



Comunicato del 31 gennaio 2013

La Commissione Europea vara il testo del IV^a pacchetto ferroviario

L'azione di lobbying dei Governi Tedesco e Francese per contrastare l'ultima fase della liberalizzazione del trasporto ferroviario in Europa ha ottenuto solo uno slittamento dei termini di presentazione, da parte della Commissione Europea, del testo del cosiddetto quarto pacchetto ferroviario.

Con l'approvazione del testo, avvenuta il 30 gennaio, comincia l'iter legislativo per la definizione della Direttiva che andrà ad incidere pesantemente sulle principali imprese ferroviarie ex monopoliste, i cosiddetti incumbent, di tutto il continente.

I principali filoni di intervento sui quali il testo si propone di intervenire e le relative motivazioni sono di seguito riassunte.

Efficienza delle norme e delle omologazioni

La Commissione intende ridurre le spese amministrative delle imprese ferroviarie e favorire l'ingresso di nuovi operatori sul mercato.

In base alle nuove proposte, l'Agenzia ferroviaria europea diverrà lo "sportello unico" per il rilascio dell'autorizzazione all'immissione dei veicoli sul mercato e del certificato pan-UE di sicurezza degli operatori. Oggi le autorizzazioni dei veicoli e i certificati di sicurezza sono rilasciati dai singoli Stati membri.

Le misure proposte dovrebbero consentire di ridurre del 20% sia i tempi necessari a una nuova impresa ferroviaria per entrare sul mercato sia il costo e la durata della procedura di autorizzazione del materiale rotabile, con un risparmio complessivo previsto per le imprese dell'ordine di 500 milioni di euro entro il 2025.

Ingresso di nuovi attori nella gestione dei servizi ferroviari

La Commissione propone di aprire a nuovi operatori e servizi il trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia a decorrere dal dicembre 2019.

Le imprese ferroviarie potranno offrire servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia in tutta l'UE: offrendo servizi commerciali su base competitiva oppure presentando offerte per contratti di servizio pubblico nel trasporto ferroviario, che coprono la gran parte dei tragitti ferroviari nell'UE (90%) e per i quali l'aggiudicazione mediante gara sarà resa obbligatoria.

Le proposte dovrebbero assicurare entro il 2035 più di 40 miliardi di euro di benefici finanziari ai cittadini e alle imprese, oltre alla fornitura, secondo le stime della Commissione, di circa 16 miliardi di km/passeggerosupplementari.

Disarticolazione delle Holding Ferroviarie - Unbundling

Per garantire un accesso alla ferrovia equo e aperto a tutti, la Commissione ritiene necessario che le reti siano gestite in modo efficiente e non discriminatorio da Gestori dell'infrastruttura indipendenti coordinati a livello UE per favorire lo sviluppo di una rete genuinamente europea.

Per fare sì che la rete sia sviluppata nell'interesse di tutti i soggetti interessati e per massimizzare l'efficienza operativa, la Commissione propone di rafforzare il ruolo dei gestori dell'infrastruttura in modo che essi abbiano il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria – compresa la pianificazione degli investimenti nell'infrastruttura, la gestione quotidiana e la manutenzione e la pianificazione degli orari.

La Commissione ritiene che i gestori dell'infrastruttura debbano essere operativamente e finanziariamente indipendenti da tutti gli operatori che assicurano la circolazione dei treni. Ciò è essenziale per eliminare i potenziali conflitti di interesse e garantire a tutte le imprese un accesso non discriminatorio alla rotaia.

In linea generale, la proposta conferma che la volontà di una netta separazione istituzionale tra gestori dell'infrastruttura e imprese di trasporto che dovrà avvenire entro il 2019.

La Commissione può tuttavia accettare che l'indipendenza necessaria sia garantita da una "struttura di holding" integrata verticalmente, ma solo in presenza di invalicabili "muraglie cinesi" che garantiscano la necessaria separazione sul piano legale, finanziario e operativo.

E' stata inserita una clausola di verifica della conformità per tutelare la reale indipendenza e in prospettiva della piena apertura del mercato passeggeri nel 2019: alle imprese ferroviarie inserite in una struttura a integrazione verticale potrà essere vietato di operare in altri Stati membri se non saranno in grado di dimostrare alla Commissione che sono state adottate tutte le clausole di salvaguardia per assicurare condizioni paritarie nella pratica e che nel loro mercato nazionale è possibile una concorrenza leale.

La forza lavoro

Nei prossimi 10 anni le ferrovie dovranno attirare nuovo personale per sostituire un terzo del loro organico che andrà in pensione, reagendo al contempo a un contesto nuovo e più competitivo.

La Commissione si rifà all'esperienza degli Stati membri che hanno aperto i relativi mercati per dimostrare che sono stati creati molti e migliori posti di lavoro. Per Essa il quadro normativo proposto garantirà agli Stati membri la possibilità di tutelare i lavoratori, imponendo alla nuova impresa che si è aggiudicata il contratto di servizio pubblico di assorbire il personale della vecchia impresa al momento del passaggio di consegne, andando oltre gli obblighi generali sul trasferimento di imprese sanciti dall'UE.

Le posizioni sindacali

L'Etf da molti anni sta combattendo una battaglia per arginare l'ulteriore liberalizzazione del settore ferroviario convinta che si tratti di posizioni ideologiche che non hanno portato a raggiungere gli obiettivi che si prefiggeva: le prove del fallimento sono facilmente riscontrabili negli specifici studi effettuati nei paesi, come la Gran Bretagna, dove da anni si è sperimentata una completa liberalizzazione del sistema.

Le posizioni dell'Etf, che rappresenta oltre 850.000 lavoratori del settore ferroviario in Europa, sono state ribadite alla Commissione Europea, sorda a qualsiasi obiezione alle proprie posizioni.

Con una nota del 28 gennaio indirizzata alla Commissione, l'Etf ha reiterato le motivazioni che stanno alla base del disaccordo sul testo del quarto pacchetto ferroviario, che in breve così si riassumono.

Modifica del regolamento n.1370/2007

La proposta di rendere obbligatorie le gare per l'appalto dei servizi di trasporto pubblico, sia su gomma che su ferro e di eliminare l'opzione di affidamento diretto dei contratti agli operatori, attraverso le competenti autorità, interferisce con la libertà degli Stati Membri di decidere come organizzare il trasporto pubblico dei passeggeri. L'Etf è convinta che questa previsione non rispetti il Protocollo n.26 del trattato di Lisbona, nel quale si fa specifico riferimento alla libertà degli Stati Membri nella scelta delle modalità di organizzazione dei servizi pubblici.

Inoltre, il regolamento che si vuole modificare fu adottato dopo 7 anni di difficili negoziati tra Commissione, Parlamento e Consiglio Europei e ben tre differenti proposte che condussero ad un risultato di compromesso che non può essere distrutto.

L'Etf, in particolare, denuncia la mancanza, almeno nei testi attualmente a disposizione, di strumenti di protezione dei lavoratori in caso di cambio di gestore. Non è prevista una clausola sociale obbligatoria, per la conservazione dei livelli occupazionali; né tantomeno altre norme che assicurino che la competizione non avvenga solo sulle basi di una riduzione delle condizioni di lavoro utili ad evitare il solito dumping sociale.

Modifica della direttiva 2012/34/UE- Unbundling

Solo pochi mesi fa abbiamo assistito alla approvazione del cosiddetto "recast" del primo pacchetto ferroviario con l'approvazione della direttiva 2012/34/UE che contiene spiccati elementi di liberalizzazione. L'Etf ritiene inaccettabile che si accelerino i tempi per la completa separazione delle imprese ferroviarie dai gestori delle infrastrutture la maggior parte delle quali, attualmente, sono di proprietà degli Stati Membri. L'Etf è contraria a questa proposta che socialmente sbilanciata, favorisce il cosiddetto "cherry picking" dei servizi migliori e più remunerativi mettendo in pericolo tutti gli altri servizi che garantiscono la mobilità della maggioranza dei cittadini. Non ci sarà alcuno dei benefici che la Commissione promette: anzi si assisterà ad una corsa al ribasso sulla qualità dei servizi, le condizioni di lavoro, i livelli occupazionali e le retribuzioni dei lavoratori.

Inoltre è dimostrato che la destrutturazione delle Imprese Ferroviarie Nazionali non è la via migliore per garantire adeguate condizioni di accesso all'infrastruttura. Ci sono studi che dimostrano come le differenze organizzative delle imprese nei rispettivi mercati nazionali non abbia alcun impatto sulla qualità del trasporto e sulla libera concorrenza.

La proposta di separare definitivamente in modo netto le imprese ferroviarie dai gestori delle infrastrutture, preoccupa per la perdita di posti di lavoro qualificati e per il venir meno della possibilità di far transitare, il personale che perde i requisiti per specifiche mansioni (macchinisti, capi treno, manovratori ecc.), verso altre società delle Holding ferroviarie. Non solo ma c'è la fondata preoccupazione che vengano messi in discussione anche i contratti aziendali che subirebbero delle forti pressioni per un ulteriore indebolimento delle tutele dei lavoratori.

Conclusioni

Come è evidente le posizioni sono distanti. L'inizio non è dei più promettenti, anche se stavolta, come accennato in premessa si sono mossi i due Governi più influenti all'interno della UE. La loro azione potrebbe aiutare le rivendicazioni sindacali. Molto probabilmente Francesi e Tedeschi potrebbero puntare a far slittare i tempi dell'iter di approvazione della direttiva, considerato che nel 2014 ci saranno le elezioni per il rinnovo del Parlamento Europeo. Fondamentale tappa in quanto l'attuale maggioranza del Parlamento Europeo si è dichiarata favorevole all'impostazione data dalla Commissione.

L'Etf come di consueto opererà la sua azione di lobbying per portare a casa la maggior parte delle proprie rivendicazioni. Ovviamente anche noi saremo chiamati a fare la nostra parte aderendo alle azioni di contrasto che saranno coordinate da Bruxelles. Non ci rimane che attendere la nomina dei relatori della proposta e seguire da vicino l'iter legislativo ed essere pronti a fare la nostra parte per evitare la destrutturazione completa del sistema ferroviario, non solo italiano, ma europeo.

Oswaldo Marinig