrain con sede ad Avigliana (TO) è la filiale italiana delle SNCF (le ferrovie nazionali francesi).
- SBB Cargo Italia è la filiale italiana delle Ferrovie federali svizzere da quest'anno consociata con Hupac (il principale operatore intermodale svizzero).

Il settore ferroviario, anche a livello europeo, è dotato di norme per ogni sua attività (utilizzo dei mezzi, manutenzione, circolazione, ecc.) l'unica cosa che non è normata è purtroppo l'utilizzo della forza lavoro e nello scenario italiano, dove i contratti collettivi nazionali di lavoro non sono obbligatori per le imprese, questa situazione si configura come una vera e propria operazione di dumping, non tanto sui salari

quanto sugli orari e sulle norme di lavoro dei nuovi ferrovieri creando, a nostro avviso, anche potenziali rischi per la sicurezza.

Basti pensare che i macchinisti di queste imprese possono stare alla guida dei treni anche per 12 ore nell'orario notturno. Non a caso molte di queste imprese hanno scelto di utilizzare il CCNL Autoferrotranvieri che facendo riferimento al TPL non si è mai, ovviamente, preoccupato di disciplinare il lavoro notturno marginale nel trasporto locale ma invece prevalente nel trasporto merci ferroviario.

Queste imprese godono di un doppio vantaggio, oltre alla deregulation sulle norme del lavoro, utilizzano il vantaggio di poter esternalizzare molte attività che in regime di subappalto vengono ovviamente fruite a costi molto inferiori a quelli dei dipendenti di FS che sono invece tutelati da un Contratto collettivo che per materie e tradizione è senz'altro da considerare il CCNL di riferimento.

Ciò nonostante in questi anni le nuove imprese ferroviarie del settore Cargo non hanno affatto ampliato la quota di mercato del trasporto ferroviario merci.

Se si prendono i dati complessi del trasporto merci ferroviario a partire dalla liberalizzazione si può agevolmente vedere che la quota di produzione dei privati fino al 2007 sostituiva le perdite di produzione di Trenitalia Cargo, mentre dal 2007 ad oggi mentre Trenitalia Cargo dimezzava la propria produzione queste imprese private non sono state neppure in grado di operare in sostituzione.

In questo modo la loro produzione pur rimanendo sostanzialmente la stessa, ha raddoppiato negli ultimi due anni la propria quota di mercato, un interessante dato statistico che però non ha nessun significato per l'economia del paese.

Anche dal punto di vista occupazionale le cose non son andate diversamente, i nuovi ferrovieri delle imprese private non quantificano neppure la metà dei tagli di organico fatti in questi anni da Trenitalia Cargo.

La crisi del trasporto merci ferroviario è strettamente legata alla deregulation del trasporto merci su gomma, la cui competitività è fondata sul mancato rispetto dei limiti di carico, di velocità e di orari di lavoro.

Questo aspetto sommato al significativo ammontare di sussidi pubblici di cui è beneficiario l'autotrasporto sono la chiave di volta della crisi del trasporto ferroviario merci, crisi che alle condizioni date non può avere risposte né dalla concorrenza né dalle nuove imprese private.

Da questo stato di crisi dipende anche la scelta di una progressiva chiusura degli scali merci diffusi sul territorio, scali che, per un rilancio del trasporto merci ferroviario in uno scenario produttivo come quello italiano, caratterizzato da piccola e media industria diffusa sul territorio, sarebbero assolutamente necessari.

L'impresenziamento degli scali e la loro chiusura assume carattere di irreversibilità pertanto l'auspicata ripresa della produzione industriale non potrà essere intercettata e avere ritorni nelle attività di trasporto su ferro.

Riteniamo opportuno evidenziare che la scelta organizzativa ed industriale del gruppo FS di ridimensionare e addirittura abbandonare aree importanti del nostro paese come il Mezzogiorno non è da noi condivisa.

I decreti attuativi del Dlgs n.7/2010 "Eurovignette" potrebbero essere un primo banco di prova a verifica della volontà politica sul riequilibrio verso la modalità ferroviaria insieme alla rivitalizzazione degli incentivi al trasporto combinato.

Un discorso a parte merita il trasporto delle merci pericolose e nocive. Dopo il disastro di Viareggio, che ha provocato 32 morti, decine di feriti e la distruzione di un intero quartiere della cittadina toscana, si sono riscontrate gravi lacune riguardo all'applicazione delle procedure di messa in servizio di carri esteri utilizzati per il trasporto interno, altrimenti detto cabotaggio, al punto da indurre gli inquirenti a

sostenere che nella rete ferroviaria italiana siano transitati carri, per circa quattro anni, privi delle necessarie autorizzazioni.

Trasporto Regionale

Le poche gare effettuate sinora nel trasporto ferroviario regionale hanno dimostrato che non sono in grado di produrre risparmi anzi, sicuramente i costi delle strutture tecniche regionali che hanno curato la messa a gara dei servizi, sono diventati costi aggiuntivi alla gestione del trasporto ferroviario regionale.

Qualcuno aveva coltivato l'illusione che la semplice messa a gara dei servizi ferroviari regionali avrebbe portato molte aziende europee a offrire treni nuovi e costi di gestione più bassi. Così non è stato.

La crisi del trasporto ferroviario regionale evidenziata anche nel rapporto "Pendolaria 2010" di Legambiente è concentrata sostanzialmente su due fattori:

- Materiale rotabile vecchio, in molti casi vicino ai 40 anni;
- Poca manutenzione preventiva, in genere si supera di poco il 40% e troppa manutenzione correttiva (dopo i guasti) che sfiora il 60%.

Queste due condizioni sono quelle che determinano per la quasi totalità gli aspetti critici del trasporto regionale: materiale vecchio significa poco comfort, poca manutenzione vuol dire troppi guasti che portano ritardi e disservizi.

L'uscita da questa situazione ovviamente richiederebbe forti investimenti per il rinnovo dei treni, sappiamo che questa operazione richiede tempi lunghi ma è necessario che sia pianificata in misura più congrua di quanto lo sia stato fino ad oggi.

Aumentare il livello di manutenzione preventiva è invece una operazione attuabile in tempi brevi, basta invertire il diradamento degli interventi di manutenzione praticato in questi anni dove si è prestato più attenzione ai bilanci che alla qualità

del servizio fornito, è ovvio comunque che maggiore manutenzione significa, anche in una logica di razionalizzazione, maggiori costi.

I recenti tagli ai finanziamenti del trasporto locale vanno invece in direzione contraria, il sotto finanziamento dei servizi porta solo al taglio degli stessi nelle aree più deboli del paese con le inevitabili ricadute occupazionali e ad una gestione che è obbligata a mantenere in servizio i vecchi treni con una manutenzione ridotta al minimo.

Riteniamo comunque che alcuni disservizi che insistono sul trasporto regionale siano imputabili anche a scelte aziendali sbagliate e non condivise che in questi giorni stanno producendo effetti negativi per i pendolari, con la soppressione di decine di treni, dovuti all'introduzione di un nuovo sistema di gestione del personale dei treni (IVU) nonostante le segnalazioni del personale e del nostro sindacato. Iniziativa peraltro in evidente conflitto con le norme contrattuali e che si aggiunge alle altre argomentazioni già motivo di conflittualità nel Gruppo FS.

Trasporto Passeggeri Lunga Percorrenza

Anche per il segmento del trasporto dei viaggiatori a Lunga Percorrenza il taglio delle risorse, per il servizio universale, produrrà ulteriori effetti negativi. Vengono paventate riduzioni di produzione con effetti pesanti per le fasce sociali che non possono permettersi l'AV e per interi territori.

D'altronde il servizio AV resta territorialmente limitato e per questo non fruibile dalla stragrande maggioranza dei cittadini che hanno comunque diritto ad un servizio alternativo di qualità. Invece si delinea la cancellazione di circa 150 treni passeggeri di Lunga Percorrenza (IC, ES City).

L'aumento dell'offerta AV e la sua concentrazione, hanno coinciso con il progressivo abbandono del trasporto passeggeri non AV con la conseguenza, come si diceva, che una parte dei cittadini italiani (quelli non serviti da AV) ha visto retrocedere

vistosamente l'offerta di trasporto ferroviario, mentre l'altra parte ha visto aumentare vistosamente i costi del trasporto ferroviario.

Una scelta che riteniamo sbagliata e sulla quale l'azionista è chiamato alle proprie responsabilità.

Problemi che con difficoltà trovano spazi di discussione, d'altronde lo scontro che già si intravede sull'AV con l'entrata in servizio entro la fine dell'anno, della nuova società di trasporto NTV, sta catalizzando l'attenzione e rischia di far passare in secondo piano le istanze di chi fruisce del servizio offerto nella restante rete ferroviaria.

Evidenziamo che la nuova società, nel cui capitale sociale partecipa anche la monopolista francese SNCF, potrà permettersi il vantaggio competitivo dovuto al tipo di contratto di lavoro adottato (commercio).

RFI

Da molte parti in questi anni la presenza della holding FS spa, quale elemento di collegamento societario tra gestore della rete (RFI spa) e l'impresa ferroviaria (Trenitalia spa) è stato indicato quale elemento distorsivo della concorrenza.

Noi, francamente, abbiamo sempre avuto l'impressione opposta e cioè che molto spesso sono state semplificate norme e procedure per facilitare l'avviamento delle nuove imprese, a volte con il prestito a costi irrisori di locomotive.

Certo, l'attività ferroviaria è un'attività tecnicamente complessa, è quindi auspicabile che a presidio della sicurezza, ottenere certificati di sicurezza e omologazioni dei mezzi di trazione e del materiale rotabile avvenga attraverso una procedura assolutamente accurata e affidabile. Le semplificazioni possono portare a rischi per la sicurezza assolutamente inaccettabili.

Le recenti polemiche sulla nuova edizione del PIR (prospetto informativo rete ovvero le regole di accesso alla rete ferroviaria) possono dare la misura di quanto appena affermato.

Il principio di consentire la richiesta delle tracce orarie solo a chi abbia già il certificato di sicurezza è corretto e la regolazione è analoga ad altri paesi europei.

Anche la necessità di locomotive di soccorso e carri gru dislocati nelle principali stazioni della rete è una richiesta assolutamente razionale.

Altra cosa importante, che necessita di un vero e coordinato sforzo organizzativo tra Impresa di Trasporto, Gestore dell'Infrastruttura e Servizio Sanitario Nazionale, è rappresentato dall'obbligo di soccorso alle persone da garantire in tempi celebri.

Certo, è probabilmente un'attività da esercitare collettivamente ma è impensabile che le nuove imprese ferroviarie si possano sottrarre a questa responsabilità. RFI nel porre il problema non ha voluto porre ostacoli alle nuove imprese ferroviarie ma, secondo noi, ha correttamente esercitato il suo ruolo di gestore della rete chiedendo alle imprese ferroviarie l'assunzione di elementi fondamentali per la sicurezza.

Con la costituzione dell'ANSF (agenzia nazionale sicurezza ferroviaria) e la funzione regolatrice dell'URSF il ruolo di RFI si riduce come è giusto che sia ad un ruolo meramente tecnico di gestore della rete, i compiti di regolazione del mercato dovrebbero essere svolti da un'Authority a cui il Parlamento fornisca un indirizzo chiaro non solo riguardo alla regolazione del mercato ma anche alla tutela degli aspetti socio-economici che il trasporto ferroviario determina nelle diverse aree del paese.

La rete ferroviaria italiana è oggi una rete all'avanguardia per sicurezza e tecnologia, anche grazie al ruolo del sindacato che ha imposto che le tecnologie di controllo

della marcia dei treni fossero adottate sull'intera rete ferroviaria e non già con criteri selettivi come, invece erano orientate le F.S..

Questo primato è però frutto di consistenti investimenti pubblici e per essere mantenuto ha bisogno di un flusso di risorse certo ed adeguato, tali da poter garantire e pianificare un adeguato livello di manutenzione e innovazione tecnologica.

I livelli di sicurezza raggiunti sono ancora insufficienti e bisogna fare di più. Molti gli incidenti mortali (36 dal 2005 ad oggi) legati alle attività manutentive della rete ferroviaria che coinvolge i dipendenti del gruppo FS, ma anche ferrovieri di imprese private.

Situazioni che il sindacato ha con forza e continuità denunciato e che comunque restano irrisolte al punto che l'ANF ha dovuto emanare norme cautelative (Decreto n. 16/2010 del 22 dicembre 2010), che il Gestore dell'Infrastruttura non si è mostrato pronto al suo recepimento ed oggi ha difficoltà ad applicarle, difficoltà queste, che hanno indotto l'Agenzia a concedere una congrua, quanto illogica, proroga.

Conclusioni

Il processo di liberalizzazione necessita quindi innanzitutto di regole minime ma cogenti principalmente a tutela della sicurezza, per l'utilizzo e la tutela del lavoro, contro il dumping sociale (le Clausole Sociali), per la reciprocità, **e di risorse** a sostegno del servizio universale, quale garanzia di un adeguato livello di servizi ferroviari per tutte le aree del paese.

Risorse necessarie per il miglioramento della qualità e regolarità del trasporto pendolare e per un riequilibrio nel trasporto merci rispetto all'autotrasporto in materia di incentivi e di maggior rispetto delle regole a presidio della sicurezza, per

un riequilibrio modale necessario anche per i livelli di inquinamento ambientale, per la viabilità, per l'incidentalità.

La questione delle risorse porta ad alcune considerazioni sulle scelte che, da quanto si apprende dalla stampa, il gruppo FS si appresterebbe a fare circa la quotazione in borsa del segmento AV e alla modifica della struttura societaria.

L'azienda FS integrata temiamo stia cedendo il passo allo "spezzatino" che, se da un lato consentirà la quotazione in borsa del segmento produttivo, dall'altro non consentirà di cogliere le economie di scala né a livello gestionale, né a livello operativo e industriale con grave nocumento per le casse dell'azienda e dell'azionista.

Il nuovo Piano Industriale è stato presentato a tutti, meno che alle organizzazioni sindacali e ciò, oltre ad evidenziare un livello di relazioni industriali degradato, ci preoccupa perché temiamo che l'unicità del gruppo FS, aspetto per noi fondamentale, stia venendo meno.

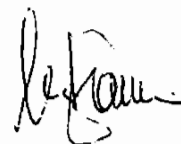
Un Piano che secondo le indiscrezioni sarebbe pesantissimo con notevoli ripercussioni per il lavoro, per le scelte industriali e appunto per l'unicità del gruppo. Anche su questo l'azionista dovrebbe far conoscere l'indirizzo assunto.

L'Or.S.A. Trasporti considerata l'importanza dei temi qui trattati in modo certamente sintetico si rende disponibile per gli approfondimenti che la Commissione riterrà necessari.

Cordiali saluti

Roma, 4 luglio 2011

Pasquale Giammarco
(Segreteria Generale OrSA Trasporti)





ALLEGATO 6

IX Commissione Trasporti, Poste, Telecomunicazioni

fax 0667609862

com_trasporti@camera.it

Prot. LP/110714/00038

Nel merito degli argomenti del programma dell'audizione del 05/07/2011 la nostra organizzazione ritiene di dover sintetizzare, in questa breve memoria, alcuni aspetti.

Le trasformazioni, inerenti le liberalizzazioni già attuate e quelle riferibili al periodo futuro accennato nella presentazione del programma dell'audizione, non ci forniscono dati confortanti nell'attualità e per lo sviluppo a venire.

I dati che riferiscono dell'andamento del trasporto nel settore maggiormente interessato dall'ingresso dei vettori privati, quello delle merci, sono in sofferenza e non mostrano segni di ripresa anche a fronte degli ultimi interventi attuati.

La modifica dell'equipaggio treno e del mansionario degli operatori, operata a novembre dello scorso anno, non ha portato nel semestre successivo di osservazione i risultati cercati (~ 2% delle merci trasportate), dimostrando che pensando di agire solo e unicamente sul costo del lavoro in termini di fattore umano non è la risposta al problema.

Altri interventi vanno sperimentati e riguardano l'azione di un ente che dovrà avere il compito istituzionale di regolare il trasporto nella composizione delle sue molteplici forme, con la garanzia degli interessi primari nell'adozione di regole e norme quali: salvaguardia degli interessi della collettività a fronte di ricavi e profitti di singoli o di gruppi ristretti, ricerca di una mobilità sostenibile per gli scenari che si configureranno nel breve e medio periodo, protezione dell'ambiente e riduzione delle emissioni imputabili al traffico privato ed al trasporto su gomma di merci, recupero del territorio sottratto con interventi di gestione dei flussi di persone e cose, non pianificati.

Veniamo quindi alla nostra richiesta per il legislatore: un intervento globale di riordino del settore dei trasporti che coinvolga diversi aspetti non trascurabili dell'economia e della programmazione del Paese.

Un rassetto da parte governativa di un settore in una strategia complessiva, che tenga presente le trasformazioni proposte dalla attuale crisi economica e che sostenga un modello di sviluppo sostenibile, con le risorse disponibili e con le riserve energetiche a disposizione oggi e a quali costi domani.

In questa chiave di lettura l'ingresso di privati nel settore della mobilità di persone e cose non potrebbe essere ammesso se non a condizioni e regole ben definite, anche se normato da una regola comunitaria.

Fra queste l'abolizione di concorrenza fra vettori (aerei vs treni) che portano ad investimenti ridondanti che sottraggono energie ad altri versanti dello stesso comparto.

Sul versante delle scelte politiche e sindacali registriamo un pericoloso e ormai allarmante sbandamento, con vettori privati che operano sul ferro con contratti di tutt'altra natura, aventi un

unico obiettivo, quello di abbattere a qualsiasi prezzo il costo del lavoro, con il risultato di aver innescato un fenomeno di dumping fra società e fra comparti.

Le modifiche intervenute negli ultimi anni non saranno foriere di positivi sviluppi ma, diversamente, ci porteranno ad emulare modelli di trasporto che non rappresentano di certo esempi vincenti, come quello britannico, sembrando gli stessi, piuttosto, strade da evitare, soprattutto se analizziamo il problema anche in termini di sicurezza per chi lavora e per chi viene trasportato. Proprio da parte della CEE veniva considerato, come necessario, un periodo di tempo per armonizzare i vari regolamenti da recepire e le stesse norme già esistenti in materia di sicurezza per ogni paese.

Il disastro di Viareggio ha posto in drammatica evidenza come alcune politiche affidate alla sola fredda logica della speculazione economica, e non verificate nella realtà, possano letteralmente esplodere in tutta la loro pericolosità.

Un primato dello Stato e di un suo ente regolatore doveva essere imposto a più largo spettro soprattutto nella fase dell'ingresso dei privati nel comparto, specialmente in tutte quelle variabili costituenti il termine ultimo della sicurezza nel trasporto su ferro.

Uno Stato che paga, attraverso noi tutti, i costi di trasformazione dal regime monopolistico a quello di un presunto libero mercato, perché comunque spenderà e continuerà a corrispondere in termini di rete, a fronte di guadagni che dovremo verificare quali contributi porteranno al settore, deve mantenere, in ogni caso, il controllo certo della strategia del settore, in termini politici, di organizzazione e di spese certe.

Se stringiamo il campo di osservazione sul trasporto ad Alta Velocità e su quello Regionale non possiamo che confermare la nota già espressa in merito ad un regime possibile di trasporto nel rispetto del diritto di mobilità di tutti. Questo porta a chiedere di non strangolare i treni di chi viaggia quotidianamente (e che non possiamo neanche immaginare di riconsegnare alla gomma) a favore di un pezzo di quello che rappresenta il prodotto finito del trasporto ferroviario, seppur quello più redditizio per gli operatori privati. Il ruolo di servizio sociale, sempre espresso dalla ferrovia in tutta la sua storia, non può essere dimenticato; soprattutto in questa congiuntura economica.

Nella definizione di questo genere di trasporto, quello esteso e diffuso soprattutto verso ceti meno abbienti, dobbiamo ricordare come la pianificazione e la programmazione, sporadica e non costante, del trasporto locale ha spesso incontrato l'ultima grande espansione urbanistica dei grandi centri italiani non mancando di ridefinire la rendita fondiaria e del patrimonio edilizio cittadino, semplicemente scegliendo di intervenire su una direttrice o addirittura su una singola stazione o fermata della linea.

Addirittura in alcuni casi si assiste all'intervento sul vettore ferroviario per effettuare un risanamento del tessuto urbano ormai danneggiato da una politica urbanistica inesistente o priva di programma: proprio quei caratteri che andavamo ricercando nella definizione di un intervento da parte del legislatore, arbitro naturale di quella interazione fra leve di un meccanismo più generale del Paese, che legano in maniera indissolubile i trasporti all'intera economia ed alle scelte politiche connesse. Scelte che devono rappresentare gli interessi più ampi della popolazione, della collettività, prima del profitto di pochi.

Roma, 14 luglio 2011

USB Lavoro Privato

PAGINA BIANCA

€ 4,00



16STC0014620