FILT CGIL
Federazione
Italiana
Lavoratori
Trasporti

Roma, 24 Settembre 2018

On. Alessandro Morelli
Presidente Commissione Trasporti
Camera dei Deputati

Oggetto: Memoria da parte Filt Cgil sull'Atto del Governo n. 40 - Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2016/2370/UE che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria.

Spett.le Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati,

Le trasmettiamo, a seguire, la nostra memoria sul tema in oggetto, ringraziandoLa della cortese attenzione e rimanendo a disposizione per ulteriori chiarimenti che riterrà opportuno chiederci.

Distinti saluti,

Segretario Nazionale Filt Cgil
Michele De Rose

ADERENTE ITF AFFILIATA CES - Via G.B. Morgagni, 27 – 00161 ROMA
Tel. 06440761 – Fax 0644076435 e-mail: sindacale@filtcgil.it - C.F. 97001040589

La direttiva 2016/2370/UE ha il dichiarato obiettivo di liberalizzare l'accesso al mercato nazionale dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, condizione già esistente nel nostro Paese, dove, per il settore passeggeri, si è realizzata con anticipo rispetto agli altri Stati Membri. Contesto di mercato con il quale, quindi, le Organizzazioni Sindacali italiane hanno imparato a relazionarsi da tempo, essendo oggi in grado di trarre alcune conclusioni sulle possibili ricadute.

Il legislatore comunitario si è occupato di garantire che le funzioni del gestore dell'infrastruttura definite "essenziali", in particolare l'assegnazione delle tracce e l'imposizione dei pedaggi, siano esercitate in modo da non compromettere la concorrenza tra operatori.

Rammentiamo che in tal modo è stato superato l'obbligo, previsto nella proposta iniziale della Commissione, di separazione societaria (Unbundling) tra gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, ammettendo così l'esistenza di imprese integrate verticalmente. Condizione che le Organizzazioni Sindacali auspicavano, per evitare che lo spezzatino della holding FSI impedisse lo sviluppo delle sinergie industriali che hanno permesso il grado di sviluppo tecnologico che oggi il settore ferroviario in Italia può vantare, almeno in alcuni suoi segmenti.

In questo quadro, rispetto ai vincoli imposti al passaggio ad altre imprese ferroviarie di lavoratrici e lavoratori dipendenti del gestore infrastruttura, in caso siano responsabili di almeno una delle funzioni essenziali, riteniamo che il periodo di "quarantena" congruo sia di 12 mesi. Tale valutazione deriva dal fatto che si tratta della durata massima dell'orario di servizio, quindi il dipendente che si è occupato, ad esempio, dell'assegnazione delle tracce (venendo in tal modo a conoscenza anche di dati sensibili che possono compromettere la libera concorrenza fra imprese), trascorsi 12 mesi non sarebbe più in grado di utilizzare le informazioni in questione. Non sarebbe nemmeno in grado, qualora prevedesse con anticipo di operare in futuro presso un'impresa ferroviaria qualsiasi, di creare condizioni di favore per la stessa che possano facilitarla rispetto ad altre nella fase di assegnazione.

Tale vincolo, se non altrimenti derogabile, ci pare sia da applicare sia verso imprese ferroviarie dello stesso gruppo (es da RFI a Trenitalia) che verso altre imprese ferroviarie pubbliche o private.

Resta da comprendere se la definizione di "responsabile" sia da applicare solo ai livelli dirigenziali o anche agli addetti impiegati in attività di tipo amministrativo.

A tal riguardo, nella considerazione che non esiste un sistema di ammortizzatori

sociali che preveda il mantenimento di un reddito adeguato in caso di disoccupazione involontaria (la Naspi ha tetti bassi con un décalage del 3% che inizia dal quarto mese), riteniamo che si tratti comunque di una norma estremamente penalizzante, che, qualora dovesse essere applicata anche a livelli inferiori a quelli dirigenziali, potrebbe essere facilmente superata con la semplice previsione di adeguate sanzioni per chi contravvenga agli obblighi sui conflitti di interesse. In alternativa alla soppressione del vincolo in questione, vanno previste misure adeguate di sostegno al reddito per il periodo interessato da sospensioni di attività lavorative, che per noi non dovrebbe superare i 12 mesi.

Rispetto alla trasparenza finanziaria, con riferimento all'articolo 11-*quater*, comma 3, riteniamo che le entrate derivanti da attività di mercato che non beneficiano di risorse pubbliche, quindi anche la riscossione dei pedaggi, possano essere utilizzate dal Gruppo per investimenti (es. nuove tecnologie, sicurezza, formazione) nelle attività tipiche del settore. Impedirlo significherebbe che tali proventi sarebbero distribuiti alla proprietà (MEF) sotto forma di dividendi, senza probabilmente alcun beneficio per il segmento ferroviario e per i suoi livelli occupazionali.

Rispetto alle prerogative di ART nella verifica della sussistenza delle ragioni che limitano l'accesso delle imprese ferroviarie a entrare nel mercato, presumibilmente solo su tratte ad alta frequentazione e profittabilità (cherry picking), quindi dove possono compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico esistente, riteniamo corretto che lo schema di decreto legislativo stabilisca che il regolatore debba "sentire" il Ministero dell'Economia e delle Finanze. L'esperienza di questi anni, purtroppo, dimostra che le deliberazioni di ART hanno favorito scelte che, dichiarando di voler favorire il libero mercato, hanno generato squilibri economici ad attività in essere, determinando il rischio di gravi crisi occupazionali e perdita di reddito per i lavoratori (v. manovre ferroviarie).

La previsione di un sistema comune di informazione e di biglietteria integrata, nell'era delle piattaforme informatiche, molte delle quali peraltro già operative, rischia di generare un inutile spreco di risorse economiche, producendo uno strumento inutile e farraginoso.

In conclusione, riteniamo che dal provvedimento in oggetto manchino le adeguate tutele in termini di garanzia di trattamenti economici e normativi equi per gli addetti del settore.

La liberalizzazione del mercato passeggeri, già avvenuta in Italia contestualmente a quella del trasporto ferroviario delle merci, e purtroppo in concomitanza dei peggiori anni della crisi economica, ci ha insegnato che, in assenza di specifici obblighi di legge (esistenti in altri Stati Membri) la concorrenza fra imprese si gioca innanzitutto sul costo del lavoro, generando pesantissimi dumping contrattuali.

La contrattazione collettiva, nel tentativo di gestire le prime fasi della liberalizzazione, ha comunque prodotto alcuni accordi sindacali nelle prime imprese private in fase di start up, che a causa della concorrenza sfrenata fra operatori, non è poi stato possibile migliorare nonostante questo fosse l'auspicio iniziale dichiarato dalle parti.

A distanza di alcuni anni, dobbiamo ribadire quanto sosteniamo dai primi pacchetti ferroviari di recast: le liberalizzazioni devono essere accompagnate da tutele per i lavoratori e non solo per le imprese. Questo è l'impegno che chiediamo alla Commissione: inserire l'applicazione del CCNL della mobilità area attività ferroviarie come condizione per il rilascio delle licenze a tutte le imprese ferroviarie, sia merci che viaggiatori, che vengano ad operare in Italia, condizione di garanzia di sicurezza dell'esercizio, di pari trattamento tra lavoratori e soprattutto di concorrenza veramente leale fra le imprese. Nella contrattazione aziendale ciascun operatore sarebbe in grado di definire norme specifiche per la propria impresa, in un mercato liberalizzato socialmente sostenibile.