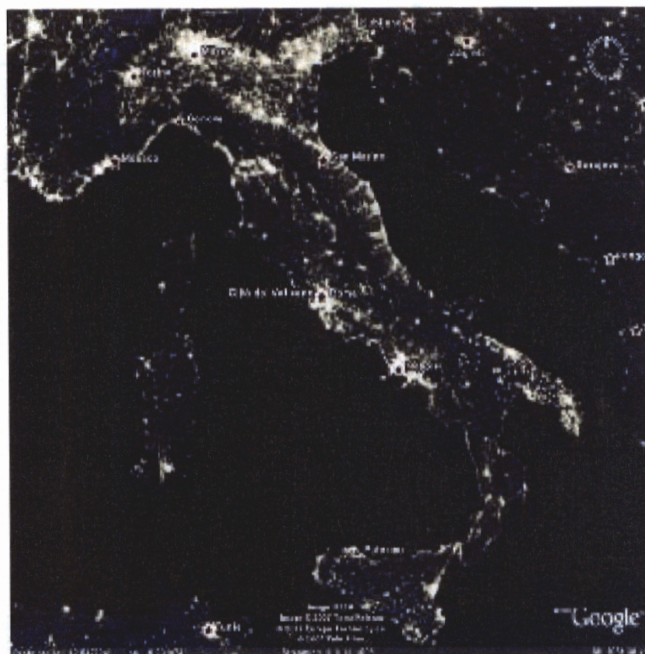


Sviluppo delle infrastrutture ferroviarie alta velocità/alta capacità in Italia



*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

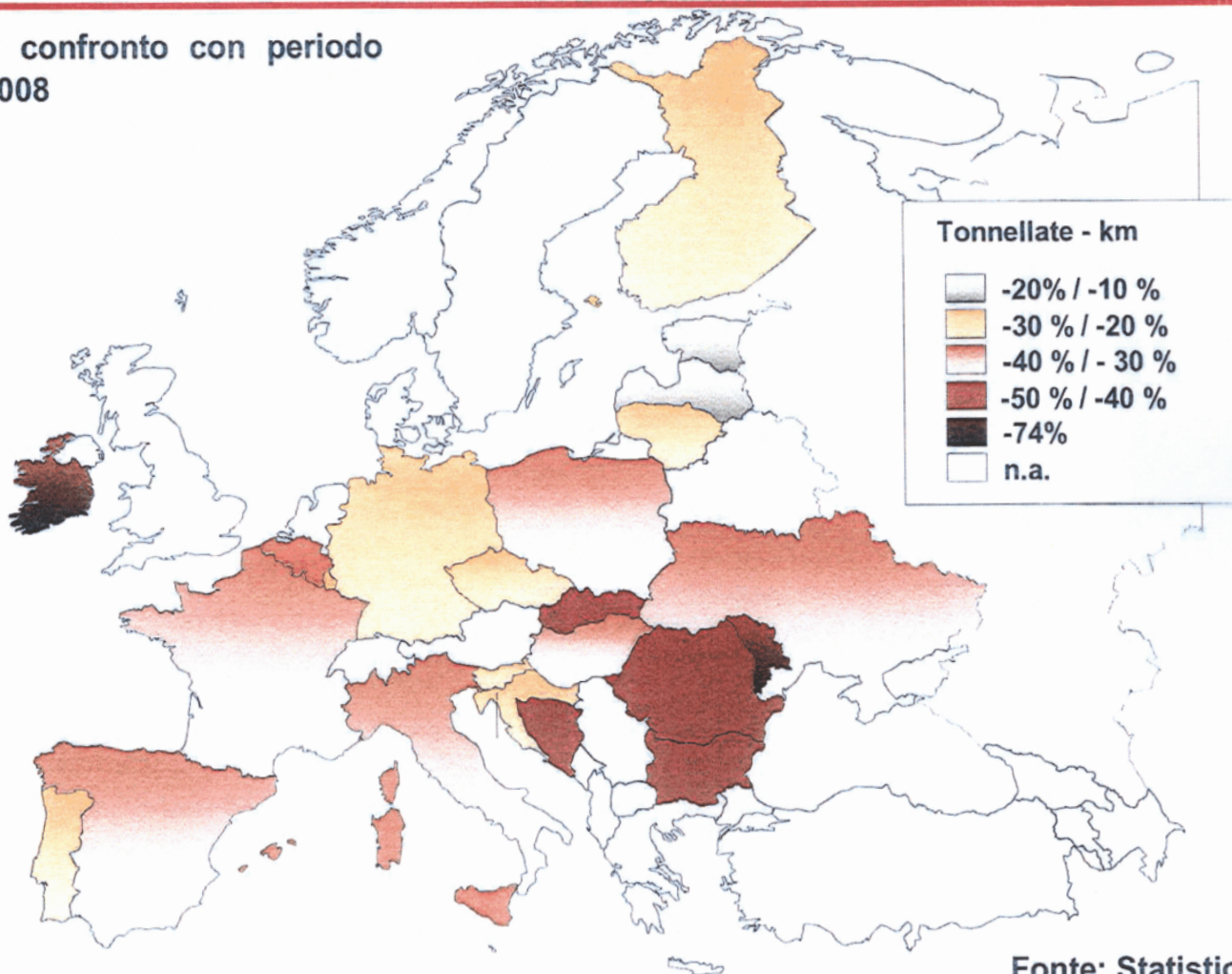
Parigi	Bordeaux	Tipologia	Durata	Prezzo €
14:40	17:42	TGV	3h 02'	€ 70,80
15:15	18:50	TGV	3h35'	€ 70,80
15:50	19:00	TGV	3h 10'	€ 70,80
16:10	19:24	TGV	3h 14'	€ 70,80
17:20	20:22	iDTGV	3h 02'	€ 74,90
17:20	20:22	TGV	3h 02'	€ 85,90
18:25	21:27	TGV	3h 02'	€ 70,80
19:25	22:32	TGV	3h 07'	€ 70,80
Spagna				

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

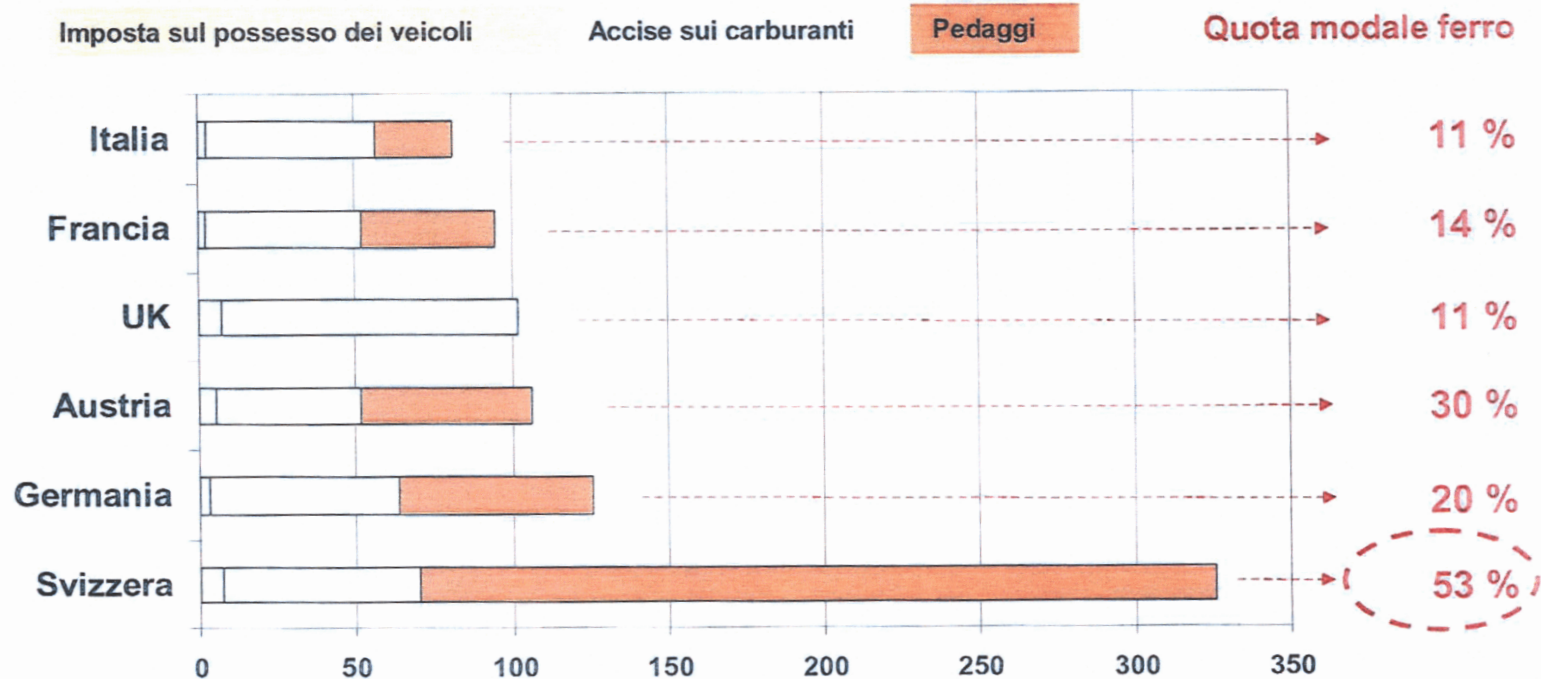
Dati 2009 a confronto con periodo
omogeneo 2008



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

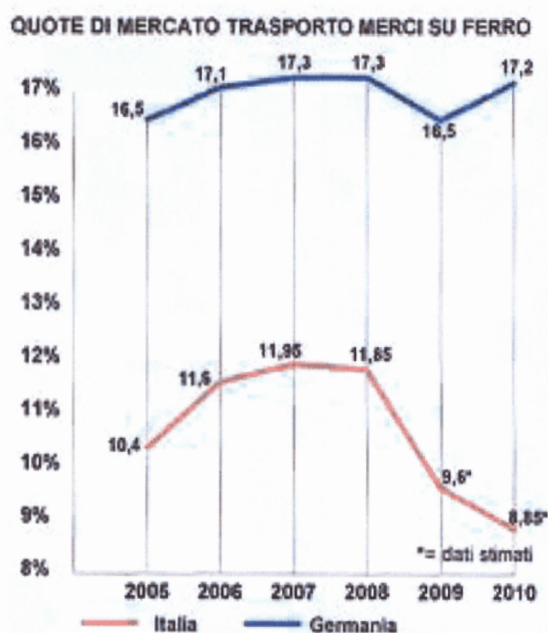
Fonte ECMT DataBase_08

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