



## **4° PACCHETTO FERROVIARIO**

### **LA DISCUSSIONE NEL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA E LE STRATEGIE ETF**

Quale futuro si prospetta per le imprese ferroviarie in Europa e per le lavoratrici ed i lavoratori del settore? Lo sapremo al termine dell'iter di elaborazione del 4° pacchetto ferroviario (4PF) la cui discussione, dopo le elezioni europee, è ripresa il 5 giugno 2014 nel Consiglio dei Ministri dei Trasporti del Parlamento Europeo (PE) tenutosi in Lussemburgo.

Prima di entrare nel dettaglio di quanto emerso dall'ultima riunione, riteniamo utile un breve riepilogo del percorso iniziato nell'anno 2013, rammentando le posizioni assunte rispettivamente dalla Commissione Europea (CE), che sostiene la concorrenza tra le imprese come elemento essenziale per il rilancio del settore ferroviario, e dall'ETF, che contrasta la competizione al ribasso, per le ricadute negative che questa comporta sulla sicurezza e qualità del servizio, e chiede regole certe per tutelare l'occupazione e le condizioni di lavoro di coloro che vi operano. Fino ad oggi la CE non è riuscita ad imporre completamente la propria linea al PE, riuscirà nel suo intento con il Consiglio dell'Unione Europea?

#### **Le tappe principali**

- Il **30 gennaio 2013** la Commissione Europea (CE) presenta le sei proposte legislative del 4PF
- Il **17 dicembre 2013** la Commissione Trasporti e Turismo (TRAN) del PE approva il 4PF

L'ETF auspicava che fosse rigettato il **pilastro politico** del 4PF, questo consiste nelle seguenti proposte:

- regolamento per l'abrogazione di quello (CEE) n. 1192/69 per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie
- modifica del regolamento (CE) 1370/2007 per l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri
- modifica della direttiva 2012/34/UE che riguarda lo spazio ferroviario unico e la governance dell'infrastruttura

Nel corso del 2013 le Organizzazioni Sindacali dei Paesi aderenti all'ETF hanno messo in campo diverse iniziative, che sono culminate nella giornata di azione del 9 ottobre 2013 che ha visto l'adesione di 13 Paesi e alla quale ha partecipato anche la FILT, volte ad influenzare le decisioni dei Ministri dei Trasporti e dei membri della Commissione TRAN.

- Il **25 febbraio 2014** più di 4.000 lavoratrici e lavoratori del settore ferroviario, provenienti da 17 paesi, fra i quali l'Italia, manifestano a Strasburgo. E' stata la più grande manifestazione del settore ferroviario in Europa degli ultimi 20 anni.
- Il **26 febbraio 2014** il PE approva, in prima lettura, il 4PF accettando quindi in linea di principio l'apertura al mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e le ulteriori restrizioni previste per le compagnie ferroviarie integrate. Molti sono stati però i membri del PE che hanno votato contro il pilastro politico, segno che la campagna di sensibilizzazione dell'ETF e le azioni messe in campo hanno contribuito ad influenzare il voto.

Tra le richieste avanzate dall'ETF e inserite negli emendamenti approvati si segnalano in particolare:

- ✓ La possibilità per le autorità competenti di ricorrere all'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio di trasporto pubblico, ristabilendo in parte i principi contenuti nel regolamento 1370/2007, anche se vincolata a tempi e condizioni determinate.
- ✓ L'obbligo della clausola sociale per la protezione del personale in caso di gara, anche se limitata nel tempo (un anno). L'ETF l'aveva richiesta per l'intera durata del contratto di servizio pubblico.

Sul tema del libero accesso il PE invece è in sintonia con la Commissione. Nel 2019, in linea di principio, ogni operatore ferroviario in possesso di licenza e del certificato di sicurezza potrà operare ovunque in Europa nei servizi ferroviari commerciali. L'unica protezione dal rischio di "cherry picking", che il PE ha adottato, è una formula che prevede che i servizi ad accesso aperto siano consentiti quando generano entrate supplementari senza compromettere i servizi pubblici. L'applicazione pratica di tale protezione appare quindi insufficiente. Per le linee ad alta velocità, come proposto dalla Commissione, non ci sono restrizioni.

Un gruppo di membri del PE ha introdotto all'ultimo momento una serie di emendamenti per superare le limitazioni proposte dalla Commissione e relative alle aziende integrate, che sulla base di particolari vincoli, in specie per i servizi essenziali, potrebbero continuare ad operare secondo la legislazione vigente.

- **Il 5 giugno 2014** riunione del Consiglio dei Ministri dei Trasporti del PE a Lussemburgo

Per l'Italia hanno partecipato il Ministro dei Trasporti LUPI e il Sottosegretario del Ministero dello Sviluppo Economico Antonello GIACOMELLI.

Tema principale del dibattito nel Consiglio è stato quello sul **pilastro tecnico** che è costituito dalle seguenti proposte:

- nuovo regolamento e abrogazione di quello (CE) n. 881/2004 relativo all'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA)
- direttiva sull'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea (rifusione)
- direttiva sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)

Al termine della discussione, sul pilastro tecnico, è stato raggiunto un accordo politico.

L'obiettivo è quello di sviluppare regole comuni a livello europeo, rimuovendo gli ostacoli amministrativi e tecnici esistenti. Le norme contenute nel pilastro tecnico dovrebbero consentire l'incremento delle economie di scala per le imprese ferroviarie in tutta l'UE, riducendo i costi amministrativi e accelerando le procedure, contribuendo anche ad evitare eventuali disparità di trattamento nel rilascio dei certificati di sicurezza e nelle autorizzazioni per il materiale rotabile.

Sulla sicurezza, in particolare, è stato deciso che le Autorità Nazionali continueranno ad avere un importante ruolo nella realizzazione delle necessarie valutazioni. Il testo concordato dai Ministri stabilisce inoltre che, per i veicoli e le imprese ferroviarie coinvolte nel solo trasporto nazionale, sarà possibile scegliere tra la presentazione di una richiesta di autorizzazione o certificazione all'ERA o all'Autorità Nazionale di Sicurezza (in Italia ANSF).

Il Vicepresidente della CE, responsabile per il settore trasporti, Siim Kallas, ha sottolineato che l'accordo politico del Consiglio non soddisfa la proposta della CE in tutti gli elementi; criticando, ad esempio, l'indebolimento del ruolo dell'ERA nelle procedure di autorizzazione e il ritardo, da due a cinque anni, per l'attuazione delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI).

Kallas auspica che il pilastro politico e le aspettative della CE possano avere una risposta diversa, non essendo stato ancora discusso dal Consiglio.

La Presidenza italiana, insediatasi nella giornata odierna, aveva già preannunciato che metterà tra i temi da discutere il pilastro politico, concentrandosi in particolare sull'apertura del mercato e sul regolamento 1370/2007. Tuttavia i tempi sono ancora incerti; difatti, mentre i relatori del pilastro tecnico sono stati riconfermati, i nuovi relatori per il pilastro politico non sono stati ancora nominati.

### **Quali azioni può mettere in campo l'ETF per influenzare le decisioni del Consiglio?**

Nella riunione del Board ETF, tenutasi il 3 giugno 2014, è stato fornito un quadro, in base alle informazioni attualmente disponibili, sulle posizioni politiche assunte dai Ministri dei Trasporti dei singoli paesi e sono state discusse le iniziative che le Organizzazioni Sindacali possono mettere in campo al fine di coinvolgere ed influenzare i Ministri dei Trasporti e i Parlamentari Europei presenti nel Consiglio; nonché le mobilitazioni che potrebbero rendersi necessarie nel prossimo autunno.

Non appena saranno designati i componenti del gruppo di lavoro che elaborerà la proposta legislativa, l'ETF consegnerà loro le proprie osservazioni.

La CE, ferma nella propria posizione, avrà un forte ruolo di condizionamento anche attraverso la proposizione di ulteriori emendamenti ai testi.

A conferma di ciò, durante la riunione plenaria del Dialogo Sociale del settore ferroviario svoltasi il 21 maggio 2014 nella quale l'ETF ha incontrato i rappresentanti della CE, questi ultimi hanno dimostrato ancora una volta di non tenere conto delle indicazioni delle parti sociali, ribadendo che, a prescindere dall'esito delle elezioni UE, avrebbero portato avanti i principi ed i contenuti della loro proposta.

Per influenzare il Consiglio, gli affiliati ETF dovranno muoversi a livello nazionale attraverso azioni di lobby nei confronti dei Ministri dei Trasporti, mettendo a fattor comune le informazioni, mediante la rete ETF, sull'indirizzo politico assunto da ciascun Paese sui punti cruciali del testo legislativo. Valutando anche le possibili alleanze nel caso in cui dovesse rendersi necessaria la cosiddetta tattica della minoranza di blocco, per contrastare la decisione del Consiglio. Considerando anche il fatto che a partire dal mese di novembre 2014 entreranno in vigore le nuove regole in base alle quali, per bloccare una decisione del Consiglio, saranno necessari un minimo di 4 Paesi rappresentanti almeno il 35% della popolazione UE.