



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel. 06/4456789 Fax 06/441 04333

Sito internet: www.sindacatoorsa.it

e-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Convegno: Liberalizzazione del Trasporto Ferroviario, è l'ora delle regole!
Roma – Centro Congressi Frentani – 13 Giugno 2007

Relazione introduttiva del Segretario Gen.le Or.S.A. Armando Romeo

Rivolgo un caro saluto a tutti i presenti ed un ringraziamento ai graditi ospiti, che hanno accolto l'invito a prendere parte a questo incontro, il cui obiettivo è quello di fare, come si dice, il punto della situazione, mettere a fuoco alcuni importanti aspetti, a tutti i presenti ben noti, ed individuare un percorso concreto, celere e senza ostacoli, che possa poi condurre, sulla scia del recente accordo siglato lo scorso 15 maggio a palazzo Chigi, ad una regolamentazione della competizione e dell'accesso al mercato del lavoro nel trasporto ferroviario, ad una definizione chiara del servizio universale, alla costruzione di un contratto collettivo concretamente idoneo a disciplinare uniformemente il lavoro ferroviario.

Cercheremo, in questa sede, di prescindere, finchè possibile, dalle strategie economiche e dagli obiettivi che il Piano Industriale consegnatoci dal Gruppo FS si prefigge per il periodo di riferimento 2007/2011. E' questo un capitolo a parte che richiede una discussione analitica e che dunque tratteremo nella tavola rotonda, oggi pomeriggio.

Possiamo comunque anticipare che il Piano di un'Impresa, come il Gruppo FS, deve poter contare su un quadro normativo e regolamentare organico, di cui l'attuale sistema è assolutamente carente. A tal fine avrebbe potuto sopperire il funzionamento della così detta cabina di Regia, che però, allo stato, come si dirà, presenta già intoppi e difficoltà di intervento e, alla luce dei recenti atti Parlamentari (approvazione del disegno di legge "Bersani" e discussione in fase avanzata del disegno di legge "Lanzillotta"), temiamo che quella sede possa perdere qualunque efficacia e funzionalità.

Il tema dell'assenza di regole nel trasporto ferroviario, in particolare relative al fattore lavoro, affonda le radici nei primi atti che hanno profilato la così detta liberalizzazione e nei conseguenti, o se si preferisce prodromi, accordi, tra i quali ricorderò quel Patto delle Regole del 23 dicembre 1998, redatto e sottoscritto da protagonisti della scena politico-sindacale del mondo del trasporto ferroviario, alcuni dei quali sono oggi qui presenti.

Già in quell'accordo emerse l'esigenza, avvertita nella prospettiva dell'imminente liberalizzazione del settore, di favorire un'apertura del mercato del trasporto ferroviario che tutelasse il lavoro e la sicurezza, mentre l'innovazione doveva incidere sulla qualità e sulla maggior fruibilità del vettore ferroviario.

Successivamente, dopo la fase critica che seguì il 23 novembre 1999, intervenne, l'8 giugno 2000, l'accordo con il Ministro dei Trasporti Bersani. Ricordiamo che il PGT, documento d'indirizzo politico, licenziato dal Governo nel 2001, nell'ultima fase della legislatura, per la prima volta, sia pure in termini sommari e per lo più in chiave

problematica, aveva affrontato la liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario prospettando, in termini di necessità ed indifferibilità, la dotazione del sistema ordinamentale di clausole sociali a protezione del lavoro.

Nella specie s'individuavano due aspetti rilevanti: quello della previsione di contratti collettivi di sistema vincolanti per le Imprese di trasporto ferroviario ai fini del rilascio della licenza; quello della protezione dei livelli occupazionali in caso di perdita del servizio - evenienza quest'ultima già realizzata in Olanda ove, per l'appunto, è stabilito che, nei bandi di gara, sia **contenuta una clausola sociale secondo la quale l'operatore aggiudicatario, se nuovo, s'impegna a mantenere in forza i lavoratori dipendenti dall'operatore uscente.**

In seguito analogo accordo con il Vice Ministro Tassone, il 3 ottobre 2001, ribadì un concreto impegno della mutata compagine governativa sul tema delle così dette clausole sociali, argomento che ancor oggi ci impegna e che si pone in termini di impellente problematicità in un mercato del trasporto ferroviario che mostra tutte le sue negatività e criticità proprio per la mancanza di regole, in particolare a tutela del lavoro.

Oggi, tuttavia, la grande opportunità per superare in modo deciso il pur annoso problema è determinata, da un lato dall'unicità ed univocità del quadro sindacale dei ferrovieri su questo tema, dall'altro dalla arricchita esperienza maturata, soprattutto, ma non solo, in altri servizi liberalizzati e da quanto accade o è avvenuto in altri Paesi europei.

Lo scenario è infatti venuto cambiando nell'Europa stessa, ove le certezze di un percorso liberalizzatore a tutti i costi hanno lasciato il posto al ragionevole dubbio, al punto che la Comunità europea, con la decisione del 18.01.2007, sul così detto "Terzo Pacchetto", concernente la liberalizzazione del trasporto ferroviario, ha rinviato almeno a dopo il 2017, quella del mercato interno del trasporto dei passeggeri.

Fin troppo evidente risulta lo svantaggio per le imprese di quei Paesi, come appunto l'Italia, che si sono affrettati ad aprire il mercato interno indiscriminatamente a tutte le Imprese "estere". Da qui la necessità di tutelare le Imprese ferroviarie nei mercati interni dalle vere e proprie aggressioni poste in atto dalle Imprese provenienti, per lo più - per la loro situazione di "tranquillità" sul proprio versante territoriale interno - da quei Paesi in cui, al contrario, non è permesso di entrare ad imprese "straniere" (il caso francese di SNCF ne è l'esempio più limpido).

Al punto che, come ricorderemo, nell'intervento legislativo che istituiva le licenze per le imprese ferroviarie, il Governo all'epoca in carica dovette prevedere la clausola della così detta reciprocità, che oggi, tuttavia, palesa la sua insufficienza, non esplicitando in modo organico e definito l'oggetto della reciprocità. Lo stesso concetto è stato poi ripreso dal D.Lgs. 188/03 mantenendo la stessa struttura generica e approssimativa e si cerca ora, con il disegno di legge Bersani, di affinarne i contenuti, prevedendone l'operatività relativamente alle sole imprese "controllate". Riteniamo invece che il vincolo della reciprocità, se non si intende facilitare l'elusione di quel limite, debba concernere anche le società partecipate.

Va rammentato che nel trasporto ferroviario merci, nel nostro Paese già svolgono attività vettoriale grandi imprese europee come DB, SNCF, SBB, OBB.

Altri fattori di instabilità caratterizzano peraltro il nostro sistema.

Nella fase di recepimento delle direttive CE 12, 13 e 14/2001 con il D.lgs 188/03, vennero sollevate almeno due problematiche di prioritaria rilevanza: la prima relativa all'istituzione della figura del richiedente autorizzato; la seconda concernente la fornitura del servizio di manovra e la conseguente allocazione del personale.

La figura del richiedente autorizzato, oltre a consentire una possibilità di eludere i ricordati limiti di reciprocità fissati dal disegno di legge “Bersani”, anziché comportare vantaggi per il sistema ferroviario finirà solo per destabilizzare le già complicate necessità di coordinamento e programmazione del servizio ferroviario.

Relativamente all'allocazione del servizio di manovra, anche a seguito dei chiari interventi del Garante per la concorrenza, si cerca ora di porre rimedio all'errore iniziale della sua assegnazione a Trenitalia (scelta motivatamente criticata a suo tempo da tutte le OO.SS.), riportandone, però, in RFI solo una parte.

Mentre il Parlamento europeo il 10 maggio si è pronunciato favorevolmente su un regolamento che definisce le modalità e le condizioni cui devono attenersi le autorità pubbliche nell'aggiudicare contratti di servizio volti a garantire il trasporto pubblico su strada e su rotaia, e che prevede, per il trasporto ferroviario, all'articolo 5, comma 2, la facoltà di aggiudicare direttamente in house i servizi di contratto pubblico, il Parlamento italiano sta dibattendo e approvando provvedimenti legislativi volti a

porre a gara questi servizi, relegando a casi eccezionali l'esercizio diretto, nell'illusione che mercato e concorrenza possano risolvere i problemi del trasporto pubblico.

Dopo l'istituzione della così detta Cabina di Regia, ci saremmo aspettati che le tematiche di impatto con il servizio ferroviario e con la sua liberalizzazione, venissero affrontate in quella sede, considerandola la più autorevole e dunque la più efficace per il confronto. Invece, il Parlamento sta analizzando e discutendo anche, oltre al citato intervento sulle "gare" dei servizi, così detto Disegno di Legge "Lanzillotta", che è in discussione al Senato, anche un Disegno di Legge (2272 bis) che disciplina importanti aspetti del mercato ferroviario e che pone alcune modifiche al Dlgs 188/03 ancor prima che il confronto nella "Cabina di Regia" potesse produrre i suoi effetti.

Per questo, il sindacato, per affermare le sue ragioni ed il primato del negoziato, ha preso una forte posizione: interrompendo il confronto sul Piano Industriale; preannunciando l'inevitabilità dell'azione di sciopero nazionale dei ferrovieri del 21/22 giugno prossimo, in assenza di nuovi e positivi atteggiamenti, tali da restituire credibilità ed efficacia alla "Cabina di Regia"; chiedendo l'anticipazione del "Tavolo delle Regole".

Ad oggi, l'unico risultato ottenuto è che il testo del disegno legislativo non è riuscito a far meglio che prevedere una semplice "audizione delle parti sociali e sindacali che lo richiedono".

Della mancanza di quel momento di confronto, più volte sollecitato dalle Organizzazioni Sindacali, emerge, anche in questa evenienza, un dato, che poi è la costante che caratterizza la politica della liberalizzazione del trasporto ferroviario, ma non solo, nel nostro Paese: **l'assenza di qualsiasi attenzione per il fattore lavoro.**

Quel medesimo disegno di legge, peraltro delinea una netta distinzione tra servizio concorrenziale o remunerativo e servizio universale, ossia quella soglia di servizio minimo assicurato alla collettività in termini di continuità, uguaglianza di trattamento ed accessibilità economica, non altrimenti garantito dal libero svolgersi del mercato, che induce a prefigurare una situazione di concorrenza soltanto sui segmenti remunerativi del mercato stesso, che lascia immaginare scenari di privatizzazione dei segmenti di facile business e relega all'onere pubblico i costi dei rami secchi e di quelli che non producono utili.

Sembra l'esatto contrario di quanto accade in Germania, ove sono proprio i "rami secchi" ad essere privatizzati, mentre la parte remunerativa resta pubblica.

E' il lavoro a soffrire in modo pesante ed evidente i processi di liberalizzazione, mentre, per contro, non si vedono i tanto enfatizzati effetti positivi sulla qualità del servizio ferroviario e sulla sua maggior fruibilità in termini tariffari.

Anzi in un Paese come l'Italia, ove le tariffe ferroviarie sono le più basse d'Europa, così come, illogicamente, i contributi da Stato, una delle conseguenze dirette ed immediate della liberalizzazione appare plausibilmente proprio quella di aprire spazi al business, evenienza che si realizza elevando i prezzi del trasporto ferroviario.

In tal senso le esplicite dichiarazioni del Presidente di FS, Dottor Cipolletta: “ noi siamo aperti, ma finora gli operatori privati non sono venuti perché con i prezzi attuali dei biglietti non c'è possibilità di fare business”.

Una rosea prospettiva che entusiasmerà certo la clientela/utenza e con essa le Associazioni dei Consumatori.

Vogliamo, infatti, sempre ricordare, quale monito, che in Inghilterra, Paese Europeo la cui liberalizzazione del trasporto ferroviario è stata per un periodo additata come esempio da seguire, lo Stato ha dovuto prima ricapitalizzare, per poi intervenire cospicuamente sull'infrastruttura, resa nel giro di pochi anni fatiscente dall'assenza di interventi e dall'abbandono a se stessa. Per non tacere dell'incremento delle tariffe (di circa il 20%), della congestione del traffico nelle tratte più redditizie e contestuale desertificazione/chiusura delle altre; di una riduzione di passeggeri trasportati di oltre il 30% , a causa di un progressivo scadimento del servizio anche in termini di qualità per l'innalzamento graduale della vetustà dei rotabili.

A questo si aggiungano i pesanti risvolti che la liberalizzazione ha comportato sulla qualità del servizio sotto il profilo della sicurezza, i cui livelli hanno subito un drastico abbattimento.

Ma anche senza andare troppo lontano, riteniamo utile evidenziare l'affermazione contenuta nel Piano industriale del Gruppo FS periodo 2007-2011 secondo cui “la concorrenza nel trasporto merci non ha apportato gli effetti positivi tipici della liberalizzazione: aumento dei volumi di traffico e riduzione dei “costi del servizio per

il cliente/consumatore”. Neanche, aggiungiamo, sotto il profilo della redistribuzione modale.

E’ il lavoro a soffrire, si diceva, perchè è su di esso che, a causa della mancanza di regole, si scarica la vera, potremmo addirittura affermare, unica concorrenza. Non sulla qualità, non sull’efficienza del servizio, ma solo, appunto, sul costo del lavoro.

Se non si interviene con una decisa regolamentazione, nei prossimi anni avremo un fenomeno di dumping così esteso da riproporre condizioni analoghe, se non peggiori, a quelle che oggi caratterizzano la vicenda Alitalia, relativamente alla sicurezza, agli aspetti finanziari, al conflitto sindacale, con risvolti ancor più negativi su un servizio, come quello ferroviario, a forte impatto sociale.

Il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, quindi, non va visto soltanto come lo strumento di tutela del lavoro, ma come un efficace mezzo per garantire la sicurezza del servizio ferroviario.

Non è un caso che dalle nuove imprese di trasporto ferroviario, nell’assenza di regole in proposito, siano stati scelti i contratti di lavoro più appetibili (bassi trattamenti retributivi e normativi) ed il personale svolga prestazioni anche superiori a 12 ore giornaliere, con evidenti riflessi negativi sui livelli di sicurezza.

Al contrario nei maggiori Paesi europei (Francia, Spagna, Germania) quand’anche i mercati interni venissero aperti alle imprese estere e dunque liberalizzati, le nostre imprese per concorrere dovrebbero comunque applicare i rispettivi Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro del settore.

Infatti in quei Paesi (in tutti i settori) l'applicazione generalizzata e vincolante al settore di attività del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro è realizzata attraverso atti governativi-regolamentari (Germania e Francia) o addirittura attraverso leggi (come avviene in Spagna): in tal modo le regole sul lavoro, e quindi anche quelle sull'orario, sulla sicurezza, in quei Paesi, determinano una sorta di confine oltre il quale sono esclusi interventi su cui realizzare la competizione. Mentre invece, nel nostro Paese, ad oggi ben 42 sono le Imprese ferroviarie accreditate di licenza, di cui 16 dotate di certificazione di sicurezza. Per la loro concessione, la nostra normativa non richiede alcun requisito a tutela del lavoro; la correzione di questa grave carenza è per il Sindacato una priorità.

E' necessario, quindi, stabilire, anche in Italia, uniformi regole precise sul lavoro, sulla competizione, sulla sicurezza, così strettamente collegata alle regole sugli orari di lavoro, sulle dinamiche dell'attività lavorativa: tale strumento non può che essere il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro.

Per questo riteniamo urgenti gli interventi istituzionali che, in particolare nel settore dei trasporti, da un lato impediscano alla competizione di incentrarsi sul costo del lavoro, dall'altro spingano all'innalzamento al massimo dei livelli di sicurezza, intervenendo sull'efficacia del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro nei confronti delle Imprese di trasporto.

La situazione caotica che caratterizza in Italia il mercato del trasporto ferroviario è poi ulteriormente aggravata dalla disparità normativa che, nel nostro ordinamento, vige relativamente alle compensazioni da Stato. Così, se per le imprese che applicano

il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro autoferrotramvieri sono ammesse e vengono erogate compensazioni di tal genere, ciò non è possibile, per esempio, relativamente alle Imprese che applicano il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle attività ferroviarie.

Ancora: l'intervento sul cuneo fiscale viene effettuato solo nei confronti delle imprese private, con evidente penalizzazione per le imprese a capitale pubblico.

Vorremmo invece che si potesse operare in una condizione normale e quindi di parità di regole certe, dove il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro regolasse le attività dell'intero settore, con certezza di pari risorse, e quindi in presenza di contratti di programma e di servizio regolarmente onorati e non strumentalmente utilizzati come ammortizzatori delle varie finanziarie.

Non è certo di buon auspicio, in tal senso, l'avvenuto stralcio del punto del disegno di legge "Bersani" che prevedeva la possibilità, per i gestori di servizi, di iscrivere a credito, nel bilancio relativo all'anno corrente, le differenze attive tra i contratti di servizio e gli importi stanziati nel bilancio dello Stato e di imputare come anticipazione dell'anno successivo le differenze a debito.

Temiamo che questa carenza comprometta i principi ispiratori dell'audace Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato.

La descritta situazione disorganica del sistema comporta sperperi e sovracosti in termini globali. Ad esempio l'idea che nel trasporto locale si possano effettuare gare per singole linee, e non per aree, è fonte di preoccupazione; così come il fatto che gli

asset possano essere trasferiti gratuitamente dall'impresa soccombente all'altra, in esito alla gara.

Il Governo ed il Parlamento, anzichè affannarsi in percorsi controproducenti e che possono rivelarsi dannosi per l'interesse del Paese, debbono invece attuare una politica che incentivi, in concreto, l'utilizzo del vettore ferroviario.

Va in proposito ricordato che anche il nostro Paese, come purtroppo molti altri, è in pesante ritardo nel conseguimento degli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto: in luogo della prevista diminuzione del 6.5% di emissioni di Anidride Carbonica, l'Italia ha incrementato la propria soglia del 13%, situazione che va prevalentemente ricollegata alla squilibrata struttura modale del trasporto. Basti pensare che le emissioni di gas di scarico (benzene, monossido di carbonio, ossido di azoto), prodotte dal trasporto su strada, sono all'origine di una fetta preponderante dell'incremento di inquinamento che raggiunge percentuali superiori al 40% nei centri abitati.

Senza tacere degli ingenti "costi", in termini d'incidentalità, del trasporto su gomma e della condizione di saturazione in cui versano molte delle principali direttrici autostradali del nostro Paese.

Basti in proposito citare gli allarmanti dati ufficializzati lo scorso mese di novembre 2006 dall' Istat, secondo i quali nel solo 2005 il numero di incidenti stradali avrebbe superato i 225.000, con il tragico bilancio di 5.400 morti e quasi 314.000 feriti. Il quadro non muta di molto nei dati diffusi nelle Comunicazioni della Commissione dell'UE, che in proposito riferiscono di oltre 1.300.000 incidenti all'anno nel

territorio continentale, che provocano più di 40.000 morti e 1.700.000 lesioni. Con evidenti, enormi, costi sociali ed economici.

In proposito si potrebbe altresì richiamare la sintesi dell'analisi costi-benefici riportata nelle tabelle di stima del citato Piano Industriale del Gruppo FS, periodo 2007-2011, in cui si calcola in 653,7 milioni di Euro all'anno il risparmio per la collettività dovuto al trasferimento del trasporto dalla strada al vettore ferroviario, secondo gli obiettivi di Piano, per la riduzione di emissioni inquinanti, per la minor incidenza sull'effetto serra e per la bassa incidentalità.

Importante è che, relativamente al trasporto ferroviario ed all'impresa che ne esprime la principale componente nel nostro Paese, sia organico l'intervento di indirizzo da parte del Governo e del Parlamento e che questo venga espresso attraverso un Piano generale della mobilità e della logistica incardinato:

- **sullo sviluppo del trasporto ferroviario, da perseguire attraverso una politica concreta di incentivazioni;**
- **sulla fissazione di principi tali da garantire certezza di risorse ai soggetti incaricati dello svolgimento di un servizio pubblico;**
- **su regole a tutela del lavoro, ormai tanto più indifferibili in un mercato europeo che è caratterizzato da situazioni che, come si è detto, evidenziano, sotto questo aspetto, la estrema vulnerabilità del nostro Paese.**

Questi gli aspetti sui quali l'impegno del sindacato dovrà incentrarsi nell'immediato futuro, unitamente al confronto con il Gruppo FS sul Piano Industriale e alla negoziazione del CCNL, relativamente alle componenti normative ed economiche.