

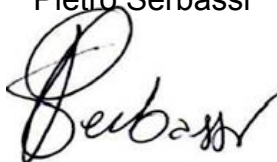
Roma li 25 settembre 2018

On. Alessandro Morelli
Presidente
Commissione Trasporti Camera dei Deputati

Oggetto: **Memoria da parte FAST-Confisal 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, innanzitutto ci scusiamo per il colpevole ritardo e auspicando di essere comunque utili, Le trasmettiamo, la nostra memoria sul tema in oggetto, ringraziandoLa fin d'ora dell'attenzione e rimanendo a disposizione per ulteriori chiarimenti che eventualmente riterrà utile chiederci, distintamente salutiamo.

Il Segretario Generale
Pietro Serbassi

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Serbassi".

Memorie FAST Confisal sull'Atto del Governo n°40

La Direttiva 2016/2370/UE interviene a liberalizzare l'accesso al mercato del trasporto ferroviario passeggeri, con particolare attenzione all'attività dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria e all'assegnazione delle tracce orarie, operazione fondamentale a garantire una leale concorrenza tra le imprese operanti nel settore.

Il nostro Paese è stato il primo a realizzare questa condizione per cui il sindacato italiano, occupandosi da tempo della questione, è bene in grado di porre alcuni spunti utili al dibattito e alle successive decisioni.

Consideriamo positivamente che, rinunciando all'obbligo di *Unbundling* – la separazione societaria tra gestore dell'infrastruttura e impresa di trasporto – la Direttiva ammetta l'esistenza di imprese integrate verticalmente; d'altronde, una siffatta norma avrebbe messo a rischio le sinergie industriali che, ad esempio, una società come FSI può adottare se mantiene un *corpo* unico.

Meritevole di approfondimento è la fattispecie del passaggio di lavoratori che siano in possesso di dati essenziali dalle società di gestione dell'infrastruttura ferroviaria ad altre imprese ferroviarie.

Essi, soprattutto se si tratta di livelli dirigenziali, potrebbero essere in possesso di informazioni da portare "in dote" alla nuova impresa tali da pregiudicare la correttezza del confronto concorrenziale tra le due. Dopo aver stabilito se siano da prendere in considerazione, ai fini della valutazione di cui stiamo parlando, solo i livelli dirigenziali o, comunque, tutti i lavoratori in possesso di informazioni *sensibili*, occorrerà stabilire quale possa essere il periodo di quarantena a cui tali lavoratori dovranno sottoporsi.

Crediamo che quello più adeguato possa essere di dodici mesi, ovvero la durata di un orario ferroviario. In tal modo, la conoscenza delle logiche commerciali che portano un'impresa – ad esempio – all'individuazione o all'assegnazione delle tracce orarie, sarebbe sterilizzata dal periodo trascorso. Un periodo di dodici mesi, inoltre, renderebbe vani eventuali tentativi di favorire, operando in un'impresa ferroviaria, un'altra presso cui si sapesse di dover andare a lavorare nell'immediato futuro. Riteniamo, inoltre, che tale condizione sia da applicare anche a coloro che effettueranno il passaggio tra imprese dello stesso Gruppo industriale.

Non possiamo nasconderci, peraltro, che una norma di questo tipo sarebbe fortemente penalizzante per il lavoratore poiché lo porrebbe nella situazione di dovere, in ogni caso, rinunciare a una tra le seguenti prerogative: una buona parte della retribuzione, in caso della citata *quarantena* oppure la legittima aspettativa di migliorare la propria condizione lavorativa con il passaggio a un'altra impresa.

A ciò si potrebbe ovviare con la determinazione di adeguate forme di sostegno al reddito previste specificamente per questi casi oppure, in alternativa, con la creazione di adeguate e

severe sanzioni per chi pregiudichi, con la propria opera deliberata, la leale concorrenza tra imprese.

Crediamo che il ruolo e l'attività di ART – Authority di Regolazione dei Trasporti debbano essere completamente rivisti e, comunque, siamo del parere che nelle sue decisioni riguardo a concessioni inerenti gli ambiti coperti da contratto di servizio, il Decreto debba prevedere che essa decida dopo aver sentito il Ministero dell'Economia e delle Finanze. Ciò per evitare che la millantata intenzione di voler favorire il libero mercato crei, in realtà, degli squilibri economici ad attività esistenti che sfocerebbero, con ogni probabilità, in gravi crisi occupazionali, come troppe volte è successo negli scorsi anni.

Riteniamo pressoché inutile la creazione di un sistema di informazione e biglietteria unificato, condizioni già superate dal massiccio utilizzo, da parte della clientela e delle stese imprese, di numerose piattaforme e strumenti informatici.

In conclusione, riteniamo che nessun decreto e nessuno strumento, né nessuna sanzione possano essere efficaci se si continua a prescindere da quello che il sindacato, fin dai tempi delle prime liberalizzazioni del trasporto merci, considera un valore essenziale: le imprese ferroviarie devono applicare tutte, nessuna esclusa, il medesimo Contratto di Lavoro.

Considerato che è accaduto in un periodo di forte crisi economica abbiamo assistito, negli ultimi due decenni, a una lotta senza esclusione di colpi tra imprese che si facevano concorrenza facendo leva non già sulla bontà del proprio *prodotto-treno* ma sul costo del lavoro, applicando nelle proprie aziende i contratti collettivi dei più disparati settori merceologici.

Il sindacato non si è chiamato fuori dalla discussione, né si è tirato indietro quando si è trattato di produrre accordi che aiutassero le imprese nella fase di *start-up*. Ma il dichiarato intento di addivenire, in una fase successiva, all'applicazione di regole contrattuali più congrue e pertinenti, quasi mai è accaduto.

Occorre, quindi, per porre un necessario quanto tardivo freno all'opera di *dumping* cui abbiamo assistito, prevedere che l'adozione del CCNL della Mobilità – Area Attività Ferroviarie sia condizione imprescindibile per l'ottenimento della licenza a imprese che vogliano effettuare trasporto ferroviario sia merci, sia viaggiatori, in Italia.