

Roma, 11 settembre 2006

**Circolare n.103/2006**

**Oggetto: Attività confederale – Incontri politici.**

Si riporta di seguito lettera inviata alla Giunta dal Presidente Vavassori.

f.to dr. Piero M. Luzzati

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

11 settembre 2006

Cari Colleghi,

*in attesa di incontrarci nella Giunta del prossimo 3 ottobre, desidero raggugliarVi su alcuni importanti incontri politici avuti quest'estate.*

*Il primo è stato con il Ministro del Lavoro on. Cesare Damiano. Nel corso dell'incontro si è parlato tra l'altro di:*

- *riduzione di 5 punti del cuneo fiscale, che dovrà riguardare tutti i settori economici, compreso il nostro, ma solo per quanto riguarda i rapporti di lavoro a tempo indeterminato;*
- *riforma della legge 30 sui rapporti di lavoro atipici (legge Biagi) per quanto concerne una serie di fattispecie (staff leasing, job sharing, job on call), di fatto già contrattualmente non applicate nel settore del trasporto merci;*
- *anticipazione al 2007 della previdenza integrativa con conferimento tacito del TFR e suoi effetti sui fondi di previdenza già esistenti (come il FASC e il MARIO NEGRI);*
- *attuazione della direttiva 15/2002 sull'orario di lavoro degli autisti, secondo l'avviso comune di recepimento sottoscritto lo scorso anno dalle associazioni datoriali e dal sindacato dei lavoratori;*
- *chiarimento sulla natura privatistica dei Fondi di Formazione (come il nostro FORTE), non assoggettabili ai vincoli europei sugli aiuti di Stato.*

*Successivamente, in un incontro alla Presidenza del Consiglio, il Ministro per l'Attuazione del Programma di Governo on. Giulio Santagata ci ha illustrato l'idea del Presidente Prodi di interessare il Governo Cinese su un progetto di investimenti nel sistema logistico/portuale italiano, come piattaforma di atterraggio, stoccaggio, perfezionamento, lavorazione e distribuzione nei paesi del Nord Europa e del Mediterraneo delle merci importate dalla Cina. Proprio per monitorare come advisor questo progetto, che dovrebbe costituire un'opportunità per le imprese italiane, la Confetra è stata invitata a partecipare alla missione governativa che partirà per la Cina nella prossima settimana.*

*Infine con il Ministro dei Trasporti prof. Alessandro Bianchi si è parlato, tra l'altro, di:*

- *politica ferroviaria secondo il documento elaborato in proposito dalla Commissione Ferroviaria Confetra (v.allegato); in particolare si è sottolineata l'importanza di una reale separazione societaria del Cargo dal sistema Trenitalia/FS, e di un'accelerazione del processo di liberalizzazione-privatizzazione secondo il principio in base al quale lo Stato deve intervenire nei fatti economici imprenditoriali solo laddove i privati non sono in grado provvedervi con efficienza ed a costi accettabili per la collettività;*
- *riforma portuale, da portare avanti avendo ben chiare le diverse vocazioni ed attitudini dei porti del nord-Italia e del sud-Italia e concentrando conseguentemente le risorse su progetti infrastrutturali coerenti, senza demagogie e campanilismi;*
- *trasporto urbano, nel cui contesto il trasporto merci in conto terzi deve essere privilegiato, come il trasporto pubblico di persone, rispetto al trasporto privato in conto proprio sia delle persone che delle merci;*
- *autotrasporto, con l'invito della Confetra al rispetto degli impegni assunti dal precedente Governo, ma ripensando per il futuro agli interventi di sostegno a carico dello Stato, che dovranno premiare l'efficienza e la concentrazione delle imprese e non risolversi in mero assistenzialismo per la sopravvivenza dello status-quo;*
- *nuovo piano della mobilità, con la richiesta del Ministro alla Confetra di partecipare ai vari gruppi di lavoro che verranno costituiti a breve.*

*In questi incontri, tutti a mio parere costruttivi e ricchi di interessanti prospettive, ho partecipato ai rappresentanti del Governo la ricorrenza del 60° anniversario di costituzione della Confetra e li ho invitati alla prossima Assemblea pubblica che si terrà entro l'anno, ricevendo dagli stessi ampia disponibilità compatibilmente con gli impegni governativi.*

*Cordiali saluti*

f.to Pietro Vavassori

## INDICAZIONI DI POLITICA FERROVIARIA

### Crisi e prospettive del trasporto ferroviario

Nel 2001\*, guardando alla quota di traffico merci detenuto dalle ferrovie rispetto al totale (in termini di quantità trasportate e in termini di business) la Confetra si chiedeva se il sistema logistico italiano potesse alla fine prescindere dal trasporto ferroviario. Oggi quelle percentuali sono approssimativamente scese al 7%, in termini di traffico, e allo 0,75%, in termini di business. Sembra proprio che il sistema stia di fatto avviandosi, tranne che in qualche relazione di traffico internazionale e in qualche particolare filiera merceologica, verso un sostanziale abbandono della modalità ferroviaria. D'altro canto, guardando all'Europa, si scopre che negli ultimi 20 anni l'incidenza della modalità ferroviaria sul totale del trasporto merci è passata nel continente dal 26% all'8%.

Nonostante la crudezza di tali cifre, anche oggi la risposta alla domanda del 2001 deve ancora essere a favore del rilancio del sistema ferroviario

- perché partiamo da un patrimonio (infrastrutturale, rotabile e professionale) che sarebbe assurdo non utilizzare;
- perché esiste tutt'ora una domanda naturale di trasporto ferroviario che sarebbe costoso non soddisfare (come il traffico raccordato, il traffico proveniente dall'estero, il traffico intermodale);
- perché si profila un mercato potenziale in forte espansione che comincia a guardare al trasporto su ferro come la soluzione più logica (traffico sulle rotte lunghe e lunghissime dell'est europeo e asiatico);
- perché le più favorevoli "esternalità" del trasporto ferroviario rispetto a quello stradale ne innalzano inevitabilmente l'appetibilità sociale e la capacità concorrenziale.

### Il ruolo del Gruppo F.S.

Senonché l'Europa impone di guardare al trasporto ferroviario delle merci come a una qualsiasi attività di impresa, che deve trovare nel mercato la propria ragione di esistere, non sovvenzionabile in alcun modo con risorse pubbliche.

Se queste sono le premesse, bisogna concludere che l'attuale formula organizzativo-societaria cui è demandato di produrre oltre il 90% dell'attuale cargo merci su ferro (Trenitalia) è assolutamente inadeguata.

Innanzitutto perché fa parte con RFI della stessa holding F.S. che di fatto continua a gestire il sistema in regime di monopolio.

La stessa Cargo non è altro che una direzione operativa di Trenitalia che è prioritariamente tesa a produrre trasporto persone, e con la quale condivide materiale rotabile, personale, contratto di lavoro.

Tutto quell'assetto, costantemente in deficit, scarica le proprie inefficienze sull'anello più debole (il cargo), per il quale non esiste alcun obbligo di servizio sociale.

Trenitalia Cargo si ritrova con un esubero patologico di personale, ma con carenza di macchinisti, con insufficiente e scadente parco locomotori, per di più requisibile nei periodi di affollamento turistico dal servizio passeggeri; non controlla i propri fornitori, non gestisce il contratto di lavoro dei propri dipendenti, non può fare un programma di investimenti, né un programma credibile in termini di servizi e di tariffe alla clientela.

F.S. holding di fatto occupa da monopolista il settore cargo, impedendo se non marginalmente la nascita e l'affermazione di nuove imprese ferroviarie; d'altro canto, quale soggetto di diritto privato, si ritiene libera di cancellare servizi, di non effettuare treni, di produrre inefficienze, senza alcuna responsabilità amministrativa e senza il rischio di vedersi soppiantare da un concorrente.

Il mondo degli stakeholders (operatori ferroviari, MTO, spedizionieri, proprietari di carri, carrellisti, ecc.), che hanno fatto ingenti investimenti nella ferrovia, ne sono oggi ostaggio e possono pagare a caro prezzo la loro fiducia nel sistema ferroviario.

Come se ciò non bastasse, come se ci fosse un problema di carenza di domanda di trasporto ferroviario, come se la logistica non fosse un settore ad alto rischio imprenditoriale e con margini ridottissimi, Trenitalia si pone oggi sul mercato come operatore logistico in concorrenza con i suoi stessi clienti abituali, cannibalizzando il traffico già esistente e disincentivando quello potenziale.

Tutta questa logica perversa va ribaltata.

\*

#### Trasporto ferroviario delle merci

	Tonn-km (miliardi)		Euro (miliardi di Euro)	
Ferrovia	24,6	9,7%	733	0,9%
Strada	187,3	73,6%	72.989	86,0%
Altre modalità	42,4	16,7%	11.089	13,1%
TOTALE	254,3	100,0%	84.811	100,0%

Fonte: Centro Studi Confetra 2001

## **In che direzione andare**

*Se nel trasporto merci non vi è alcun obbligo di servizio sociale, se lo Stato non può in alcun modo sovvenzionare il Cargo ferroviario (perché lo vieta l'Europa, ma ancor più perché non ci sono risorse), il mondo politico non può semplicemente stare a guardare lasciando che tutto il sistema degradi fino al punto di non ritorno. Chi ha il potere di decidere, se ritiene strategica per la logistica nazionale l'esistenza di un efficiente sistema di trasporto merci su ferro, deve pilotarne la trasformazione dalla situazione di monopolio a quella di mercato, dalla gestione pubblica a quella privata. Applicando il principio europeo della "sussidiarietà", deve creare le condizioni ideali affinché tutti i settori, le funzioni, le attività, i servizi ferroviari che possono proficuamente essere gestiti da privati, vengano effettivamente gestiti da imprese con capitali privati, lasciando che lo Stato si ritiri a gestire con imparzialità la rete, in quanto monopolio naturale, e tutti quei servizi (sicuramente esistenti nel trasporto persone) altrimenti non fruibili dalla collettività a prezzi accettabili.*

*Dal monopolista universale pubblico si dovrà cioè passare ad una logica di mercato del trasporto ferroviario dove opererà una pluralità di imprese private in concorrenza sulle grandi direttrici nazionali e internazionali, e una serie di piccole e medie imprese ferroviarie che a livello regionale e locale assicureranno la terminalizzazione nonché l'alimentazione delle imprese ferroviarie più grandi. Inoltre dovrà svilupparsi una compagine di Operatori Ferroviari che in libera concorrenza si occuperanno di offrire, integrare e ottimizzare la logistica ferroviaria con la fornitura di mezzi e servizi, dove la trazione costituisce solo una parte della prestazione offerta.*

## **Le proposte**

*Operativamente occorre dunque:*

- 1. che negli emanandi provvedimenti per la regolazione dei servizi ferroviari diversi dalla gestione dell'infrastruttura non si attribuisca a RFI la titolarità di tutto il business ferroviario (servizi obbligatori, complementari e ausiliari), ma si riconosca il ruolo degli Operatori Ferroviari, aprendo ad essi il mercato di tali servizi;*
- 2. la rimozione di ogni ostacolo amministrativo, diretto o indiretto, all'ingresso di nuove imprese ferroviarie;*
- 3. l'utilizzo temporaneo di risorse di trazione pubbliche al fine di semplificare l'accesso al mercato delle nuove imprese ferroviarie;*
- 4. la rimodulazione delle responsabilità e dei relativi standard di sicurezza per gli operatori della manovra distinti da quelli della trazione;*
- 5. l'accesso al gasolio agevolato di cui gode Trenitalia per tutte le imprese ferroviarie;*
- 6. l'incentivazione alla costruzione di raccordi privati di collegamento con la rete e la semplificazione della loro abilitazione;*
- 7. il potenziamento della rete di interscambio modale;*
- 8. lo scorporo di F.S. Cargo da Trenitalia per separarne gestione, mezzi, personale, missione;*
- 9. l'individuazione nella trazione ferroviaria del core-business di F.S. Cargo, promuovendo contestualmente con spedizionieri e operatori logistici una sorta di rapporto di agenzia, come avviene per le compagnie marittime e aeree;*
- 10. rafforzamento della funzione di vigilanza e controllo con l'attribuzione di reali poteri di regolazione e di interdizione;*
- 11. l'apertura di un confronto con il sindacato per una grande svolta contrattuale che tenga conto della specificità del servizio merci e assicuri alle imprese ferroviarie standard di produttività paragonabili a quelli medi europei e a quelli delle altre modalità di trasporto.*

*Roma, 21 luglio 2006*