

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