

## **Ecco cosa chiediamo per il trasporto ferroviario**

*Gaetano Riccio, Coordinatore nazionale Fit per la Mobilità ferroviaria, illustra le sfide che attendono l'area contrattuale e le proposte della Federazione*

Nel convegno da noi organizzato alla fine dello scorso mese di maggio, "Nessuno fermi il treno! Le ferrovie secondo noi", abbiamo espresso a chiare lettere alla presenza del Ministro dei Trasporti, di esponenti del Parlamento italiano e di quello europeo e di rappresentanti del gruppo Fsi il nostro punto di vista sulle ferrovie e sulla nostra netta contrarietà alla separazione di Rfi dal resto del gruppo.

Abbiamo anche espresso tutto il nostro timore nel vedere tanti "pescecani" girare attorno all'azienda risanata per spolare il frutto di tanti anni di lavoro e dei tanti sacrifici fatti anche dai lavoratori.

Gli unici segnali che finora abbiamo avuto, purtroppo, sono solo quelli di un rinnovato interesse della "politica" per l'occupazione delle poltrone; il nuovo consiglio di amministrazione, infatti, ha nove componenti rispetto ai cinque del precedente. Non capiamo quale sia il valore aggiunto per la collettività di avere quasi raddoppiato il numero dei consiglieri se non quello di aumentarne i costi.

Non avremmo voluto essere facili profeti per le sorti del gruppo Fsi nell'era post Moretti, ma quello che sta accadendo acuisce le nostre perplessità sul futuro dell'azienda e del trasporto ferroviario nel nostro Paese. Dopo la nomina dell'ingegner Michele Elia ad Amministratore delegato, infatti, siamo ancora in attesa della nomina del suo successore in Rfi. È ancora vacante la posizione di Direttore generale dopo l'uscita di Domenico Braccialarghe e tale circostanza ci risulta poco comprensibile in un'azienda di tali dimensioni.

Lo stesso disegno di legge che parla di riordino del trasporto pubblico locale - e di cui abbiamo ampiamente discusso nel convegno - è stato presentato dai Senatori del Pd e, al di là delle considerazioni fatte sia dal Ministro che dagli autorevoli esponenti politici intervenuti alla nostra assise - va comunque avanti il progetto di separazione di Rfi dal gruppo Fsi, con tutte le conseguenze che abbiamo delineato. Circolano nuovamente le voci che nei cassetti del Ministero dell'Economia vi sia il progetto di privatizzazione di pezzi di Trenitalia, con la creazione di newco create appositamente, magari nell'AV, e questo avrebbe conseguenze non certo positive per l'intera tenuta del gruppo.

Le rassicurazioni che alla presentazione del piano industriale avevamo avuto da Mauro Moretti, ex Amministratore delegato di Fsi, erano state quelle di verifica di possibili quotazioni dell'intero gruppo e non dei soli pezzi pregiati. Lo stesso Ministro dei Trasporti al nostro convegno di fine maggio aveva parlato di possibili "privatizzazioni intelligenti" sul modello Poste o Enav, coinvolgendo

quote dell'intero gruppo, in modo da fare cassa per il Governo mantenendo l'attuale modello societario di holding integrata.

Ma i segnali che arrivano dal Governo negli ultimi tempi non sono di certo incoraggianti per il trasporto ferroviario. Le novità presenti nel decreto legge 91 del 26 giugno 2014, cosiddetto della "competitività" - che pure contiene, tra l'altro, norme per ridurre i costi di fornitura dell'energia elettrica alle utenze industriali - indicano fra le misure compensative dei maggiori oneri per lo Stato la "rimodulazione" (leggi aumento dei costi) del regime tariffario agevolato per la fornitura dell'energia elettrica al sistema ferroviario tramite Rfi a partire dal 1 gennaio 2015. Dall'aumento sono esclusi i trasporti rientranti nel servizio universale, ma le conseguenze sono devastanti per le imprese ferroviarie sia nell'alta velocità che nel trasporto merci. In sostanza la bolletta elettrica di Rfi aumenterebbe di 120 milioni di euro all'anno e verrebbe scaricata sui "clienti" che erogano servizi non universali, compresa l'alta velocità di Trenitalia e Ntv, ma soprattutto sul servizio merci a mercato svolto sia da Trenitalia che dalle altre imprese ferroviarie.

È evidente che, con l'aumento del costo energetico della trazione, le conseguenze saranno quelle dell'aumento dei prezzi per i viaggiatori sul versante dell'alta velocità, mentre dal lato del trasporto merci si rischia una riduzione strutturale dell'offerta in considerazione del fatto che l'aumento del pedaggio da 3 a 4 euro a Km porterebbe fuori mercato il settore a totale vantaggio del trasporto su strada.

È questo quello che vuole il Governo? Lo sanno i cittadini che i 120 milioni in più sul costo della bolletta energetica alla fine della fiera saranno loro a pagarli con l'aumento dei biglietti o con la distruzione del trasporto ferroviario?

Già si stima che sulla tratta Milano-Roma, la principale di quelle a mercato, l'aggravio di pedaggio possa essere recuperabile attraverso aumenti di circa il 7% dei biglietti, il che potrebbe essere letale per imprese ferroviarie come Ntv che ha i propri dipendenti in contratto di solidarietà.

Si fa tanto parlare nel nostro Paese di trasporto ecosostenibile, con programmi di natura ambientalista che ogni Governo fa propri da diversi anni e che riflettono scelte europee da tutti affermate e unanimemente disattese. Poi alla prova dei fatti viene emanato un decreto legge che penalizza la modalità del trasporto ferroviario a favore, inevitabilmente, del trasporto su strada, i cui costi sociali ed economici sono elevatissimi.

Il decreto legge andrà in discussione alla Camera per la conversione in legge nei prossimi giorni e noi auspichiamo che il dibattito in aula porti alla modifica del testo, in quanto non possiamo accettare che si metta in pericolo un bene prezioso per la collettività quale il trasporto ferroviario, in particolare nel

settore delle merci.

E poiché i mali non vengono mai da soli, per il trasporto merci è in arrivo un'altra tegola che è rappresentata da una procedura di infrazione che è stata avviata verso l'Italia dalla Ue per aiuti di Stato a Trenitalia e che riguarda il Contratto di Servizio merci. In caso di soccombenza, Trenitalia dovrebbe restituire gli aiuti non dovuti anche per gli anni precedenti - e ricordiamo che l'attuale contributo nazionale annuo previsto dal sistema di compensazioni del contratto di servizio 2009-2014 è pari a 130 milioni di euro.

In merito a ciò il Governo, attraverso il Sottosegretario ai Trasporti Del Basso De Caro, ha risposto in Commissione Trasporti che vi sono interventi allo studio che prevedono l'aggiudicazione mediante gara di un nuovo contratto di servizio delle merci entro il 2015 con possibile articolazione in 3-5 lotti.

Lo scenario che si prospetta per il trasporto merci, quindi, è davvero a fosche tinte a causa sia dell'aumento del pedaggio per le imprese ferroviarie che della possibile gara con l'articolazione in più lotti. In sostanza vi sarebbe una forte concorrenza in quei territori dove c'è maggior traffico, mentre le altre aree del Paese sarebbero completamente abbandonate sia da Trenitalia che dalle altre imprese ferroviarie per gli elevati costi di gestione e per l'assenza di una politica di sostegno al traffico ferroviario.

La stessa riunione con l'Ad di Trenitalia per la presentazione del piano industriale 2014-2017 è stata influenzata dalle criticità rappresentate dal d.l. 91 con il relativo aumento della bolletta elettrica e dalla procedura di infrazione della Ue. Ci aspettavamo maggiori ragguagli sull'ipotesi, già contenuta nel piano del gruppo Fsi presentatoci da Moretti, di raccogliere tutte le attività relative al merci e alla logistica in un'unica società direttamente dipendente da Fsi e non da Trenitalia, ma Soprano, pur confermando la volontà di procedere in tal senso, ha affermato che in merito occorre un'ulteriore fase di approfondimento, per cui la discussione sul tema è stata rinviata alla fine del mese di luglio per avere maggiori dettagli al riguardo.

Sugli altri elementi, l'Ad di Trenitalia ha sostanzialmente riaffermato i punti salienti già evidenziati nella presentazione del piano del gruppo Fsi, confermando gli investimenti in materiale rotabile sia sul versante dell'alta velocità, con l'entrata in esercizio dell'Etr 1000, che del trasporto regionale con l'acquisto di 200 nuovi treni e la ristrutturazione di ulteriori 235 materiali tra carrozze a piano ribassato e media distanza. Sul servizio universale la previsione di piano è quella di mantenere l'attuale livello di 23 milioni di treni/Km.

Sui contratti di servizio regionali sembra essere rientrato l'allarme per cui - tranne poche regioni, come il Friuli Venezia Giulia, che metteranno i propri servizi a gara - nelle altre si va verso la proroga dei contratti per l'affidamento

del servizio.

È evidente, quindi, che le questioni in campo riguardano, oltre all'assetto del gruppo Fsi, il futuro del trasporto ferroviario nel trasporto viaggiatori rispetto alla possibile riduzione di servizi cosiddetti a mercato, ma soprattutto nel trasporto merci dove è in gioco la stessa sopravvivenza non solo di Trenitalia Cargo, ma delle tante aziende che operano nel nostro Paese. A questo proposito sarebbe ora che le tante imprese che operano nel settore iniziassero a consorziarsi, perché la vera concorrenza non è tra imprese ferroviarie, ma tra un settore senza regole qual è quello su gomma e uno che non è assolutamente supportato quale quello ferroviario merci.

La rilevanza delle problematiche in discussione è tale che non può essere risolta con un confronto a livello aziendale. Qui la posta è più alta: occorre innanzitutto far sentire la voce di tutti in vista della discussione per la conversione del d.l. 91 in Parlamento, per cui è fondamentale portare all'attenzione del Paese il problema del trasporto ferroviario.