

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 complementarietà 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