

Roma, 18 giugno 2007

On. Enrico Letta  
Presidenza Consiglio dei Ministri

On. Alessandro Bianchi  
Ministro Trasporti

On. Cesare Damiano  
Ministro del Lavoro

On. Antonio Di Pietro  
Ministro Infrastrutture

On. Pierluigi Bersani  
Ministro Sviluppo Economico

On. Meta Michele Pompeo  
Presidente IX Commissione Trasporti  
Camera dei Deputati

Sen. Anna Donati  
Presidente VIII Commissione Lavori  
Pubblici e comunicazione  
Senato della Repubblica

p.c.

Prof. Innocenzo Cipolletta  
Presidente FS SpA

Ing. Mauro Moretti  
Amministratore Delegato FS Spa

Capi Gruppo  
Camera dei Deputati  
Senato della Repubblica

oggetto: liberalizzazione ferroviaria e necessità di un adeguato sistema di regole

Le segreterie nazionali Cgil, Cisl, Uil e Ugl unitamente alle Organizzazioni di categoria Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Orsa, Ugl Ferrovie e Fast, in occasione dell'incontro con la Presidenza del Consiglio dei Ministri del 15 Maggio u.s. hanno concordato con il Governo un percorso di confronto sulle questioni riguardanti il trasporto ferroviario.

Sono stati concordati tre tavoli che, sviluppandosi in parallelo, prevedono un incontro conclusivo da tenersi a Palazzo Chigi.

I tre tavoli riguardano in particolare: la regolazione della concorrenza e dell'accesso al mercato nonché la definizione del servizio universale, il contratto unico di riferimento per l'intero settore e il piano d'impresa FS.

Alla data odierna si sono tenuti due incontri, il primo il 30 maggio sul piano d'impresa e il secondo il 14 giugno sulla regolazione del mercato.

Mentre si avviavano con ritardo sui tempi previsti i tavoli di confronto, il Parlamento, su proposta del Governo, ha completato le votazioni alla Camera dei Deputati, del D.Lgs. 2272 (decreto Bersani) che contiene, all'art. 10 norme in aperto contrasto con la necessità di una regolazione equilibrata della liberalizzazione ferroviaria e con i contenuti dell'intesa raggiunta il 15 maggio con la Presidenza del Consiglio.

Le scriventi segreterie nazionali, come hanno fatto nel corso dei due incontri con il Governo, chiedono il ripristino dei contenuti dell'accordo per quanto riguarda il metodo, riportando il confronto ai tavoli previsti, e per le ragioni di merito in quanto le decisioni che si vanno assumendo non corrispondono agli impegni assunti dal Governo.

Le organizzazioni sindacali chiedono pertanto che le questioni oggetto del confronto siano riportate al tavolo invitando il Governo a consentire che questo avvenga in raccordo con il percorso parlamentare del citato provvedimento di legge.

L'art. 10 nella versione approvata alla Camera dei Deputati, contiene norme insufficienti e non rappresenta certamente la regolazione del mercato che il Governo si è impegnato a definire nel corso dell'incontro del 15 maggio.

Di seguito si riportano le principali osservazioni relative alle carenze del testo che rappresentano anche la conferma delle richieste già avanzate al Governo:

## **Comma 2**

La liberalizzazione del trasporto viaggiatori su media e lunga percorrenza avviene senza che siano previsti criteri di riequilibrio tra gli utili rivenienti dalla parte commerciale del trasporto ferroviario e quella che sarà definita servizio universale da sottoporre a onere di compensazione pubblica. L'estrapolazione della sola parte commercialmente contendibile dall'insieme del servizio ferroviario si presenta come la più evidente privatizzazione dei profitti e socializzazione delle perdite.

Il cittadino consumatore non avrà peraltro alcun vantaggio da questa liberalizzazione:

- servizi commerciali, che rappresentano una parte limitata dell'offerta, saranno a tariffe libere e difficilmente si può ipotizzare una loro riduzione;
- sul servizio universale grava l'incertezza relativa ai livelli di servizio offerto e alla loro qualità che dipendono dalle risorse disponibili e anche in questo caso le tariffe non potranno che aumentare;
- in ogni caso, a parità di offerta i costi per la collettività non potranno che aumentare, considerato che una parte degli utili verrà assorbita dai concorrenti senza ritorni verso il servizio universale.
- Sono facilmente intuibili le ricadute in termini di ulteriore squilibrio modale a favore del trasporto su gomma di merci e viaggiatori.

## **Comma 6**

La formulazione relativa alla reciprocità non sembra efficace a garantire il necessario equilibrio con le compagnie pubbliche di altri paesi europei.

## Mancano nel testo:

- **Comma 3 bis e comma 16 della formulazione del 28 maggio**

Sono stati eliminati dal testo votato alla Camera e, a giudizio dalle scriventi, andrebbero recuperati

- **Regole comuni per il lavoro:**

la necessità di regolare la concorrenza evitando i dumping contrattuali non registra alcuna risposta nel testo dell'art. 10.

In questo modo la concorrenza si potrà sviluppare, così come è avvenuto nel trasporto ferroviario merci, attraverso la deregolazione contrattuale, fino ai contratti individuali applicati in forma collettiva.

L'applicazione del contratto delle attività ferroviarie, sottoscritto con Confindustria il 16 aprile 2003, a tutte le imprese ferroviarie italiane rimane la principale rivendicazione alla base della vertenza sindacale.

Il sindacato ritiene pertanto indispensabile che il contratto delle attività ferroviarie sia riconosciuto tra i vincoli relativi ai criteri di accesso a tutta l'infrastruttura ferroviaria del nostro paese, in tutte le tipologie del trasporto dei passeggeri e delle merci.

In tutte le imprese la contrattazione di secondo livello troverà le soluzioni più idonee alle diversità produttive sulla base di regole contrattuali comuni.

- **Sicurezza**

non viene prevista alcuna modifica all'articolo 10 del decreto legislativo 188/2003 (certificato di sicurezza) in coerenza con quanto espresso dalla Direttiva CE/49/2004 (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie comunitarie) circa il nesso intercorrente tra le condizioni di impiego del personale e la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Le segreterie nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Orsa, Ugl Ferrovie e Fast considerano le questioni esposte in precedenza assolutamente prioritarie e tali da condizionare negativamente la possibilità di confronto sul piano d'impresa di FS che risulta ancora gravato da troppe incognite relative alla possibilità di sviluppo, in assenza della definizione di regole certe ed equilibrate per l'ulteriore apertura del mercato che il Governo si accinge a mettere in atto.

Per queste ragioni confermano la mobilitazione della categoria e lo sciopero nazionale di 24 ore previsto per i giorni 21 e 22 giugno 2007.

### Le Segreterie Nazionali

**Filt**  
(F. Nasso)



**Fit**  
(G. Luciano)



**Uilt**  
(D. Del Grosso)



**Or.S.A.**  
(A. Romeo)



**Fast-Ferrovie**  
(P. Serbassi)



**Ugl**  
(U. Nespoli)



