



## **ACCORDO PER LA CONCERTAZIONE LA NEGOZIAZIONE E LA GESTIONE DELLE TRASFORMAZIONI NEL SETTORE DEI TRASPORTI**

Il 24 gennaio 2008 è stato sottoscritto dal Ministero dei Trasporti e da FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL TRASPORTI e UGL TRASPORTI un importante accordo contenente l'impegno di contribuire a risolvere le diffuse situazioni di crisi o difficoltà aziendali e di settore.

In sostanza si tratta di un impegno assunto dalle parti per realizzare un vero e proprio "PATTO" che "coinvolga i rappresentanti delle imprese, gli operatori economici e gli utenti per stabilire sedi di

concertazione sulle grandi scelte strategiche e strumenti per il governo consensuale delle trasformazioni".

Il documento, al di là delle roboanti enunciazioni di principi e delle dichiarazioni di buone intenzioni, presenta notevoli elementi di novità.

Sono previsti specifici protocolli sugli indirizzi e sulle regole da rispettare e sono identificati alcuni strumenti per la prevenzione dei conflitti, una rivisitazione delle regole per l'esercizio dello sciopero e una disciplina ge-

nerale che prevede, fra l'altro, l'applicazione del Contratto di lavoro da parte delle imprese di settore.

Sulle politiche di settore le parti hanno altresì convenuto sui provvedimenti più urgenti da adottare su trasporto ferroviario, trasporto pubblico locale, trasporto aereo e settore marittimo.

In tema di liberalizzazione e di regole per l'accesso all'infrastruttura è stato concordato di prevedere l'applicazione del contratto per tutte le imprese.

## **AVANZA A LUNGI PASSI IL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO IN ITALIA ED IN EUROPA**

A cura di a.c.

E' di qualche giorno fa la notizia che la Società NTV - "Nuovo Trasporto Viaggiatori" creata da Montezemolo, Della Valle, Punzo e Sciarrone - ha ordinato alla Alstom 25 nuovi treni. Si tratta dei treni AGV di ultima generazione con motorizzazione autoportante destinati a sostituire in futuro gli attuali TGV.

La commessa ammonta ad oltre 650 milioni di Euro e riguarda una consistente flotta destinata, stando alle dichiarazioni dei responsabili della NTV, alle tratte Torino-Milano, Milano-Napoli, Roma-Venezia e Roma-Bari.

La nuova iniziativa imprenditoriale è resa possibile grazie al fatto che l'Italia è stata fra i primi Paesi europei ad aprire al mercato il trasporto ferroviario.

Ovviamente la NTV farà concorrenza a Trenitalia, an-

che se Montezemolo si è affrettato a dichiarare che si tratterà di una concorrenza "in un'ottica di collaborazione". Rimane il fatto che siamo di fronte ad una trasformazione profonda dell'attuale assetto del sistema italiano del trasporto ferroviario con ricadute non certo insignificanti anche sui lavoratori del settore e sarà interessante capire se i Sindacati hanno affrontato con sufficiente approfondimento la questione per essere pronti a salvaguardare gli interessi legittimi della categoria.

Le liberalizzazioni sono un processo molto delicato. Il Governo, le forze politiche, le organizzazioni sindacali e professionali, le Università dovrebbero approfondire le complesse problematiche con maggiore severità ed obiettività di quanto fino ad oggi è avvenuto. E' inutile sottolineare che occorrono regole

certe per l'accesso alle infrastrutture, per la sicurezza, per la tutela dei diritti acquisiti dai lavoratori.

Non minore importanza riveste il necessario riassetto organizzativo del Gruppo FS. Riassetto che si renderà indispensabile a garanzia, non solo della libera concorrenza, ma anche del livello dei servizi da assicurare ai cittadini, nonché del livello delle tariffe.

In fatto di razionalizzazione dei processi di trasformazione la Germania, come al solito, ci batte. Il Governo tedesco è pronto alla più importante privatizzazione del dopoguerra dopo quelle parziali della Deutsche Telekom e delle Poste ed ha intenzione di immettere sul mercato, entro l'anno, parte del pacchetto azionario della DB. Lo Stato conserva la proprietà delle stazioni e degli oltre 36 mila km di rete.

## LE AZIENDE DI TRASPORTO LOCALE DEVONO PREPARARSI A FAR FRONTE ALLA CONCORRENZA EUROPEA

E' di qualche settimana fa la notizia della fusione tra la GTT, l'azienda di trasporto pubblico di Torino, e l'ATM di Milano. Il progetto sarà completato per fine anno e si concretizzerà in una nuova società che, se tutto andrà come nelle intenzioni, potrà essere quotata in borsa.

L'operazione è, sotto alcuni aspetti, resa necessaria per arginare la calata dei grandi gruppi europei francesi, tedeschi e inglesi ed avere anche in Italia aziende idonee a partecipare alle gare internazionali ed essere in grado di vincere le concessioni dei trasporti regionali mano a mano che saranno messe in gara

dalle Regioni.

Al contrario di quanto avviene in Europa il panorama italiano del trasporto pubblico locale si presenta polverizzato in un numero eccessivo di piccole aziende che non sono, per forza di cose, in grado di reggere la concorrenza.

In Italia sono già presenti alcuni gruppi europei che partecipano regolarmente alle gare e le vincono.

La Transdev. Gruppo a controllo pubblico francese, ha acquisito il 41% e la gestione di AMT SpA a Genova. La Rapt parigina si è insediata in Friuli e in Toscana ed il gruppo inglese Arriva ha vinto

concessioni in Friuli, Valle d'Aosta, Liguria e Lombardia.

Insomma il panorama del trasporto locale si avvia verso una profonda trasformazione e non sembra che il mondo imprenditoriale italiano, salvo l'iniziativa delle due municipalizzate di Torino e Milano, abbia ancora colto a sufficienza l'entità della trasformazione e l'esigenza di mettere insieme le sinergie e le competenze accumulate dalle aziende per dare risposte credibili alla domanda di mobilità locale e garantire anche la competitività del Paese.

## IL CONVEGNO "LAZIO 2020. IMMAGINARE IL FUTURO: LE INFRASTRUTTURE"

Nell'ambito del Convegno è stato presentato uno studio del CENSIS che ha analizzato per conto di CONFSESVI-ZI la situazione infrastrutturale e dei servizi della Regione Lazio.

Ne è emersa, come era logico aspettarsi, uno stato di carenza delle infrastrutture e l'urgenza di un programma di interventi prioritari che necessitano di massicci investimenti che mal si conciliano con la scarsità delle risorse disponibili.

Ancora una volta è emersa

l'esigenza di imboccare la strada della collaborazione tra pubblico e privato per reperire i necessari finanziamenti.

Per quanto riguarda la "fotografia" dell'esistente, emerge dalle analisi che il punto debole di tutto il sistema è costituito dal trasporto ferroviario: ci sono ancora cinque reti FS e 70 stazioni da modernizzare e trasformare in una rete metropolitana; c'è l'anello ferroviario da completare. Tutti impegni non onorati da parte di FS.

La soluzione del problema risiede, secondo alcuni, nel rompere il monopolio e mettere a concorrenza i diversi gestori perché assicurino un servizio dignitoso.

Ma, secondo la nostra opinione, la concorrenza non basta se le infrastrutture non sono adeguate e soprattutto se, per quanto riguarda il sistema ferroviario, non si realizza concretamente nei grandi nodi ferroviari la netta separazione fra linee veloci e linee da dedicare esclusivamente ai servizi regionali.

## IL RIORDINAMENTO FUNZIONALE ED INTEGRATO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NELL'AREA DELLO STRETTO DI MESSINA

Si sono susseguiti in questi ultimi mesi riunioni fra gli uffici del Ministero dei Trasporti e i rappresentanti locali del Comitato Pendolari e della Associazione Operatori dei Trasporti accompagnati dal Comitato locale di Dimensione Trasporti.

L'ultima delle riunioni si è tenuta il 3 marzo ed erano presenti, per DT, Domenico Caia e per il Comitato Pendo-

lari, Pietro Interdonato.

Da tempo le Associazioni locali, supportate per la parte tecnico-professionale, dal nostro rappresentante locale, hanno elaborato una proposta organica per la riorganizzazione e l'integrazione del trasporto passeggeri (servizi e tariffe) nell'Area dello Stretto. Il Ministero, per la parte di sua competenza, ha fin qui assunto iniziative di coordi-

namento ed ha adottato alcuni provvedimenti che vanno nella direzione auspicata.

E' del 4 febbraio scorso la pubblicazione di un provvedimento contenente le procedure per l'affidamento in concessione di un servizio marittimo rapido fra Messina, Reggio (città e aeroporto) e Villa San Giovanni.