

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

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

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

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

RFI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusioni

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

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

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

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

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

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

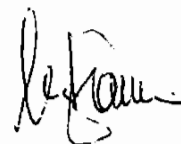
Un Piano che secondo le indiscrezioni sarebbe pesantissimo con notevoli ripercussioni per il lavoro, per le scelte industriali e appunto per l'unicità del gruppo. Anche su questo l'azionista dovrebbe far conoscere l'indirizzo assunto.

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

Cordiali saluti

Roma, 4 luglio 2011

Pasquale Giammarco
(Segreteria Generale OrSA Trasporti)





ALLEGATO 6

IX Commissione Trasporti , Poste, Telecomunicazioni

fax 0667609862

com_trasporti@camera.it

Prot. LP/110714/00038

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Roma, 14 luglio 2011

USB Lavoro Privato