

## QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO A CHE PUNTO SIAMO?

*Ugo Surace*

I settori in cui si è registrato minor successo nella strategia europea di liberalizzazione sono l'energia ed il trasporto ferroviario. Ed è questa la ragione per cui la Commissione Europea ha deciso di dotarsi di una strategia di rilancio dedicata al trasporto ferroviario approvando il cosiddetto "Quarto pacchetto ferroviario".

Il trasporto ferroviario delle merci, malgrado la liberalizzazione è in declino e per quanto riguarda il trasporto ferroviario viaggiatori, la liberalizzazione incontra ancora resistenze a causa della permanenza di situazioni diverse fra i vari paesi. Il quarto pacchetto ferroviario è articolato su quattro settori di intervento:

Maggiore efficienza delle norme per l'omologazione del materiale ferroviario;

Una infrastruttura europea "performante";

Apertura alla concorrenza del mercato ferroviario passeggeri;

Impatto della liberalizzazione sul mercato del lavoro.

Per ciascun settore sono previste raccomandazioni tendenti ad assicurare l'omogeneità su tutto il territorio europeo. Il documento

prevede:

controlli omogenei per tutti gli operatori del mercato assicurando, fra l'altro, l'uso del sistema di controllo Erms per la circolazione su tutta la rete europea;

una gestione della rete che non produca livelli di inefficienza e distorsioni della concorrenza fra gli operatori;

obbligatorietà delle gare a partire dal 2019 per l'assegnazione del servizio pubblico obbligatorio;

accesso libero alle reti per i servizi passeggeri erogati fuori dall'area del servizio pubblico;

accesso non discriminatorio ai sistemi integrati di bigliettazione; adozione di adeguate misure di protezione sociale, in accordo con le organizzazioni sindacali, per regolare l'impatto della liberalizzazione sul mercato del lavoro.

Per quanto riguarda il tema della separazione della proprietà fra rete e servizi è contemplata una soluzione di compromesso che prevede l'accesso immediato garantito alle imprese degli stati che realizzano la piena separazione mentre per gli operatori anco-

ra organizzati in holding sono previste verifiche e controlli obbligatori che garantiscano la non sussistenza di meccanismi discriminatori.

La Ue riconosce che l'Italia ha anticipato la liberazione ferroviaria anche se non in modo omogeneo nei diversi settori in cui si può suddividere l'offerta.

Siamo l'unico Paese che ha aperto alla competizione il settore del servizio passeggeri a lunga percorrenza non sussidiato, anche se, a parte l'Alta Velocità, la liberalizzazione trova ancora limiti discriminatori e va incentivata la messa a gara nel settore del servizio passeggeri a lunga percorrenza che gode di sussidi; per quanto riguarda il trasporto regionale l'esperienza vissuta è da considerare negativa.

Sono state poche le gare espletate, data l'incertezza delle norme vigenti e la non disponibilità di risorse per gli obblighi di servizio pubblico da parte delle regioni ha, di fatto, prevalso Trenitalia. Il settore in cui si è registrato fin dall'anno 2007 una effettiva apertura del mercato è stato quello dei servizi cargo non sussidiati su percorsi transfrontalieri, mentre nel settore dei servizi cargo sussidiati vanno messi a gara gli incentivi ed in tal senso è stato deciso recentemente dall'autorità di regolazione sollevando le proteste di RFI e dei sindacati del gruppo FS.

E' fuori dubbio che il settore che ha bisogno di accelerazione è quello del trasporto regionale e il trasporto di media-lunga percorrenza ed in tal senso la stessa Autorità di regolazione dei Trasporti sollecita da tempo le Regioni ad applicare le procedure di

1. **QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO - A CHE PUNTO SIAMO?**
2. **LA CORRUZIONE INTERNAZIONALE - UN FENOMENO NON SOLTANTO ITALIANO**
3. **RENATO BOGGERO — LA STORIA CENTENARIA DI UN FERROVIERE**
4. **FIT—CISL— UN PASSO AVANTI VERSO LO SCIOPERO INTELLIGENTE**
5. **INSEDIATA LA NUOVA COMMISSIONE EUROPEA - VIOLETA BUILC neo Commissaria ai Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia**
6. **L'ITALIANITA' DI ALITALIA DI BERLUSCONIANA MEMORIA**
7. **SEPARARE RFI E TRENITALIA PER LANCIARE TOURITALIA**

evidenza pubblica nell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale sia ferroviario che su gomma ed è in corso di emanazione il bando-tipo a cui tutte le regioni dovranno attenersi obbligatoriamente anche perché il disegno di legge di riforma del TPL prevede che vengano ridotte le risorse assegnate nei casi in cui i servizi non siano affidati con gara.

Siamo dunque a buon punto. Il percorso di riforma del settore riguardante il trasporto regionale e quello di media-lunga percorrenza è ormai avviato. Il percorso dovrà essere accelerato con il contributo di tutti i protagonisti del settore ed è auspicabile che i soggetti che operano nel comparto si mettano intorno ad un tavolo italiano per mettere a confronto le diverse posizioni e trovare soluzioni condivise e chiare soprattutto in materia di trasporto ferroviario regionale e di integrazione con la mobilità urbana nelle grandi aree metropolitane.



# LA CORRUZIONE INTERNAZIONALE UN FENOMENO NON SOLTANTO ITALIANO

A. Dentato

Il Rapporto sulla corruzione internazionale pubblicato dall'OCSE nel 2014 (*Rapport de l'OCDE sur la corruption transnationale. Une analyse de l'infraction de corruption d'agents publics étrangers, Déc, 2014*), cerca di quantificare e descrivere il fenomeno partendo dai 427 scandali (*les affaires*) legati alla corruzione internazionale. Abbraccia il periodo da febbraio 1999, quando la Convenzione OCSE sulla lotta alla corruzione, firmata da 41 Paesi del mondo, è entrata in vigore, a giugno 2014. Di seguito gli elementi essenziali dello studio.

**Obiettivo principale delle tangenti:** accaparrarsi contratti con società possedute o controllate

dallo Stato nelle economie avanzate, molto più che nei paesi in via di sviluppo. Nella maggior parte dei casi (57%), le tangenti sono state pagate per vincere appalti pubblici ovvero per facilitare le procedure di sdoganamento (nel 12% dei casi). Nel 6% dei casi, si è fatto ricorso alla corruzione per ottenere un trattamento fiscale favorevole.

**Soggetti che operano la corruzione:** la maggior parte delle tangenti internazionali sono state pagate da grandi aziende. Corrotti e corruttori appartengono per lo più a Paesi ricchi.

**Settori nei quali il fenomeno è più rilevante:** I fatti di corruzione si sono concentrati per lo più

in quattro settori importanti: estrazione (19% dei casi), edilizia (15% dei casi), trasporto e magazzino (15% dei casi), settore informazione e comunicazione (10% dei casi).

Tangenti sono state pagate a dipendenti di aziende pubbliche (27% dei casi), seguite da funzionari doganali (11% dei casi), agenti delle agenzie di sanità pubblica (7% dei casi) e difesa (6% dei casi).

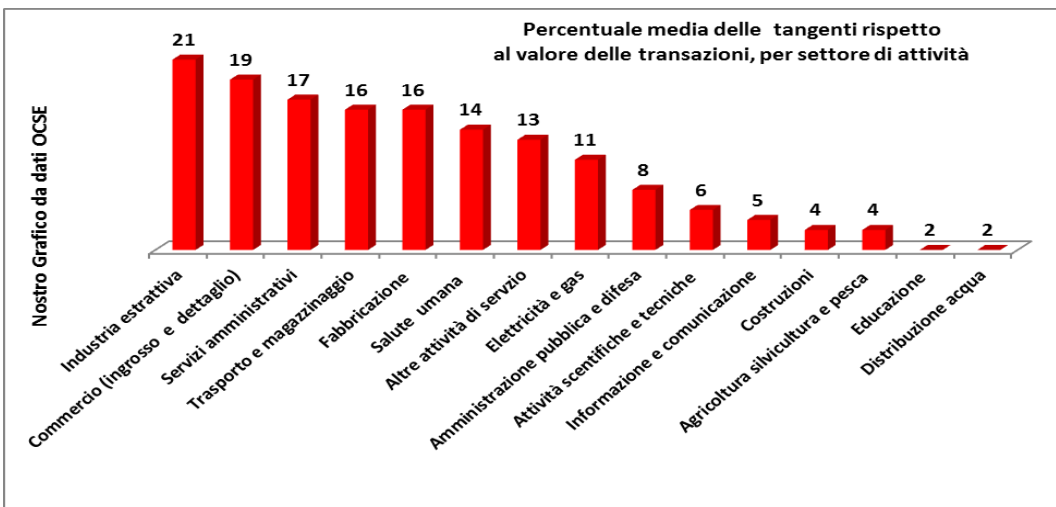
**Importo delle tangenti:** media del 10,9% del valore totale delle transazioni effettuate. Si parla di 13,8 milioni di dollari usati per attuare la corruzione. Ma l'OCSE avverte subito che, data la complessità e la natura occulta

delle transazioni frutto di corruzione, le cifre di cui si parla nel Rapporto non rappresentano che la punta dell'iceberg di tutto il fenomeno corruttivo internazionale.

Nel presentare il Rapporto, il Segretario Generale dell'OCSE, Angel Gurría, ha detto: *"La corruzione mina la crescita e lo sviluppo sociale. I soggetti implicati nel fenomeno corruttivo devono essere portati davanti alla giustizia"*. E continuando: *"La prevenzione della corruzione dovrebbe essere al centro di tutti gli accordi fra Governi"*.

Secondo l'OCSE, nell'intensificare gli sforzi per combattere la corruzione, i governi di tutto il mondo dovrebbero rendere più pesanti le sanzioni, dovrebbero rendere pubblici gli accordi conclusi e rafforzare le misure di protezione degli informatori.

**Con particolare riferimento all'Italia,** il Rapporto osserva che i tempi di prescrizione sono stati un ostacolo all'esercizio di un'azione repressiva efficace della corruzione. Da tempo l'OCSE ha detto che, per sostenere un'azione repressiva energica contro il reato di corruzione internazionale, l'Italia dovrebbe allungare i relativi tempi di prescrizione.



## RENATO BOGGERO

LA STORIA CENTENARIA DI UN FERROVIERE

È uno di noi, che ha compiuto cento anni ed ha ancora il cuore di un bambino.

Prima di entrare in ferrovia – ed è qui che l'abbiamo conosciuto – aveva già dato molto di sé al nostro Paese, combattendo sul fronte alpino occidentale, su quello albanese e sul fronte russo; scampato alla tragica ritirata, si è unito ai partigiani del CLN diventando vice comandante della brigata Cozzo.



È entrato in ferrovia nel 1944 ed è diventato subito membro di commissione interna dell'officina di Genova; non si è accontentato del suo lavoro di operaio e del suo ruolo di sindacalista, ma si è anche impegnato ad aggregare gli altri operai per organizzare la resistenza.

Dopo la guerra, ha attraversato il Patto di Roma e la successiva scissione sindacale, approdando nel Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani, l'indimenticato SAUFI che molto ha contribuito ad innovare le procedure contrattuali e l'organizzazione sindacale.

Nel SAUFI ha ricoperto cariche locali e nazionali, distinguendosi per la capacità di analisi, l'indipendenza nel dirimere i conflitti, la solidarietà con i colleghi e, non da ultimo, quell'eleganza di modi

e di eloquio che lo rendono ancor oggi simpatico a tutti.

Due date, 1915-2015, che coprono un arco di cento anni; sono nulla nella storia del mondo, ma

nella nostra piccola storia sono fatti di pace e di guerra dove la figura di Renato assume una posizione di rilievo.

Avendolo conosciuto, anche noi facciamo parte di questa storia, delle sue sconfitte e delle sue vittorie, e ne abbiamo tratto esperienza e saggezza.

Cinque marzo 1915, cinque marzo 2015: grazie Renato per quanto hai dato agli altri e a te l'augurio di vivere serenamente per continuare a raccontare ai pronipoti le tue gesta di uomo e di soldato.



# FIT—CISL

## Un passo avanti verso lo sciopero intelligente

La Redazione

La FIT-CISL ha depositato in parlamento la proposta di legge di iniziativa popolare raccolta mediante una campagna di più di sei mesi fra i cittadini.

Con la sua campagna il sindacato intende focalizzare l'attenzione sulla grave situazione in cui si trova il trasporto pubblico locale sottoposto da tempo ad una politica di tagli con il personale che si trova senza il rinnovo del contratto nazionale da più di sette anni.

La proposta di legge prevede che, in caso di sciopero non debbano essere solo i lavoratori a pagare con la trattenuta dello stipendio e i cittadini che subiscono i disagi per non poter usufruire del servizio di trasporto con la immancabile conseguenza per il sindacato della immancabi-

le perdita di immagine.

Le uniche che non pagano, sostengono i sindacati, sono le imprese del trasporto pubblico locale che, fra l'altro, oltre a risparmiare sulle spese, ricevono addirittura il vantaggio di continuare a incassare regolarmente il contributo pubblico previsto dai contratti di servizio sottoscritti con gli enti locali dato che continua ad essere erogato anche nelle giornate in cui il servizio stesso non viene effettuato a causa dello sciopero.

La proposta di legge prevede appunto che, in caso di sospensione del servizio per sciopero non venga erogata la quota relativa al periodo, che ai possessori di abbonamento venga rimborsata una analoga quota e che sia obbligatorio l'accesso gratuito ai

mezzi pubblici nelle fasce di garanzia.

Il Segretario della FIT-CISL Giovanni Luciano ha dichiarato testualmente: "Con la legislazione attuale, quando c'è lo sciopero le aziende sovvenzionate con contributi pubblici addirittura ci guadagnano perché ricevono comunque i contributi anche se non erogano il servizio, perché risparmiano sul costo del personale visto che i lavoratori per protestare rinunciano allo stipendio e perché risparmiano su spese come quelle del carburante. Il caso emblematico, ha aggiunto Luciano, è quello del trasporto pubblico locale, dove sono sette anni che i lavoratori attendono il rinnovo del contratto e hanno scioperato ben 13 volte a livello nazionale ma non hanno ottenu-

to nulla. Ci hanno solo rimesso i soldi e in più sono visti dai passeggeri come unici responsabili dei disagi che questi ultimi sono costretti a subire"

"E' emozionante, prosegue Luciano, aver conseguito il risultato della raccolta di 80.493 firme che consente di proporre un cambio concreto a delle regole che stanno mostrando da tempo i loro limiti senza peraltro abbassare il livello di conflittualità".

Dimensione Trasporti, ribadisce quanto già sostenuto quando l'iniziativa fu annunciata e cioè che, al di là di quello che sarà l'esito di questa iniziativa, si tratta comunque di un concreto passo avanti nella direzione della modernizzazione del ruolo del sindacato che in un settore delicato in cui gli utilizzatori del servizio sono la parte più direttamente colpita dagli effetti degli scioperi vanno ricercate soluzioni ed iniziative diversi dalla pura rivendicazione.

## INSEDIATA LA NUOVA COMMISSIONE EUROPEA VIOLETA BULC neo Commissaria ai Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia

A. Castellucci

Il 1° Novembre dello scorso anno, sotto la Presidenza di Jean-Claude Juncker, si è insediata la nuova Commissione Ue, dopo un lungo e complesso processo costitutivo, a seguito delle elezioni del Parlamento europeo di maggio.

La Commissione è composta da un delegato per ognuno dei 28 Stati membri, ad essi è richiesta la massima indipendenza dal Governo nazionale che li ha designati: Violeta Bulc, slovena, è stata nominata Commissaria per i trasporti, telecomunicazioni ed energia.

Il Presidente Juncker, il 26 novembre ha presentato un programma triennale di investimenti di 315 miliardi di euro a sostegno delle scelte strategiche degli Stati membri per il rilancio dell'economia.

Il piano prevede la nascita del fondo europeo degli investimenti (EFSI) ed il coinvolgimento della banca europea degli investimenti (BEI) per i progetti di

lungo termine.

Dei 315 miliardi circa 240 sono destinati a progetti strategici e 75 per le piccole e medie imprese. Una fetta consistente degli investimenti sarà assorbita dal rilancio del piano per le infrastrutture e sistemi dei trasporti, in particolare per quelli internazionali.

Il Consiglio europeo dei trasporti, svoltosi a Milano il 3 dicembre, sotto la Presidenza italiana del Ministro Lupi, ha espresso un giudizio positivo sia sulla necessità dell'aggiornamento del piano sulle infrastrutture della rete europea al 2020, sia sull'attuazione del pacchetto "Cielo unico europeo" che sull'andamento dei lavori relativi al "Quarto pacchetto ferroviario".

Il Consiglio Europeo del 18 e 19 dicembre, il primo presieduto dal neo Presidente Tusk, ha dato il proprio benestare al "piano" che dovrebbe avere un avvio concreto a giugno prossimo.

La neo Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc ha definito il piano

Juncker senza precedenti e si augura possa dare un forte impulso alle opere per i trasporti.

Ha sottolineato che, per portare a termine i corridoi europei, saranno necessari investimenti per 75 miliardi di euro nei prossimi tre anni. I finanziamenti del piano di 315 mld, per ciò che riguarda i trasporti, dovranno essere utilizzati essenzialmente per i trasporti a modalità "pulite", in particolare per quella su ferro e per le vie navigabili interne e per la mobilità urbana che genera il maggior traffico ed inquinamento. La Commissaria ha stimato che il numero dei progetti che si avvieranno nei prossimi 3 anni saranno sostenuti con più di 100 miliardi di euro dalla Commissione Ue dei trasporti per porti, linee ferroviarie, canali, autostrade e tecnologie innovative.

L'Italia, per i trasporti, ha presentato 46 progetti per un importo di circa 12 miliardi. Trattasi di informazioni di carattere

generale su cui ritorneremo quando si delinearà un quadro più preciso.

Per dare concretezza alla complessiva attività, in ambito Ue, sono state avviate audizioni di settore.

L'AD delle FS italiane, ing. Michele Elia, il 10 febbraio, a Strasburgo, ha illustrato ai deputati italiani del Parlamento europeo, al Commissario ai trasporti Bulc ed al Presidente della Commissione Trasporti Michael Cramer il piano industriale 2014/2017 di FS che ha l'obiettivo di creare un unico mercato ferroviario europeo liberalizzato entro il 2019, impostato sulla reciprocità, ossia che impedisca alle imprese provenienti da mercati chiusi di competere con quelli liberalizzati.

Si è augurato che il nuovo treno "Freccia Rossa 1000", che potrà raggiungere i 400 km. orari, in circolazione dal prossimo Giugno, possa essere omologato in ogni Stato europeo in cui Trenitalia vorrà farlo viaggiare con procedure più rapide e meno costose.

# L'ITALIANITA' DI ALITALIA DI BERLUSCONIANA MEMORIA

D. Balotta

L'Inps, con una opportuna operazione di trasparenza, ha fatto luce sullo **scandalo del Fsta**, il Fondo che tutela ampiamente i già tutelati dipendenti dell'Alitalia.

Finalmente l'Inps ha reso noti i dati su chi realmente sostiene i **costi del fondo** che permette ai dipendenti Alitalia, in particolare, di percepire una Cassa Integrazione Guadagni di lusso. Emerge che il 96% del fondo è stato **prelevato** attraverso la **tassa d'imbarco dei passeggeri in partenza**. Mentre aziende e lavoratori hanno finanziato solo il 4% del totale del miliardo e 400

milioni accumulati al 2014.

La tassa era di **1 euro** nel 2007 poi passata a **2** poi a **3** e infine a **5 euro** con la legge 92 art. 4 comma 75 "disposizioni di riforma del mercato del lavoro". La tassa ha inoltre contribuito ad abbassare la **competitività** del nostro sistema aeroportuale in questi anni. Il paradosso è che essa aveva lo scopo di trasferire risorse per la mitigazione del rumore ai Comuni aeroportuali, che ancora però non hanno visto un euro.

E' come se sul biglietto dell'auto-bus ci trovassimo una tassa per costituire un fondo per gli am-

mortizzatori sociali degli autoferrottranvieri. C'è da aspettarselo, visto che nel 2004 il loro contratto è stato finanziato con una accisa sulla benzina. Se da una parte i governi ritenevano la tassa "**strategica**" per il consenso, si è rivelata un **aiuto di Stato mascherato** per Alitalia, che è sopravvissuta sul mercato con i costi del personale pagati anche dai passeggeri delle compagnie concorrenti che si imbarcano in Italia. In Europa la protezione salariale è rivolta al lavoratore e non alla azienda decotta, che confonde i suoi interessi con quelli sociali per ottenere maggiori e più estesi sussidi.

La durata spropositata di **sette anni della Cig** ne è una prova. Il sindacato confederale, assecondando il meccanismo del fondo Fsta, ha dimostrato così di aver cambiato pelle, trasformandosi da una associazione con un forte profilo solidaristico in una **neo corporativa** che difende, con maggior slancio, gli interessi di una fortunata casta di lavoratori e spicca nella tutela dei più tutelati. L'Italia delle **rendite** di posizione monopolistiche, in particolare quella delle **public utilities**, ha trovato così un potente alleato. Del resto neppure Matteo Renzi in questi campi ci mette mano e lascia a **Maurizio Lupi** non solo la sballata politica infrastrutturale nazionale e locale ma anche quella sociale (cig, tariffe e pedaggi, estensione concessioni ecc.). Lo dimostrano ampiamente le politiche protezioniste e corporative del settore autostradale.

## SEPARARE RFI E TRENITALIA PER LANCIARE TOURITALIA

L. Bianchi

Sul Piccolo" del 19 febbraio 2013 si potevano leggere le considerazioni che consigliavano di avviare la quotazione in Borsa del Gruppo FS a separazione avvenuta della rete ferroviaria dalla impresa di trasporto. Il passaggio delle Ferrovie dello Stato da azienda autonoma a società per azioni, ha prodotto una holding mostro, con la proliferazione di una miriade di società, che è alla base della deriva della rotta italiana.

Per l'economia nazionale sono invece necessari, e sufficienti, due soli strumenti:

**un'azienda di stato**, in cui ricondurre tutte le attività di carattere infrastrutturale e di produzione dell'intera rete ferroviaria, anche quelle legate allo sfruttamento commerciale delle stazioni;

**una società di trasporti**, in cui

ricondurre tutte le attività commerciali (marketing, informazione, promozione, vendita, assistenza post-vendita), idonea ad organizzare la vendita del prodotto treno, sia per le merci che per i viaggiatori, con una visione multimodale ed un'offerta globale, tornando all'impostazione promozionale propria di un'impresa orientata al mercato - nazionale ed estero - come progettata da Mauro Ferretti e realizzata da Giuseppe Pinna.

Tutte le altre società e tutte le partecipate non servono: costituiscono solo un pesante fardello ed un enorme spreco che il Paese non si può permettere.

A due anni da tale data la distinta responsabilità (sciolta dall'unica regia della holding) di RFI e Trenitalia non è stata affrontata, mentre è stato avviato il processo di privatizzazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Nell'intervento del Piccolo veniva sottolineata invece l'urgenza di ricostruire il servizio commerciale FS in una impresa di trasporto - merci e viaggiatori - competitiva su tutta la rete a livello internazionale in tutti i segmenti di mercato. Impresa di trasporto necessariamente multimodale. Per tale esigenza Trenitalia non è più sufficiente.

Solo una nuova **Touritalia** può cimentarsi per lanciare un prodotto, frutto della sinergia di tutti i vettori della catena logistica (Alitalia, Ferrovie Italiane, Poste Italiane, Tirrenia), per offrire alla clientela europea un'offerta globale, all'insegna del coordinamento e dell'integrazione, con il contratto di trasporto unico, che è il più elementare strumento di promozione del traffico, sia per il cargo che per i passeggeri. E' necessario fare tesoro, a questo proposito, della felice esperienza

della Provincia di Bolzano che, con la Mobilcard, ha garantito una mobilità sostenibile con piena soddisfazione di tutti i viaggiatori, turisti e locali, sviluppando il traffico internazionale.

Il Messaggero del 3 gennaio annunciava il riassetto delle FS: ora si accelera sulla privatizzazione. Il Sole24Ore del 4 febbraio dava notizia sulla individuazione degli *advisor* finanziario e legale per la privatizzazione delle FS. Nessuna notizia invece sul processo di riorganizzazione e di privatizzazione che - come ha sottolineato il presidente delle FS Marcello Messori - devono andare insieme.

La mancata separazione di Rfi da Trenitalia - esigenza prioritaria per la vera rinascita delle Ferrovie dello Stato Italiane - rischia di risolvere la privatizzazione in una operazione di pura cassa rinviando *sine die* l'obiettivo prioritario per il Paese: creare una impresa di trasporto informata ai più moderni criteri di coordinamento ed integrazione a livello internazionale, strumento prezioso per l'economia nazionale.

La quota annuale di iscrizione a Dimensione Trasporti è di € 25,00

intestato a **DIMENSIONE TRASPORTI**

c/c postale n. **61369252** oppure

**Codice IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252**