

COMMISSIONE EUROPEA

Poste le basi per la liberalizzazione del mercato ferroviario

di Ugo Surace

Il 30 gennaio scorso la Commissione Europea ha approvato un importante documento contenente un pacchetto di misure dirette a migliorare la qualità dell'offerta dei servizi ferroviari in Europa. Il documento prevede l'apertura del trasporto nazionale a nuovi operatori e servizi a decorrere dal dicembre 2019.

Vengono inoltre proposti provvedimenti diretti ad incoraggiare l'innovazione nelle ferrovie mediante la semplificazione delle procedure e la riduzione dei tempi necessari all'impresa ferroviaria per entrare sul mercato.

In base a queste nuove proposte l'Agenzia ferroviaria europea dovrebbe divenire lo "sportello unico" per il rilascio della autorizzazione all'immissione dei veicoli e del certificato di sicurezza e le imprese ferroviarie potranno offrire servizi di trasporto nazionale di passeggeri in tutta la Ue. Attualmente i mercati di trasporto nazionale di passeggeri sono in gran parte chiusi ad eccezione della Svezia e del Regno Unito dove il mercato è aperto integralmente e i mercati sono parzialmente aperti solo in Austria, Italia, Repubblica Ceca e Paesi Bassi.

L'esperienza maturata nei mercati aperti indica miglioramenti della qualità e della disponibilità di servi-

zi con significativi aumenti dei passeggeri e con notevoli risparmi dei costi dei contratti di servizio pubblico dell'ordine del 20-30 per cento.

Il documento approvato dalla Commissione prevede che i gestori dell'infrastruttura debbano essere operativamente e finanziariamente indipendenti da tutti gli operatori che assicurano la circolazione dei treni e ciò è ritenuto essenziale per eliminare i potenziali conflitti di interesse e garantire a tutte le imprese l'accesso non discriminatorio alla rotaia. La separazione istituzionale è ritenuto il modo più semplice e trasparente per conseguire l'obiettivo. E' comunque accettato che l'indipendenza sia garantita da una struttura di holding integrata, ma solo in presenza una chiara struttura operativa che garantisca la necessaria separazione sul piano legale, finanziario e operativo. E' prevista in proposito una clausola di verifica della conformità che prevede il divieto per le imprese ferroviarie inserite in una struttura ad integrazione verticale il possibile di vieto di operare in altri Stati membri se non saranno in grado di dimostrare che sono state adottate tutte le clausole idonee ad assicurare condizioni paritarie che consentano nel loro mercato nazionale la possibilità di una concorrenza leale. Un interessante principio in mate-

In questo numero

1. COMMISSIONE EUROPEA—POSTE LE BASI PER LA LIBERALIZZAZIONE DEL MERCATO FERROVIARIO
2. FENDIT - STORIA DI UNA FEDERAZIONE SINDACALE NATA NELLE FS A TUTELA DEGLI INTERESSI DEI DIRIGENTI
3. ALCUNE NOTE SUL CONGRESSO ASSIDIFER – FEDERMANAGER
4. NUOVO PIANO PER LA SICUREZZA STRADALE
5. FRIULI VENEZIA GIULIA - LO SCADIMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO A LIVELLO REGIONALE

ria di lavoro che va oltre gli obblighi generali già oggi sanciti dalla Ue in materia di trasferimento di imprese, è stato inserito nel documento approvato dalla Commissione là dove viene affermato che il quadro normativo dell'Unione deve garantire agli Stati membri la possibilità di tutelare i lavoratori imponendo alle nuove imprese aggiudicatrici di

contratti di servizio pubblico l'assorbimento di personale della vecchia impresa al momento del passaggio delle consegne.

Non resta che augurarsi che le proposte della Commissione siano approvate dal Parlamento europeo e dagli Stati membri.

FENDIT

STORIA DI UNA FEDERAZIONE SINDACALE NATA NELLE FS A TUTELA DEGLI INTERESSI DEI DIRIGENTI

la Redazione

Il 28 febbraio 2013 l'Assemblea dei soci FENDIT - Federazione Nazionale Dirigenti Trasporti - ha preso atto che non esistevano più le condizioni per proseguire l'attività, e ha deliberato lo scioglimento della Federazione nata il 25 giugno 1996 su iniziativa di dirigenti FS aderenti a

FIT-CISL, UIL Trasporti e FISAFS-CISAL.

FENDIT è stata per anni protagonista di una intensa attività sindacale con il sostegno, l'iniziativa e l'attivismo di Dimensione Tra-

sporti il cui Presidente, Sante Bianchini, nella sua veste di Vice Segretario della Federazione, è stato fin dalla fondazione promotore e organizzatore.

Si chiude così un'epoca di intenso attivismo di dirigenti FS rivolto a tutela degli interessi della categoria all'interno del Gruppo FS e nell'ambito più ampio del sistema dei trasporti.

Molti di noi, che sono stati fra i promotori della fondazione di FENDIT ed hanno attivamente contribuito allo sviluppo della sua

attività, ritengono utile richiarmarne qui di seguito i tratti essenziali della sua storia.

Il 1986 è l'anno della trasformazione dell'Azienda di Stato in Ente pubblico economico.

Dopo la riforma, il primo contratto dei dirigenti FS fu inserito nella sezione II del CCNL di tutto il personale dipendente e sottoscritto dai sindacati unitari e da ASSIDIFER il 20 febbraio 1988.

Il successivo contratto (1990-1993) fu sottoscritto dalle stesse organizzazioni mediante l'istituzione - da parte dei sindacati unitari, che avevano difficoltà a rappresentare direttamente i dirigenti - di un Coordinamento Nazionale Dirigenti (CND).

La trasformazione di FS in Spa ed una serie di altre circostanze, fra cui l'iscrizione di FS alla Confindustria con il trasferimento del potere contrattuale di ASSIDIFER alla FENDAI, determinarono una nuova realtà contrattuale: si intensificarono le assunzioni dall'esterno con contratti individuali bilanciati da esodi agevolati e forzati di circa altrettanti dirigenti di carriera FS.

Nel frattempo, per iniziativa di un gruppo di dirigenti provenienti in larga parte dalla CISL, era nata Dimensione Trasporti che, come associazione culturale, non poteva non approfondire anche le problematiche che andavano sviluppandosi nell'Azienda; ed è in ambito DT che matura l'idea della costituzione di un sindacato dei dirigenti come emanazione dei sindacati unitari.

Ci furono anche spinte affinché DT si trasformasse in sindacato, ma prevalse la scelta di trasformare in sindacato il Coordinamento Nazionale Dirigenti e che DT si limitasse a svolgere una funzione di sviluppo e sostegno mediante analisi, studi e ricerche sui trasporti con particolare riferimento al settore ferroviario.

La FILT-CGIL non aderì alla decisione e preferì far confluire i propri iscritti in ASSIDIFER.

Il 25 giugno 1996 un'assemblea di dirigenti aderenti a FIT-CISL, UIL Trasporti e FISAFS-CISAL diede vita a FENDIT.

Le organizzazioni sindacali costituenti trasferirono a FENDIT, oltre al mandato per la rappresentanza dei dirigenti loro iscritti, anche quota parte della contribuzione, pari al 50%.

FENDIT, con il sostegno di DT, avviò la sua attività quasi in coincidenza con l'uscita dell'Amministratore Delegato Necci e con l'arrivo di Cimoli.

In tale periodo FENDIT sviluppò analisi critiche ed iniziative sindacali che provocarono la reazione dell'Azienda che, in occasione del rinnovo del contratto del 30 ottobre 1998, sfociò nell'esclusione di FENDIT dalle trattative; il nuovo contratto, di fatto, recepì quello dell'industria e fu sottoscritto da FEDERMANAGER e, per adesione, da ASSIDIFER.

FENDIT, che rivendicava la peculiarità delle funzioni dei dirigenti delle Ferrovie, sostenendo che non potevano essere assimilate a quelle del settore industriale ma

al settore dei servizi, organizzò un referendum fra tutti i dirigenti FS nell'intento di creare le condizioni per invalidare il contratto.

Al referendum parteciparono ben 585 dirigenti (il 60% del totale) ed oltre 500 dissero "No" al contratto.

Ciò malgrado le FS, con il forte apporto di FEDERMANAGER e della Confindustria, lo applicarono ugualmente; anche i sindacati costituenti scongiurarono azioni giudiziarie con l'intento di non compromettere ulteriormente i rapporti con la controparte, pur impegnandosi a ricercare in futuro soluzioni adeguate.

FENDIT intensificò le attività interne ed esterne al settore con contatti ed iniziative tendenti ad avviare azioni comuni con organizzazioni di altri settori dei trasporti ed in particolare con organizzazioni del settore dei servizi, in primo luogo con MANAGERITALIA che organizza i dirigenti pubblici e dei servizi svolgendo in tal senso un ruolo non secondario nel processo di avvicinamento a FEDERMANAGER.

L'azione di FENDIT è stata supportata fin dalle origini da Dimensione Trasporti che ha svolto - oltre al ruolo propositivo, attraverso l'attivismo del proprio presidente - un intenso ruolo operativo anche mediante la redazione e la diffusione del notiziario FENDIT, che ha affrontato nel tempo, con competenza ed efficacia, problematiche di politica dei trasporti oltre a questioni sindacali strettamente legate all'organizzazione del personale ed alle

funzioni dirigenziali.

Venuto meno il supporto essenziale esercitato dal Presidente di Dimensione Trasporti, che ricopriva in FENDIT il ruolo di vice segretario, è venuta a mancare la continuità dei rapporti con la Segreteria di FENDIT e non è stato possibile ridare vigore alle attività pregresse.

FENDIT ha svolto in FS una funzione essenziale di analisi critica e di proposta in materia di difesa delle prerogative dirigenziali e di organizzazione del personale in una situazione in cui il trasferimento del potere contrattuale da ASSIDIFER a FEDERMANAGER ha di fatto privato di tutela diretta i dirigenti del Gruppo FS.

Oggi, a conclusione dell'assemblea, i sindacati costituenti FENDIT si sono ulteriormente impegnati a ricercare forme adeguate di tutela dei dirigenti.

Dimensione Trasporti, che ha dato il suo supporto in tutte le fasi dell'esistenza della Federazione rimanendo vicina ai soci e collaborando con i sindacati anche nella fase di scioglimento, si augura che tutti i sindacati del settore riflettano attentamente sulla situazione in cui si è venuta a trovare la dirigenza nel Gruppo FS, costituito in società per azioni anomala con azionista unico lo Stato, che dà ampi poteri ed autonomia ai vertici ma, per insussistenza ed incapacità di indirizzo e controllo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, scarsa tutela e libertà manageriale al corpo intermedio.

Il contributo di iscrizione per il 2013 è € 25,00 da versare:

c/c postalen. 61369252 Codice IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252

SEGNALIAMO AI NOSTRI LETTORI "TORNO SUBITO" UNA INTERESSANTE PUBBLICAZIONE DEL NOSTRO COLLEGA LUIGI ANNUNZIATO

Librerie Feltrinelli o sito www.lafeltrinelli.it cod. ISBN 978 889 103 5035

L'autore, dopo decenni di esperienze maturate durante la sua attività, si interroga su temi sviluppati dal suo punto di vista per condividere con i lettori le emozioni vissute e chiedersi "dopo decenni di esperienze

LUIGI ANNUNZIATO



Torno subito

Nostalgia canaglia...

Chi guarda il sole davanti vede il futuro
Chi guarda dietro vede solo la sua ombra...
(continua in ultima pagina)

2012

maturate, se si divide la globalizzazione, se si lavora per vivere o si vive per lavorare, se si produce per consumare o si consuma per produrre, se serve un leader o un manager, se si è più sudditi o più cittadini, quale sia il rapporto fra formazione e merito, quale sia l'autonomia del sindacato e quanta la burocrazia che in esso si instaura".

L'esigenza di affrontare la questione della concorrenza in una ottica di regolazione comunitaria per impedire distorsioni nei diversi mercati.

La creazione della NUOVA CIDA, cui partecipano le rappresentanze dei dirigenti pubblici e privati, quale soggetto apartitico ma politico in grado di portare avanti la valorizzazione del mercato, del rischio, e della responsabilità al centro della quale si pone il ruolo del dirigente.

Trattasi di questioni che non attengono essenzialmente alla sfera delle relazioni industriali ma toccano aree di intervento di più ampio respiro.

Su diversi di questi temi Dimen-

sione Trasporti anche nel recente passato ha svolto considerazioni, approfondimenti e dibattiti e questo ci porta a valutare l'assise di Assidifer un "Congresso con i fiocchi", mutuando il titolo di un articolo firmato dal Direttore Responsabile Roberto Martinez e pubblicato a pagina 3 di Ferrovie e Servizi.

Partiamo da questa valutazione positiva per formulare i migliori auguri di buon lavoro alla nuova Segreteria alla quale rappresentiamo la nostra disponibilità a ricercare momenti di confronto su diversi dei temi innanzi evidenziati.

Buon lavoro Assidifer !

NUOVO PIANO PER LA SICUREZZA STRADALE

di A. Castellucci

L'incidentalità e la mortalità stradale nell'ultimo decennio è molto diminuita; se ci soffermassimo all'analisi dei soli dati statistici ci sarebbe da essere soddisfatti, ma le conseguenze umane, sociali ed economiche che procura ogni incidente mortale sono tante, per cui non bisogna mai abbassare la guardia.

L'obiettivo fissato dall'Unione Europea nel "Libro Bianco" del 2001 prevedeva la riduzione della mortalità per incidenti stradali del 50% in un decennio. Gli Stati membri hanno redatto specifici piani per la sicurezza con risultati complessivamente soddisfacenti.

In Italia, nel 2001 si sono verificati incidenti sulle strade con 7096 esiti mortali. A fine decennio i morti sono stati 4090 (meno 43%). I dati, ancora parziali, per il 2011 e 2012 confermano questa

tendenza e si può affermare che la riduzione della mortalità sulle strade è costante.

Sono stati impostati programmi ed azioni più organiche sia sul piano normativo che sull'attività di maggiori controlli. E' stata rivisitata la legislazione sul codice della strada, in particolare, la introduzione della patente a punti ha dato buoni risultati. Sono stati intensificati e resi più stringenti i comportamenti a rischio.

I controlli per l'uso di alcool nel 2007 erano stati 250.000. Nel 2010 circa 2.000.000. Con maggiore impegno è stata affrontata l'attività di informazione ed educazione stradale ed un forte impulso è stato dato alla formazione per gli autisti professionisti.

Prima dell'estate dovrebbero essere emanate le linee guida del

CONGRESSO ASSIDIFER – FEDERMANAGER

ALCUNE NOTE

La Redazione

L'attenta lettura del periodico di Assidifer – Federmanager "Ferrovie e Servizi" ed alcune valutazioni raccolte da colleghi delegati, inducono Dimensione Trasporti a fare alcune considerazioni in merito al XXVI Congresso Nazionale tenutosi a Rimini nella prima decade di febbraio.

Fra le tante questioni che hanno caratterizzato il dibattito e le conclusioni del Congresso, ci piace sottolineare i seguenti argomenti: La ripresa da parte di Assidifer delle attività di studio ed approfondimento sui temi del trasporto e della logistica.

L'impegno della Segreteria nella organizzazione di Convegni e nel-

la pubblicazione di testi sul mondo della mobilità e della logistica

La scelta di Assidifer – Federmanager di associare i quadri apicali e le alte professionalità che hanno valori ed attitudini vicini e spesso coincidenti con quelli dei dirigenti.

Le proposte attualmente in discussione a livello comunitario che prevedono la completa liberalizzazione del trasporto ferroviario viaggiatori con orizzonte 2020.

La vigilanza sui ruoli e compiti della costituenda Autorità sui Trasporti rinviata al nuovo Parlamento per veti reciproci sui nomi proposti.

nuovo piano per la sicurezza al 2020.

La Direzione generale per la sicurezza del Ministero dei Trasporti sta operando affinché ci sia un maggior coinvolgimento operativo di tutti i soggetti che hanno specifiche competenze al fine di concentrare l'attenzione su azioni sempre più concrete con l'obiettivo finale di ridurre a zero la mortalità stradale.

Il piano si concentrerà su interventi sempre più mirati tenendo presente, ad esempio, che oltre il 90% dei morti per incidenti stradali si verifica nelle aree urbane ed extraurbane.

Una indagine dell'ACI ha rilevato una preoccupante impennata degli incidenti causati da stranieri indisciplinati o non ben preparati alla guida di mezzi.

Negli ultimi 15 mesi c'è stata una

consistente immatricolazione di mezzi, specie usati, intestati a stranieri (+34%), portando il numero complessivo a circa 3 milioni pari a circa il 6,3% dei mezzi circolanti. Gli incidenti causati da stranieri sono stati circa 90 al giorno su circa 560 totali, pari a circa il 16%, causando circa 140 feriti e 1,4 morti. Il danno economico si aggirerebbe intorno a circa 4 miliardi di euro l'anno pari

a circa il 15% degli oltre 30 miliardi complessivi.

L'ACI, per contribuire alla diminuzione di questo grave fenomeno, si è impegnato a fornire 3 mila corsi di "guida sicura" per stranieri.

E' da augurarsi che questo nuovo piano abbia ad avere successo e possa effettivamente contribuire a migliorare l'attuale preoccupante situazione.

LO SCADIMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO A LIVELLO REGIONALE

di L. Bianchi

Con il nuovo anno non è cambiata musica per i pendolari del Friuli Venezia Giulia, così come non è cambiata per viaggiatori e spedizionieri della regione ponte, senza frontiere, con la Mitteleuropa. Soppressioni e gravi perturbazioni del traffico ferroviario sono ormai diventate ordinaria amministrazione di tutti i giorni, come documentano i comitati dei pendolari di Udine e Carnia, che svolgono un encomiabile lavoro al posto dell'inesistente servizio commerciale delle FS.

Ma i pendolari del FVG non sono isolati nello scadimento del servizio ferroviario: anche le altre regioni sono colpite dal deterioramento del traffico metropolitano e nazionale fuori dall'alta velocità. Tutti sono vittime delle decisioni a livello centrale di scaricare sulle regioni l'onere del servizio ferroviario senza dotarle degli strumenti atti a realizzare coordinamento ed integrazione (base del trasporto), senza dei quali mobilità e logistica sono destinate a zoppi-care sempre di più.

All'origine della deriva della rotaia nazionale sta la scelta di ricorrere a contratti di programma regionali, decretando la separazione, anche a livello commerciale della rete, tra traffico metropolitano, nazionale ed internazionale: una vera e propria regressione culturale (fuori dalla visione europea dei trasporti), in senso contrario all'obiettivo di passare dal coordinamento all'integrazione, lanciato dal Progetto '80 come base per lo sviluppo di mobilità e logistica in una dimensione continentale.

Ormai il Gruppo FS ha deciso di concentrare l'attenzione sulla sola alta velocità, rinunciando a sfruttare le sinergie con tutta la rete per fornire offerte credibili – a valenza commerciale – di relazioni dirette di tutti i capoluoghi con la capitale, come sempre avvenuto dalla nascita delle FS, e come suggerisce una sana visione commerciale di marketing.

Per il Friuli Venezia Giulia, in questo quadro di regressione, c'è un'ulteriore penalizzazione: il Gruppo FS, con il progetto "Essere impresa" ha decretato non strategiche le relazioni internazionali con l'Austria (Tarvisio Udine Ve-

nezia) e Slovenia (Trieste-Opicina Ronchi-Aeroporto Venezia) relegandole a linee regionali per eleggere Venezia Mestre a capolinea del Nord Est. Si tratta del ritorno alla proposta "T-Rami secchi" (oggi promossa a metropolitana che unisce l'Italia) risalente all'Europa divisa dalla Cortina di ferro che non prevedeva i corridoi europei, lanciati da Delors come strumento dell'unificazione ferroviaria continentale, in funzione di mobilità e logistica europee.

La nostra Regione, in definitiva, è vittima dell'attuazione di un progetto datato, fuori dalla visione dell'integrazione europea, che per la rotaia era maggiore prima dell'89: caduti i confini, realizzata la nuova Pontebbana (la più moderna linea di valico del Paese), che avrebbe consentito di migliorare in termini di velocità commerciale le relazioni internazionali viaggiatori e in termini di capacità e regolarità, quelle merci, la risposta del Gruppo FS è stata la progressiva eliminazione dei residui collegamenti viaggiatori con Austria e Slovenia, seguita dal ritiro dal mercato merci per limitare l'attenzione ai soli treni completi, trascurando porti e raccordi industriali.

Ma anche l'Amministrazione regionale ha le sue responsabilità. Subi-

to dopo il suo insediamento, la Giunta Tondo-Riccardi ha accettato passivamente la cancellazione del finanziamento alla cosiddetta Metropolitana leggera (in realtà progetto per la rivitalizzazione del nodo ferroviario di Trieste ai fini del traffico portuale e del servizio viaggiatori regionale), che torna d'attualità come base per lo sviluppo del progetto Adria-A ai fini del servizio metropolitano transfrontaliero; ha ottenuto lo sganciamento della terza corsia dal tracciato dell'alta velocità che avrebbe consentito notevoli risparmi; ha accettato di pagare alle FS la relazione ES Udine – Roma fuori dal contratto di programma; ha annullato la gara ferro-gomma per il servizio viaggiatori regionale; ha pure assecondato le FS nella liquidazione di Alpe-Adria, strumento commerciale essenziale per il Porto di Trieste e per la logistica regionale.

L'anno 1989 è ormai lontano, i confini sono caduti da tempo, è giunto il momento di impostare seriamente una politica di sviluppo dei traffici transfrontalieri (oggi monopolizzati dalla gomma) nelle aree metropolitane, sia per le merci che per i passeggeri. Solo così i pendolari del FVG potranno evitare di passare dalla protesta e dalla collaborazione alla rassegnazione.