



Rimini, 22/23 gennaio 2015 – Attivo Mobilità

Relazione Nicola Settimo – Segretario Nazionale Mobilità

Care Compagne, Cari Compagni di lavoro,

Dopo il nostro Congresso nazionale di Fiuggi a luglio scorso, le susseguenti ferie estive ed il Congresso Confederale della Uil di novembre a Roma, abbiamo ritenuto importante e necessario riunire il settore della mobilità a questo livello di rappresentanza, per fare il punto della situazione e prevedere il quadro di prospettiva dei comparti del Trasporto pubblico locale e delle attività ferroviarie, ma anche per tentare di tracciare il nostro percorso in coerenza con le linee della Ultrasporti e quelle più generali della UIL.

Dico subito che ogni nostro pensiero, ogni nostra iniziativa, sia a livello nazionale che nei territori, oggi più che mai, hanno bisogno di essere rappresentate e contestualizzate a “mò di binario”, vale a dire che tali iniziative devono camminare sempre e comunque in parallelo ad una continua pressione, volta a fare emergere chiaramente nella opinione pubblica del Paese, nella politica e nelle Istituzioni la centralità e il valore della mobilità delle persone e delle merci.

Attraverso lo sviluppo sostenibile della mobilità e la interconnessione scientifica delle varie modalità dei trasporti e delle relative infrastrutture, si può dare un vero e forte contributo alla competitività del nostro Paese, partendo dalle aree più svantaggiate, per risalire la china della crisi profonda in cui siamo purtroppo ancora immersi, conquistando spazi tanto evoluti quanto vitali che darebbero slancio positivo all’economia, al benessere sociale, all’occupazione.

Va da sé che in tale prospettiva di sviluppo della mobilità, dei trasporti e della logistica, a discendere, anche le questioni legate ai nostri problemi sindacali dei lavoratori delle attività ferroviarie e autoferrottranvieri-internavigatori avrebbero un altro tipo di attenzione, di importanza e, dunque, una migliore posizione gerarchica di interesse e di intervento.

E’ dal contesto delle politiche europee che bisogna, indissolubilmente, partire per giungere alla quantità e qualità dei trasporti che vogliamo raggiungere nei confini nazionali, immaginandoli solo virtualmente, dato che per antonomasia i trasporti e le sue infrastrutture non devono avere confini ma continuità, e rappresentare una via per tutte le direzioni del mondo.

Come saprete l’Europa dei trasporti comincia la sua evoluzione nel 2001 con il primo libro bianco intitolato: “la politica europea dei trasporti fino al 2010” – il momento delle scelte si diceva - poi nel 2007 è seguito il libro verde sulla mobilità urbana il cui titolo era:” verso una cultura della mobilità urbana” e nel 2011 è stato riproposto un secondo libro bianco della Commissione Europea che rappresenta le attuali linee guida il cui tema ispiratore è:«**Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti - Verso un sistema di trasporti competitivo ed economico nelle risorse**».

Attraverso dieci obiettivi chiave, quaranta campi d'azione, 130 iniziative, la Commissione propone una tabella di marcia«Trasporti 2050».

Questa strategia globale mira a organizzare un sistema competitivo di trasporti in grado di favorire la mobilità, eliminare i principali ostacoli che sussistono in settori chiave e alimentare la crescita e l'occupazione.

La tabella di marcia della Commissione “Trasporti 2050” fissa come obiettivi: a lungo termine, completare una rete ferroviaria europea ad alta velocità; a medio termine (entro il 2030) triplicare tale rete e mantenere una fitta rete ferroviaria in tutti gli stati membri.

Essa prevede, inoltre che, entro il 2050, la maggior parte del trasporto passeggeri a media percorrenza si effettuerà per ferrovia.

L’obiettivo è anche la riduzione sia della dipendenza dell’Europa nei confronti delle importazioni di petrolio che delle emissioni di carbonio dovute ai trasporti: si prevede, infatti, un -60% entro il 2050.

In questi ultimi 20 anni, quindi, l’Unione Europea ha emanato una serie di Direttive e di regolamenti nei trasporti da cui bisogna capire qual è l’importanza per ogni singolo Stato membro (e per esso i Partiti, il Governo e le parti sociali) di esserci sempre fino in fondo e da protagonista al momento di quelle scelte nelle sedi decisionali europee, perché da esse dipendono i conseguenti obblighi nella legislazione nazionale.

Entrando ancora di più nei particolari che più ci riguardano, l’emanazione dei cosiddetti “pacchetti ferroviari” provano che la maggior parte delle decisioni, anche nel nostro settore, provengono dall’Europa e sempre meno dallo Stato nazionale.

I primi due pacchetti ferroviari dell’Unione europea comprendono direttive che stabiliscono requisiti tecnici e organizzativi per una circolazione continua, transfrontaliera e sicura dei treni sull’intera rete ferroviaria europea.

Nel 2001 il Parlamento europeo e il Consiglio dei ministri dell’Unione europea ha approvato il primo pacchetto ferroviario, composto da tre direttive.

Definisce uno spazio ferroviario europeo unico per il traffico merci e prevede dal marzo 2003 modalità non discriminatorie di accesso alla rete ferroviaria per tutti gli Stati membri.

Immagina la separazione tra gestore dell’infrastruttura e imprese ferroviarie, la regolamentazione d’accesso all’infrastruttura, l’allocazione della capacità, le tariffe per l’uso dell’infrastruttura, i certificati di sicurezza e le licenze ferroviarie.

Scopo di questa liberalizzazione è il rafforzamento della concorrenza tra servizi per essere più competitivi con la strada e risparmiare l’ambiente.

Nel 2004 è stato approvato il secondo pacchetto ferroviario che riguarda l’interoperabilità, la sicurezza e lo sviluppo del settore ferroviario europeo, nonché l’istituzione di un’Agenzia ferroviaria europea, situata a Valenciennes, in Francia.

Esso mira a portare nel gennaio 2007 la completa liberalizzazione del trasporto merci nell’Unione europea, ma il principio di non discriminazione non è ancora stato applicato in tutti i paesi.

Il terzo pacchetto ferroviario, approvato nel 2007, porta cambiamenti in tre diversi settori.

A partire dall’inizio del 2010 ha luogo una prima apertura del mercato nel traffico viaggiatori ferroviario internazionale: alle imprese è consentito effettuare trasporti transfrontalieri, ma non interni a un Paese estero (divieto di cabotaggio).

Si introducono determinati diritti per i viaggiatori e si migliorano altri: le imprese di trasporto avranno degli obblighi nei confronti di passeggeri e bagagli come pure in caso di ritardi e nell'assistenza alle persone con mobilità ridotta.

A livello europeo è introdotta una licenza unitaria per i macchinisti, che quindi non dovranno più essere sostituiti alle frontiere.

I risultati della prima fase della liberalizzazione ferroviaria comunitaria, avviata sin dal 1991 con la direttiva 440, non sono però certamente esaltanti: la quota modale del trasporto ferroviario merci è diminuita dall'11,5% del 2000 all'attuale 10,2%. Nello stesso periodo la quota del trasporto ferroviario passeggeri intra-europeo è rimasta costante attorno al 6%, con situazioni estremamente differenziate (dalla riduzione del 10% dei volumi in Ungheria all'incremento del 20% del traffico in Svezia).

L'ultimo sondaggio dell'Eurobarometro evidenzia che solo il 6% degli Europei usano il treno almeno una volta alla settimana. Tra i consumatori, i servizi ferroviari sono posizionati al ventisettesimo posto nella graduatoria tra i trenta servizi di mercato presi in considerazione, con valutazioni particolarmente inadeguate sul livello di soddisfazione per la qualità del servizio erogato.

I principi fondamentali che hanno guidato la legislazione europea sono stati il miglioramento dell'efficienza ferroviaria mediante una progressiva apertura del mercato, la costituzione di imprese ferroviarie e gestori della infrastruttura, e la separazione almeno contabile tra loro.

Veniamo al quarto pacchetto ferroviario che la Commissione Europea ha presentato al Parlamento Europeo, al Consiglio e al Comitato Europeo Economico e Sociale nonché al Comitato delle Regioni il 30 gennaio 2013 per contrastare e rimuovere le barriere residue verso la creazione di uno spazio ferroviario europeo unico.

Sarebbe bene discutere approfonditamente di questi temi anche nel nostro Paese, non relegando la questione ad un dialogo tra gli *stakeholders* ed i tecnici, con un frettoloso recepimento nell'ordinamento nazionale quando proprio non se ne potrà fare a meno, a valle delle decisioni da parte degli organismi comunitari sui testi definitivi.

In sintesi, si tratta di un insieme complesso di misure, composto da tre proposte di modifiche di direttive e tre proposte di modifiche di regolamenti comunitari e si snodano su quattro aree di intervento principali:

1. La governance dell'infrastruttura

Secondo la Commissione, le asimmetrie informative, che derivano dal mantenimento di una struttura integrata tra impresa ferroviaria e gestore della rete, conducono a vantaggi competitivi per l'incumbent e ad un persistente rischio di sussidio incrociato, dovuto alla mancanza di completa trasparenza finanziaria.

I requisiti attuali sulla separazione contabile non prevengono conflitti di interesse. Ed a tale proposito la Commissione cita la sanzione decisa dalla Autorità garante per la concorrenza e per il mercato avverso alle Ferrovie italiane nel caso Arenaways. Inoltre, nel sistema attuale di

separazione solo contabile, sempre secondo la Commissione, non si determinano incentivi per una cooperazione europea ed intermodale tra le diverse reti ferroviarie europee.

Più della metà dei 25 Stati membri con un sistema ferroviario di trasporto sono peraltro già andati oltre quanto disposto dalle attuali leggi europee, ed hanno adottato una separazione istituzionale. Per queste ragioni la Commissione propone, come modello di riferimento per la riforma del sistema ferroviario europeo, una separazione istituzionale tra il gestore della rete e le imprese di trasporto.

Pertanto il testo prevede che le imprese ferroviarie indipendenti rispetto ai gestori della rete avranno immediato accesso al mercato interno dei passeggeri ferroviari entro il 2019.

Comunque, nel caso in cui gli Stati membri vogliano mantenere le strutture di holding attualmente esistenti, viene introdotta una stretta salvaguardia per proteggere l'indipendenza del gestore della rete, mediante un processo di verifica da parte della Commissione per assicurare una effettiva neutralità rispetto a tutte le imprese ferroviarie.

Dovranno quindi, nel caso di mantenimento delle strutture di holding, essere definite "muraglie cinesi" per assicurare la separazione legale, finanziaria ed operativa della rete dai servizi.

Le imprese di trasporto che faranno parte di strutture di holding integrate potranno non essere ammesse al mercato europeo dei servizi ferroviari passeggeri, se prima non avranno adempiuto alle misure di salvaguardia che la Commissione Europea richiederà per assicurare condizioni di equa concorrenza sul loro mercato interno.

2. Apertura del mercato dei servizi ferroviari passeggeri nazionali

Mentre il trasporto ferroviario delle merci è stato pienamente aperto alla competizione europea dall'inizio del 2007, ed il trasporto internazionale di passeggeri dal primo gennaio 2010, i mercati nazionali per i servizi passeggeri restano largamente chiusi e sono, nella espressione della Commissione, "i bastioni dei monopoli nazionali".

Una larga proporzione dei servizi ferroviari europei (il 66% dei passeggeri/km) sono operati in regime di contratto di servizio pubblico, e gli affidamenti diretti di tali contratti agli incumbent rappresentano a loro volta il 42% del totale dei passeggeri/km prodotti.

In 16 dei 25 Stati membri dotati di un sistema ferroviario, l'incumbent possiede una quota di mercato superiore al 90%. La Commissione propone l'apertura del mercato dei servizi nazionali passeggeri ferroviari entro il 2019, con la sola possibilità di limitare l'accesso quando l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico possa essere compromesso.

Si prevede anche l'obbligo per le autorità competenti di definire piani di trasporto pubblico con indicatori di performance, integrandoli con i piani di azione per la mobilità urbana.

3. Interoperabilità e sicurezza

Il trasporto ferroviario presenta indici di sicurezza per passeggero/km decisamente più rassicuranti rispetto al trasporto stradale (62 incidenti per passeggero, rispetto ai 31.000 della strada), e la

performance delle ferrovie europee da questo punto di vista ha continuato a migliorare nell'ultimo decennio. Mentre però gli standard tecnici ed i meccanismi di approvazione hanno creato un sistema sicuro, le competenze si sono frammentate tra l'Agenzia Ferroviaria Europea (Era) e le autorità nazionali, creando costi eccessivi amministrativi e barriere di accesso al mercato.

Le procedure per autorizzare all'immissione in esercizio un nuovo veicolo ferroviario possono durare sino a due anni, e costare sino a 6 milioni di euro, rispetto ad un periodo più breve e con costi meno elevati per l'industria del trasporto aereo. Le procedure di autorizzazione alla circolazione per ciascun Paese costano attorno al 10% del costo di una locomotiva, e quindi, per poter ottenere la circolabilità in 3 Paesi europei, i soli costi di autorizzazione aumentano il costo di acquisto per un 30%.

Per queste ragioni, la Commissione propone di rivisitare la regolamentazione dell'Agenzia Ferroviaria Europea, trasferendo alla stessa Agenzia le competenze per le autorizzazioni dei veicoli ferroviari e la certificazione di sicurezza per le imprese ferroviarie.

La responsabilità legale di questi processi sarà in capo all'Era, che lavorerà in stretta cooperazione con gli organismi nazionali di sicurezza ferroviaria.

Lo scopo di queste proposte è di raggiungere una riduzione del 20% del tempo di attraversamento delle decisioni amministrative per le imprese ferroviarie, e di ridurre del 20% il costo di autorizzazione all'immissione all'esercizio di un nuovo materiale rotabile, con un effetto cumulato di risparmio stimabile in 500 milioni di euro in cinque anni.

4. La dimensione sociale

Nel prossimo decennio il settore ferroviario dovrà affrontare simultaneamente la sfida di una popolazione lavorativa in età avanzata e gli effetti di efficienza derivanti dalla apertura del mercato.

Circa il 30% di tutti i lavoratori oggi occupati nelle ferrovie andrà in pensione nei prossimi dieci anni, mentre nello stesso tempo molte aziende ferroviarie dovranno operare piani di ristrutturazione, per affrontare la sfida della produttività e della efficienza.

Nelle misure così definite dal Parlamento europeo in prima lettura, all'interno del quarto pacchetto ferroviario, gli Stati membri avranno la possibilità di proteggere i lavoratori richiedendo ai soggetti aggiudicatari delle gare per i contratti di servizio pubblico di assorbire i lavoratori precedentemente impiegati, applicando quindi la clausola sociale per evitare che la concorrenza tra le imprese si traduca in una competizione al ribasso su diritti dei lavoratori.

Insomma, come ha affermato il Vice-Presidente della Commissione Europea, e Commissario ai Trasporti, Siim Kallas, "le ferrovie europee si stanno avvicinando ad uno snodo molto importante.

Rispetto alla stagnazione o al declino delle ferrovie in molti mercati europei, abbiamo una sola semplice scelta ha detto: possiamo prendere decisioni difficili ora per ristrutturare il mercato ferroviario europeo incoraggiando l'innovazione e l'offerta di migliori servizi.

Le ferrovie saranno in grado di crescere nuovamente con beneficio per i cittadini, i sistemi economici, l'ambiente. Oppure possiamo scegliere un'altra strada.

Possiamo accettare un irreversibile destino in base al quale le ferrovie sono in Europa un giocattolo lussuoso per pochi Paesi ricchi e sono un lusso non sostenibile per la gran parte degli altri che hanno scarsità di risorse pubbliche".

La proposta presentata al Parlamento dalla Commissione conteneva, dunque, anche l'ipotesi della mancanza della clausola sociale e, dunque, di una liberalizzazione selvaggia a danno dei lavoratori, nonché l'obbligo di scorporare dalle holding la gestione dell'infrastruttura (rete) dall'operatore ferroviario.

Noi della Uiltrasporti, assieme a FILT, FIT e sindacato europeo dell'ETF, abbiamo fortemente contrastato tali obiettivi della Commissione Europea fino all'ultima manifestazione sindacale a Strasburgo il 25 febbraio scorso, ottenendo sicuramente un miglioramento rispetto ai presupposti iniziali, ma che andranno comunque verificati nella finale applicazione pratica.

Il Parlamento europeo, infatti, ha approvato in prima lettura il IV pacchetto ferroviario il 26 febbraio dello scorso anno, accogliendo alcuni emendamenti presentati dal relatore della commissione parlamentare trasporti e turismo i quali, in particolare, migliorano quanto inizialmente proposto dalla Commissione Europea introducendo la clausola sociale ed alleggerendo i termini della completa liberalizzazione che sposta a dopo il 2022 le gare dei servizi nazionali passeggeri ferroviari anziché entro il 2019 come in principio proposto.

Di fatto è stata bocciata anche la logica contenuta nella proposta della Commissione che imponeva un modello unico separato tra Gestore della rete e Operatore del servizio.

Dove è stato implementato, questo modello ha portato ad un esplosione dei costi come nel Regno Unito o ad una minore efficienza del sistema come in Francia, dove il Governo sta concludendo la riforma ferroviaria che reintegrerà Gestore e Operatore.

Credo quindi che il testo del Parlamento, per questi aspetti, possa rappresentare un buon compromesso, ma rimane insoddisfacente per il resto perché non ha respinto le proposte di modifica, avanzate dalla Commissione, del regolamento OSP (obblighi di servizio pubblico) e della direttiva sulla governance.

Sarà, però, una discussione da seguire passo dopo passo e con attenzione, quella che impegnerà ancora la Commissione, il Consiglio ed il Parlamento Europeo sulla continuità dell'iter di approvazione definitivo del quarto pacchetto ferroviario.

Certo, l'Europa ha scelto sinora un approccio tortuoso, mediante la proliferazione di molti atti normativi spesso troppo articolati, di difficile lettura, di continua mediazione tra la volontà di cambiamento e la resistenza degli Stati nazionali.

Però, la questione ferroviaria è davvero uno snodo, non solo per il sistema europeo di mobilità, ma anche per il rilancio della competitività e della crescita nel contesto comunitario.

Trovare il giusto punto di equilibrio tra tutela del servizio pubblico e criteri competitivi per la erogazione dei servizi rappresenta una sfida cruciale per la qualità dei processi di liberalizzazione.

Nel caso delle ferrovie c'è ancora strada da fare!

Il punto è come farla questa strada, vale a dire con quali intenzioni politiche e con quali strumenti di programmazione per la mobilità in Italia, sia che si tratti di trasporto viaggiatori-merci per ferrovia piuttosto che su gomma, sia che si tratti del trasporto pubblico locale urbano, suburbano ed extraurbano, considerato che l'ultimo piano nazionale dei trasporti e della logistica è quello del 2001.

Come abbiamo visto, nel prossimo futuro saremo costretti dall'ordinamento sovranazionale, e di conseguenza in campo nazionale, molto impegnati sul fronte delle liberalizzazioni e delle privatizzazioni.

L'esperienza fin qui fatta in campo ferroviario italiano sulla liberalizzazione del relativo mercato dimostra che non vi sono stati effettivi miglioramenti: Essa, sostanzialmente, ha interessato dapprima il cargo, senza nessun risultato di rilievo dal punto di vista dell'aumento del volume di merci trasportate per ferrovia.

Nel servizio viaggiatori la sola esperienza di concorrenza nel mercato è rappresentata nel segmento dell'alta velocità ferroviaria, peraltro unica in Europa, con la presenza sia di Ferrovie dello Stato italiane che di NTV.

A tal riguardo bisogna considerare che se da un lato la concorrenza sviluppatasi tra Trenitalia e NTV ha generato una sorta di attenzione maggiore del primo operatore ai costi industriali ed alla performance globale, uscendone vittorioso nella competizione e con gli utili di esercizio, il secondo operatore è finito, a distanza di circa due anni dallo start up, in una fase attuale che possiamo considerare di fallimento tecnico oltre che strategico.

Siamo infatti, proprio in questi giorni alle prese con la dichiarazione di 248 esuberanti a cui devono essere adottati ammortizzatori sociali, peraltro in costanza già di un contratto di solidarietà per 80 lavoratori su 1000, ritenuti esuberanti sin da marzo dell'anno scorso.

Se a fronte dei pochi effetti positivi che la concorrenza produce attraverso stimoli competitivi, i risultati finali sono poi così drammatici, dobbiamo stare molto attenti relativamente alle regole che devono presiedere alla eventuale ulteriore fase di liberalizzazioni per non pentirsi di tali scelte.

Altro capitolo riguarda le privatizzazioni.

Innanzitutto noi speriamo che si sia veramente sventata del tutto l'ipotesi che, soprattutto negli ultimi mesi, si era riaffacciata come una vera minaccia di spacchettare la Holding di FSI, prima con la motivazione di dover separare l'infrastruttura ferroviaria dall'esercizio e poi, per ragioni di cassa, di mettere sul mercato finanziario il business dell'alta velocità.

Al momento, anche per la nostra forte contrapposizione a tali strani quanto inopportuni disegni, la Holding di FSI rimarrebbe inalterata nella sua formazione societaria, però questo non significa che

si stia predisponendo il percorso affinché tutto quest'asset, ancorchè sotto forma di Holding, possa essere privatizzato.

Noi, chiaramente, in linea generale non siamo d'accordo alle privatizzazioni non già per ragioni ideologiche, ma semplicemente perchè riteniamo che se un' azienda con capitale interamente pubblico è gestita in termini altamente professionali sotto l'aspetto, tecnico- economico e con provata moralità, non può che dare i migliori risultati rispetto alla gestione privata, come, peraltro, dimostrano i risultati positivi di bilancio di FSI degli ultimi esercizi.

In sintesi, il profitto che un'azienda privata trasforma in dividendi da distribuire ai soci, per un'azienda pubblica, gli utili costituiscono il reinvestimento nell'attività produttiva.

La questione, quindi, non deve essere rappresentata con argomenti diversi che mascherano la vera esigenza, seppur amaramente contingente, di fare immediatamente cassa, ma quello di creare i presupposti per rendere il più possibile competitive le aziende, guardando dentro i fattori della produttività e delle redditività, e noi che rappresentiamo il fattore lavoro, al fine di evitare quanto più è possibile le ragioni di chi spinge per la privatizzazione, dobbiamo saper fare la nostra parte.

Le stesse riflessioni di fondo relative ai processi di liberalizzazione e privatizzazione, seppure con le dovute distinzioni oggettive e soggettive, valgono tanto nel Trasporto pubblico locale quanto per la Divisione del trasporto regionale di Trenitalia, non solo per la similitudine del servizio essenziale che si esercita ma anche perchè sono entrambi dentro le regole legislative e contrattuali di servizio del TPL.

Anche in quest'altro segmento dei servizi pubblici essenziali l'interesse dell'Europa negli ultimi anni si è fatto più attento e pressante.

Ho citato, infatti, in apertura la spinta europea verso una nuova cultura della mobilità e, nel caso specifico, di quella urbana attraverso l'emanazione di un libro verde con cui, attraverso una serie di piani di azione, si mira al miglioramento delle performances del trasporto pubblico locale al massimo della sua sostenibilità.

L'ispirazione iniziale su cui si basa per poi formulare una serie di indicazioni, viene fuori dalla considerazione che nelle aree urbane si concentra il 60% della popolazione europea e si produce l'85% del prodotto interno lordo.

I problemi intorno ai sistemi legati alla mobilità sono numerosi - dagli ingorghi all'inquinamento ambientale - e costano all'Unione europea l'1% del suo PIL.

Di fronte a queste problematiche l'UE è intervenuta animando il dibattito e promuovendo la cooperazione e il coordinamento tra le comunità che la compongono.

L'Italia rispecchia esattamente i dati europei, infatti, nel 2012 il 68,4% della popolazione risiede nelle aree urbane e tale quota, secondo le Nazioni Unite, è destinata a salire raggiungendo il 78,7% nel 2050.

La crescente rilevanza delle città si manifesta anche in riferimento alla ricchezza prodotta, se si considera, per esempio, che nei primi 10 Comuni italiani per numero di abitanti si produce il 43% del PIL nazionale.

Appare evidente, dunque, come il tema della mobilità urbana non possa assumere una mera valenza locale, ma rappresenti, di fatto, una priorità nazionale.

Nel 2011 il trasporto pubblico locale (TPL) ha generato un valore della produzione di quasi € 13 mld, impiegando circa 130 mila addetti (l'1% degli addetti totali in Italia).

Nello stesso periodo, hanno utilizzato il mezzo pubblico 6,3 mld di passeggeri, corrispondenti a oltre 17 mln di viaggiatori giornalieri sui diversi sistemi modali di trasporto.

Ma la rilevanza del settore non dipende soltanto dalla sua dimensione economica, la qualità del trasporto pubblico locale si riflette, infatti, in misura significativa sulla competitività del Paese.

L'Italia, anche a causa di un sistema di trasporto pubblico inadeguato, sopporta infatti un costo associato alla congestione che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti stima in più 11 mld .

Nel nostro Paese, a differenza della media degli altri europei, la situazione è ben più problematica perchè ai rimedi che l'UE propone per uno sviluppo ordinato della mobilità che privilegi il mezzo pubblico a quello privato, bisogna aggiungere la particolare situazione che la generalità delle aziende del TPL vivono in Italia soprattutto con il sopraggiungere della crisi, che ha fatto esplodere tutte le contraddizioni del sistema che prima venivano, in qualche modo, nascoste come se si accantonasse continuamente polvere sotto il tappeto.

Qui abbiamo 127 società a partecipazione pubblica che svolgono servizi di trasporto pubblico locale: automobilistico, ferroviario, metropolitano, tranviario e navigazione.

150 sono le società partecipate di II livello e in totale le aziende del TPL sono circa 1200 con annessi problemi di nanismo industriale perchè la maggior parte di queste realtà aziendali hanno una media di 5 dipendenti.

La situazione di dissesto nella quale versa il trasporto pubblico locale ha assunto connotati di assoluta emergenza. Il quadro legislativo è cambiato in continuazione dal 1997 in poi, mettendo così il settore in una confusione normativa perenne.

Tale stato di confusione è stato un micidiale terreno sul quale hanno dispiegato i loro effetti pesantissimi i tagli lineari alle risorse dei precedenti governi.

Per dare una strutturazione di tipo industriale ad un settore troppo abituato al finanziamento pubblico occorre fare chiarezza sulle competenze. Il trasporto pubblico locale è competenza esclusiva delle Regioni ma viene finanziato dallo Stato centrale.

Ogni volta che lo Stato ha varato leggi di riforma, puntualmente, le Regioni hanno reagito con ricorso alla Corte Costituzionale che ha invalidato la riforma di turno.

Occorre fare chiarezza nel rapporto tra Stato e Regioni in materia di trasporto pubblico locale soprattutto in materia di finanziamento al settore.

La revisione del concetto di spesa storica e una legislazione che produca le aggregazioni tra le aziende, sono basilari per iniziare un processo di trasformazione da un settore assistito a uno industriale.

Le associazioni datoriali anziché promuovere le integrazioni aziendali e spingere per gare su ambiti più ampi ovvero ottimali all'integrazione ferro-gomma, hanno reagito ai tagli all'unisono con le Regioni, riducendo i servizi e l'occupazione.

Il CCNL dei lavoratori è in attesa di rinnovo dal 2008 con forti tensioni e azioni di conflitto sindacale generalizzate.

Una normativa che non agisce sul passaggio graduale e perequato dai costi storici a quelli standard, punendo così le migliori pratiche nel Paese e mantenendo sprechi e diseconomie laddove vi sono, in uno scenario complessivo dove il settore diventa sempre più piccolo.

La interminabile discussione fra affidi "in house" e gare risulta essere un esercizio senza ragione in presenza della casa che brucia.

È il soggetto appaltante che deve assumere la responsabilità della programmazione ed è la politica a stabilire ambiti e perimetro delle attività.

Il vero problema è che quando l'affidamento "in house" non è percorribile, diventano essenziali la definizione del capitolato e i soggetti coinvolti, nonché le clausole che definiscono e qualificano la procedura di assegnazione.

In tale contesto noi dobbiamo prestare molta attenzione perché c'è sempre il rischio che si utilizzino strumenti che si prestino ad aggirare clausole e garanzie sul lavoro.

I criteri di affidamento debbono prevedere forme di garanzia e/o di vantaggio per quelle aziende che si impegnano sul tema delle clausole sociali e contrattuali.

Un modello già in via di sperimentazione nei paesi del Nord-Europa che assegnano valori di prelazione ai soggetti che accettano negoziati preventivi sul lavoro: regole, occupazione, reddito, tutele.

La conferma del sistema delle gare pubbliche nell'affidamento dei servizi rischia di essere un ulteriore strumento di sperequazione se dovesse prevalere la logica della semplice offerta economicamente vantaggiosa senza l'introduzione di criteri selettivi e di qualità, che comporterebbero esclusivamente una compressione delle risorse disponibili e conseguentemente della qualità ed efficacia dei servizi offerti.

Dobbiamo trovare tutti insieme la strada per uscire da questa crisi profonda dovuta non solo dalla riduzione delle risorse a disposizione del TPL a causa dei tagli alla spesa operati dai governi nazionali e regionali, ma anche dalle seguenti molteplicità di fattori:

- ✓ aziende, spesso amministrate in modo inefficiente e sovente clientelare o, in qualche caso, inquinate dalla corruzione;
- ✓ “poca attenzione” nei confronti degli incassi derivanti dalla bigliettazione, con pochi controlli sui mezzi e un elevato tasso di evasione, quantificabile in circa 450-500 mln annui di mancati introiti, che portano a superare raramente la quota del 35% nel rapporto costi-ricavi senza considerare l’apporto di attività diversificate ma redditizie (parcheggi, aree di sosta, permessi di accesso, ecc.).
- ✓ eccessiva parcellizzazione del mercato fatto di una miriade di soggetti spesso in conflitto di interessi fra loro e l’esigenza non ulteriormente rinviabile di una profonda riforma normativa del settore.
- ✓ notevoli incrementi di costo determinati in particolare dall’aumento delle coperture assicurative e del carburante necessario al servizio.
- ✓ taglio dei finanziamenti relativi al rinnovo del parco rotabile con il conseguente aumento dell’età media del parco circolante, tra i più vecchi d’Europa, e i conseguenti maggiori costi ambientali e di manutenzione.

Il quadro risultante è che oltre la metà delle aziende si trovano in una condizione di dissesto economico e diverse sono quelle fallite. Sempre di più sono quelle che disdicono i contratti collettivi aziendali di secondo livello ed alcune hanno conosciuto, per la prima volta nella storia di una categoria - la quale non ha a disposizione ammortizzatori sociali – l’utilizzo della cassa integrazione in deroga e dei contratti di solidarietà.

Penso: al fallimento dell’ACMS di Caserta, all’EAV Bus di Napoli, alle difficoltà dell’AMT di Genova ed allo stato di pre-collasso dell’ATAC di Roma. Rifletto sulla vendita dell’ATAF di Firenze alla cordata di Busitalia e su tutti i focolai di crisi che sono presenti nel resto del Paese , particolarmente nelle regioni del SUD.

Da anni aspettiamo una legge che riordini il sistema del TPL e che dia certezza delle risorse, garanzie del lavoro ma anche un nuovo impulso, considerato lo scenario di prospettiva il quale indica che la strada è quella dello sviluppo qualitativo e quantitativo dei servizi da offrire e che se si percorresse davvero dovrebbe farci teorizzare persino un aumento occupazionale anziché la mortificante realtà attuale.

Sta di fatto che negli ultimi due anni soprattutto, sono solo circolate ufficiosamente svariate bozze di Disegni di Legge di riforma del TPL, l’ultimo dei quali è attribuito al mese di dicembre scorso (sempre che nel frattempo non sia stato già sostituito) che, se dovesse essere approvato senza nessun confronto e condivisione col Sindacato, rischia di provocare situazioni amare per tutto il comparto.

Mettendo, infatti, assieme semplicemente le previsioni legislative così come contenute, tra l’accelerazione del processo di liberalizzazione e di privatizzazione del TPL e la proposta di clausola sociale che prevede il trattamento economico e normativo del solo Contratto Nazionale nel caso di passaggio di azienda dei lavoratori, si capisce che le future gare si vorrebbero giocare tutte a danno degli attuali salari che sono stati costruiti in decenni, anche con la contrattazione collettiva aziendale di secondo livello.

A tal proposito, avrete saputo, che come UILTRASPORTI la settimana scorsa abbiamo, subito e concretamente, messo le mani avanti sull’ultima bozza di DDL facendoci ricevere dal Vice

Ministro Nencini, il quale si è reso disponibile ad esaminare un nostro emendamento relativo alla clausola sociale che, prontamente, abbiamo inviato.

Ma il Sindacato, unitariamente, deve al più presto cercare di ottenere un confronto più ampio con il Governo insieme a tutti i soggetti coinvolti nel sistema di governance del TPL, per affrontare i problemi strutturali e del lavoro per risolverli con coraggio, partendo da una riflessione sulla giustezza dello stesso assetto delle competenze e delle modalità di finanziamento odierne.

L'obiettivo - per noi che rappresentiamo le lavoratrici e i lavoratori - deve essere quello di ottenere chiarezza e certezza non solo su tutti gli argomenti più importanti ma, soprattutto, su quelli fondamentali dell'acquisizione della clausola sociale e sulla fruibilità concreta ed operativa dello strumento di ammortizzazione sociale concordato per il settore, ovvero del Fondo bilaterale di sostegno al reddito sia del personale delle aziende di trasporto pubblico locale che di FSI.

Mi avvio a concludere questa mia introduzione che ho, volutamente, racchiudere in un focus su poche questioni riguardanti esclusivamente il settore della mobilità, elidendo in una riunione come questa, tutta una parte che poteva riguardare il contesto generale relativo agli aspetti sociologici, economici, politici ecc. come, del resto, siamo abituati a fare di solito, compreso me.

La stagione congressuale nella quale abbiamo potuto esercitarci in lungo ed in largo su tutti gli ambiti è terminata e, dunque, mi è sembrato più giusto che in questi nostri incontri così come oggi lo abbiamo organizzato, si debba evitare che per parlare di tutto, si rischia che le problematiche dei lavoratori dei settori ovvero, in questo caso, della mobilità vengano solo sfiorate.

Dopo lascerò che intervengano i nostri dipartimentisti i quali aggiungeranno una più dettagliata esposizione sulle tematiche attuali che si riferiscono: al piano industriale di FSI, al sistema degli appalti ferroviari, al rinnovo contrattuale delle attività ferroviarie, alla riorganizzazione di RFI, alla delicata situazione del cargo, ma anche ad una puntuale riflessione sul DDL relativo al TPL ed ai riflessi determinati dagli ultimi provvedimenti del governo in materia fiscale e TFR sulla previdenza complementare.

Abbiamo scelto questo taglio per la riunione anche per imprimere un novazione ai nostri incontri di settore, e per non replicare quelli che si svolgono in seduta plenaria della Ultrasporti generale.

La gradita presenza di Claudio - da noi particolarmente richiesta - ci induce a maggior ragione a non essere ripetitivi nella esposizione ma a lasciare, giustamente a lui, nel suo ruolo di Segretario Generale, la possibilità di fornirci il quadro d'insieme e rendere completi i nostri lavori.

Trattandosi quindi di confronti tra di noi, dentro la mobilità, dobbiamo riservare tutto il tempo, le energie, le intelligenze, le conoscenze a pochi temi alla volta perché possano essere ben affrontati, studiati e possibilmente oggetto di proposta, in modo che si ripassi pezzo per pezzo, analiticamente, il mosaico delle nostre linee guida generali.

I modelli dei nostri momenti di confronto che stiamo mettendo in piedi non si fermano solo a quello di oggi, ma sono di diversa modalità ed ognuna di queste deve servire a formare l'insieme dei nostri obiettivi strategici.

Mi riferisco alle riunioni che abbiamo già tenuto nella nostra sede a Roma, sia in tutti i segmenti della struttura ferroviaria che del TPL; al funzionamento degli specifici gruppi di lavoro, ma anche alla campagna di ascolto che abbiamo iniziato nei territori e che man mano porteremo a compimento in tutte le regioni per essere più a contatto diretto con le espressioni di base dei lavoratori, che ci consentano di conoscere sempre meglio la nostra realtà associativa, le nostre potenzialità. Insomma per costruire con più cognizione di causa i nostri obiettivi di crescita politico-organizzativa.

Abbiamo bisogno di rendere più visibile la nostra attività quotidiana a tutti i livelli della nostra organizzazione, perciò dobbiamo dotarci di ogni strumento possibile che migliori la comunicazione con le lavoratrici e i lavoratori, associati e non, soprattutto perché siamo in una fase che precede una lunga stagione di rinnovo o costituzione ex novo delle RSU, per cui dobbiamo prestare più attenzione al nostro grado di reputazione che, nonostante sia già di buon livello va, in ogni caso, accresciuto.

Dobbiamo, inoltre rafforzare la nostra presenza qualificata dentro gli organismi del Sindacato internazionale ma soprattutto di quello europeo dell'ETF - come abbiamo già iniziato a fare da ottobre scorso – stimolando, tra l'altro, il dibattito, attraverso la nostra proposta sulla possibilità di realizzare una direttiva europea sulla certificazione europea anche per il personale di bordo, che ha riscosso diversi apprezzamenti.

Penso e spero che abbiamo cominciato un buon lavoro tutti insieme nella Uiltrasporti e noi, in particolare, dentro la mobilità.

L'importante è credere fortemente in quello che facciamo e, se portato avanti nel modo più sinergico ed armonioso possibile, non solo si rafforzerà la nostra azione ma, soprattutto nella prospettiva che si presenta, servirà a contrastare con più efficacia la mole di difficoltà, oggettive e soggettive, che ci vengono e ci verranno poste come lavoratori e Sindacato dalle controparti datoriali e dal governo.