

ROMA, 24.9.2018

Spett. le IX Commissione
(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

Oggetto: AG 040 - Apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia

In riferimento a quanto in oggetto, Le inviamo le nostre osservazioni:

La Federazione Europea dei sindacati dei trasporti (ETF) a cui la FIT CISL è affiliata, assieme alle altre federazioni dei trasporti di CGIL e UIL, ha avviato una campagna per sensibilizzare il pubblico e i decisori Europei sui pericoli del 4 ° pacchetto ferroviario come proposto dalla Commissione europea il 30 gennaio 2013.

Durante l'iter legislativo Europeo sono state fatte numerose dimostrazioni ed azioni di lobbying per ridurre i rischi per gli addetti al trasporto ferroviario derivanti da una completa liberalizzazione dei servizi ferroviari nazionali per i passeggeri e da una separazione di fatto tra la gestione dell'infrastruttura e le imprese di trasporto.

Nella consapevolezza delle diversità di apertura al mercato già presenti, all'epoca, nei diversi Stati della UE la FIT ha sostenuto le iniziative e le prese di posizione dell'ETF, le cui motivazioni di principio si possono così sintetizzare:

La liberalizzazione produce una diminuzione della qualità dei servizi ferroviari e induce gli operatori a fare "cherry picking" su linee redditizie a scapito di un'offerta di rete complessiva per i passeggeri, ignorando i principi di accessibilità e universalità dei servizi di trasporto pubblico, penalizzando le fasce più deboli della popolazione.

La concorrenza, non adeguatamente regolamentata e controllata, esercita pressioni per ridurre i costi e ha l'effetto di ridurre l'occupazione stabile, di aumentare l'outsourcing e il subappalto dei servizi, di accrescere l'occupazione atipica e precaria, di incrementare l'uso dei lavoratori in somministrazione, di intensificare i carichi di lavoro e la pressione del lavoro, di dilatare la flessibilità del lavoro attraverso l'applicazione di turni di lavoro più pesanti. Il tutto ciò senza tener conto delle conseguenze in termini di detrimento della qualità dei servizi e in termini di sicurezza sul lavoro che per i passeggeri.

Tra le altre rivendicazioni veniva richiesto l'inserimento di tutele per i lavoratori come ad esempio l'esplicitazione di una chiara clausola sociale che garantisca il mantenimento del posto di lavoro, i livelli retributivi, l'anzianità, e tutti i diritti acquisiti nel momento in cui ci sia un cambio appalto a seguito di gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto.

Altro aspetto riguardava lo spacchettamento delle imprese ferroviarie organizzate in Holding integrate (imprese verticali), la cui completa applicazione avrebbe prodotto ulteriori effetti negativi non solo per i lavoratori ma per la proprietà che di norma è pubblica.

Nei provvedimenti approvati dal Parlamento Europeo le richieste del sindacato europeo sono state quasi del tutto ignorate e non sono state nemmeno inserite delle forme di consultazione o di coinvolgimento delle parti sociali sia sindacali che di rappresentanza dell'utenza necessarie, secondo noi, a migliorare il recepimento delle direttive. A tal fine si propone in analogia con quanto previsto per il settore della mobilità autoferrotranvieri, vedi l'articolo 16-quater della n.123 del 3 agosto 2017, l'inserimento di un tavolo di lavoro finalizzato a individuare i principi e i criteri per il riordino della disciplina dei servizi di trasporto ferroviario avendo specifico riguardo alla tutela dei lavoratori e dei viaggiatori e garantendo agli stessi adeguati livelli di sicurezza del trasporto. Tale previsione normativa rafforzerebbe l'attuale sistema di partecipazione previsto dal CCNL della Mobilità nonché all'avviso comune sottoscritto da Confservizi e le Confederazioni sindacali per avanzare proposte comuni in previsione di aggregazioni di imprese, regolazione tariffaria, garanzie ai lavoratori nelle fasi di passaggio, governance delle società.

Inoltre come per precedenti recepimenti di direttive europee facciamo presente l'esistenza del principio di non regresso che potrebbe mitigare ricadute negative soprattutto per i lavoratori che rappresentiamo, oltre alla possibilità di inserire delle norme che senza snaturare il dettato delle direttive consentano di migliorare alcuni aspetti, come ad esempio quello dell'inserimento di una clausola sociale in favore dei lavoratori.

Per clausola sociale intendiamo la chiara esplicitazione che le norme che presidiano il rapporto di lavoro siano omogenee per tutte le imprese ferroviarie, a garanzia di una concorrenza leale tra imprese e a tutela dei lavoratori. La proposta è quella di inserire un riferimento specifico che recepisca il principio che il contratto da applicare è quello della mobilità ferroviaria.

In coerenza con i principi sopra esposti si fa presente che sarebbe opportuno inserire dei limiti alle funzioni delegabili previste al comma b dell'articolo 11 ter del Dlgs 112/2015, ovvero delegare l'esecuzione di lavori e i relativi compiti circa lo sviluppo, la manutenzione e il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria a imprese ferroviarie o società che controllano l'impresa ferroviaria o sono controllate dall'impresa ferroviaria.

Tale richiesta è motivata dal fatto che non vorremmo che fosse utilizzato questa previsione per una ulteriore esternalizzazione di attività soprattutto di RFI verso soggetti terzi.

Per quanto concerne l'articolo 13bis si fa presente che il sistema previsto non contempera un coordinamento con l'attuale servizio che garantisce la mobilità alle persone con mobilità ridotta (sale Blu), ma solo un sistema di bigliettazione e non di assistenza. Attualmente il servizio è svolto da RFI che gode di alcune rimesse pubbliche ultimamente ridotte nell'importo.

Oltre alla bigliettazione la norma deve prevedere un coordinamento dei sistemi. Vista la natura del servizio sarebbe opportuno che rientrasse nelle funzioni principali del gestore dell'infrastruttura nazionale che nella veste di terzo potrebbe garantire un equo servizio a tutte le imprese ferroviarie nonché coordinare le attività di assistenza per le persone a mobilità ridotta. Tale richiesta si coordina con quanto previsto dall'articolo 11-sexies in un'ottica di un sistema integrato di rete dei gestori europei finalizzato alla completa libera circolazione delle persone nello spazio UE.

Atteso che l'articolo 12 bis in materia dal titolo "servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità" introduce la possibilità di intervento dell'organismo di regolazione nel caso di compromissione dell'equilibrio economico dei servizi in una determinata linea o bacino di utenza, si chiede che possa essere inserita simile limitazione nel caso in cui non venga rispettata la clausola sociale come sopra definita, non solo ovviamente per i servizi ad alta velocità ma per tutti. Infatti il 12 bis è un articolo che incrocia gli obblighi di servizio pubblico con i servizi a mercato.

Infine chiediamo maggiore attenzione, nel recepimento, degli interessi nazionali in quanto fino ad ora abbiamo assistito ad una liberalizzazione che ha concesso l'ingresso di altri operatori supportati dai maggiori incumbent Francesi e Tedeschi anche in assenza di una completa reciprocità normativa. Segnaliamo ancora l'importanza di avere un gruppo FS integrato a tutela non solo dei lavoratori ma anche di tutta l'economia del paese oramai privo di grossi player in grado di reggere l'urto della concorrenza europea e globale.

Segnaliamo che il comma 2 dell'articolo 12 del Dlgs fa riferimento al regolamento CE 1370/2007 che è stato superato dal regolamento UE 201/2338 del 14.12.2016: deve essere un refuso nel testo.

La Segreteria Nazionale