Allegato: **Nota Segreterie Nazionali**

Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa Ferrovie, Fast Ferrovie

del 25 febbraio 2009

SCHEDA SU SITUAZIONE FS

TRASPORTO PASSEGGERI M/L PERCORRENZA

Il cosiddetto "servizio universale" Passeggeri di Medio-Lunga Percorrenza è disciplinato dal Contratto di Servizio Pubblico 2004-2005 definito tra Trenitalia e il Ministero Infrastrutture e Trasporti che, per effetto della cosiddetta "clausola di continuità", regola il servizio "notte" (trasferiti da Stato, nel 2008, 146 milioni di euro), e, per il servizio "giorno", dall'intesa del marzo 2008, scaduta alla fine dello scorso anno, tra Trenitalia e il Ministero dei Trasporti per l'impegno dei fondi previsti dalla Legge Finanziaria 2008 (trasferiti da Stato 104 milioni di euro).

I treni considerati sono quelli classificati IC, IC Plus, ICN, EXPN, TAA, TH relativi, secondo Trenitalia, alle tratte Ventimiglia/Torino-Roma (via "Tirrenica"), Roma-Ancona, Ancona-Lecce/Taranto, Bari-Catanzaro, Salerno-Reggio C., Caserta-Foggia, Salerno-Taranto, nonché i collegamenti tra la Sicilia (da Messina per Palermo/Agrigento/Siracusa) e il continente e le tratte nazionali Verona-Bolzano e Venezia-Udine/Trieste.

Attualmente, tali servizi rappresentano circa il 46% dell'offerta della Divisione Passeggeri N/I di Trenitalia (35,6 milioni di tr km/anno su un totale di 77,4), il cui 60% circa riguarda collegamenti da e per Puglia, Calabria e Sicilia.

Al momento, Trenitalia ha informato le Organizzazioni Sindacali che lo stanziamento attualmente ipotizzato per trasferimenti da Stato in conto anno 2009 sarebbe di poco più di 116 milioni di euro complessivi, che corrisponderebbero ad una riduzione di 134 milioni rispetto all'erogato 2008 (quasi -54%) e di un differenziale di 163 milioni di euro rispetto al fabbisogno 2009, dichiarato da Trenitalia per 279 milioni di euro (oltre il 58% in meno).

A fronte di tale situazione, Trenitalia ha descritto alle Organizzazioni Sindacali una ipotesi di sostanziale mantenimento dell'attuale livello di offerta anche per il 2009 (dai 35,6 milioni di tr km/anno del 2008 a 34,8 per il 2009, pari a circa un -2,2%), ma tale ipotesi appare poco convincente.

Più probabile, a parere delle Organizzazioni Sindacali, si presenta il rischio che Trenitalia, se confermato tale quadro finanziario, possa impostare per il 2009 una pesante ristrutturazione del servizio, caratterizzata da una significativa contrazione dell'offerta (tra i 10 ed i 15 milioni di tr km/anno, pari, cioè, ad oltre un 30% dei 35,6 milioni di tr km/anno prodotti nel 2008), per la quasi totalità interessanti il Mezzogiorno del paese (Sicilia, Calabria e Puglia).

Appare incomprensibile il motivo per cui Trenitalia non intenda supportare il "servizio universale", sì da garantirne la pienezza, mediante gli introiti dell'alta velocità e del trasporto passeggeri c.d. redditizio. Ricordiamo che tale fu la principale preoccupazione delle Organizzazioni Sindacali nel momento in cui, nel corso del 2007, si prospettò la distinzione tra trasporto "universale" e trasporto remunerativo.

La contrazione dell'offerta si ripercuoterà principalmente sugli utenti che chiedono maggiori e più qualificati servizi, oltre alle inevitabili ricadute occupazionali dirette ed indirette (ristorazione ed accompagnamento notte).

TRASPORTO MERCI

Trenitalia considera "servizio universale" di trasporto merci i prodotti del segmento "Combinato", "Tradizionale" e "Diffuso" operati sulle tratte Torino-Genova-Roma (via "Tirrenica"), La Spezia-Parma, Bologna-Venezia, Roma-Ancona, nonché su tutte le tratte, Sicilia compresa, a sud di Ancona e di Napoli.

Per tali servizi, in forza del Contratto di Servizio Pubblico, Trenitalia ha ricevuto nel 2008 trasferimenti da Stato per complessivi 168 milioni di euro e prodotto 32,6 milioni di tr km/anno.

Nei giorni scorsi, Trenitalia ha informato le Organizzazioni Sindacali che i trasferimenti da Stato per l'anno 2009 ammontano a 112 milioni di euro, che, conseguentemente, determinano una riduzione di 56 milioni di euro rispetto all'erogato 2008 (pari ad un terzo) e di un differenziale di 70 milioni di euro rispetto al fabbisogno 2009, quantificato da Trenitalia in 182 milioni di euro (oltre il 38% in meno).

Secondo il piano predisposto ed in parte già attivato nelle scorse settimane dalla Divisione Cargo di Trenitalia, quali la soppressione del trasporto merci da e per la Sardegna, l'effetto combinato della riduzione dei trasferimenti da Stato e del rallentamento del mercato per effetto della recessione economica in atto, determina una programmazione del servizio che, dal 2008 al 2009, passa da 32,6 a 23,9 milioni di tr km/anno (-8,8 milioni di tr km, pari al 27% di riduzione).

Tale drastico taglio interessa, per i prodotti citati, le principali piattaforme portuali e logistiche italiane, nonché la quasi totalità del servizio in Sicilia e nel resto dell'Italia meridionale, ed accresce ancor più il divario infrastrutturale e di servizi tra il sud ed il resto d'Italia, mentre si dovrebbe incentivare il trasporto su ferro sulle principali direttrici Sud/Nord al fine di decongestionare le autostrade e per garantire almeno gli attuali livelli occupazionali a fronte di migliaia di esuberi annunciati.

Tale comportamento di Trenitalia, pur dettato, nella logica imprenditoriale, dai motivi sopra menzionati, è idoneo a produrre pesanti ripercussioni negative strutturali sullo sviluppo dell'intera area meridionale del nostro Paese, posto che è tale da determinare lo smantellamento del ciclo produttivo del trasporto ferroviario merci nel Meridione, con evidente abbassamento delle potenzialità di recupero al momento della ripresa.

TRASPORTO REGIONALE E LOCALE

I diversi strumenti contrattuali di finanziamento pubblico sono in corso di rinnovo, essendo tutti scaduti il 31 dicembre 2008.

In base alle informazioni fornite nei giorni scorsi da Trenitalia alle Organizzazioni Sindacali, risulterebbero al momento ipotizzati per il 2009 trasferimenti complessivi da Stato, da Regioni e per altre norme per quasi 1.684 milioni di euro, ai quali dovrebbero esserne aggiunti ulteriori 480 nel caso in cui l'importo stanziato nel D.L. 185/2008, in corso di conversione, fosse completamente reso disponibile in conto esercizio per il Trasporto Passeggeri Regionale.

Al totale dei trasferimenti 2009 in tal caso ipotizzabili, pari a circa 2.164 milioni di euro, Trenitalia contrappone un fabbisogno finanziario per lo stesso anno quantificato, in base al proprio "catalogo", in quasi 2.214 milioni di euro.

Per l'anno 2008, Trenitalia dichiara trasferimenti complessivi a vario titolo erogati per un totale di 2.044 milioni di euro, a cui è corrisposta un'offerta complessiva nazionale di 187,5 milioni di tr km/anno.

In sostanza, qualora i trasferimenti complessivi 2009 totalizzassero effettivamente i 2.164 milioni di euro ipotizzati (comprensivi, quindi, della totalità dei 480 milioni del D.L. 185/2008), risulterebbe per

Trenitalia un incremento di 120 milioni di euro di trasferimenti pubblici rispetto ai 2.044 dello scorso anno (quasi + 6%), ma un differenziale negativo di 50 milioni di euro rispetto ai 2.214 di fabbisogno dichiarato da "catalogo" (più del 2%).

In tale scenario, Trenitalia ha illustrato alle Organizzazioni Sindacali un'ipotesi di offerta che, con una adeguata durata dei nuovi contratti di servizio ed un certo andamento delle tariffe e del traffico, potrebbe realizzare nel 2009 un incremento dell'offerta intorno al 5% su base annua (dai 187,5 a circa 197 milioni di tr km/anno) ed attivare investimenti in autofinanziamento per circa 2.500 milioni di euro nel triennio 2009-2011 (sulla prima metà di vigenza, cioè, di eventuali rinnovi di 6 anni dei contratti di servizio).

Allo stato, le Organizzazioni Sindacali valutano che tale ipotesi sull'offerta risulti significativamente maggiore dell'attuale capacità produttiva ed industriale della Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia, anche in considerazione della mancanza strutturale del materiale rotabile e dei tempi necessari per reperirlo sul mercato.

Modificandosi, nell'ipotesi finanziaria descritta, il pre-esistente equilibrio tra trasferimenti da Stato (in diminuzione) e trasferimenti da Regioni (in aumento), le Organizzazioni Sindacali evidenziano altresì la necessità di operare sui primi una opportuna perequazione per evitare che, anche in questo caso, risulti penalizzato ancora una volta il servizio nel Mezzogiorno del Paese.

Inoltre, le Organizzazioni Sindacali evidenziano che, per quanto riguarda gli investimenti in materiale rotabile, le risorse descritte, limitate all'autofinanziamento, risultano inadeguate alle necessità di affidabilità e di qualità del servizio ed inoltre rischiano di produrre risultati minimamente visibili e sufficientemente diffusi non prima dei due anni, nel caso in cui l'intera partita venga definita nei termini temporali attualmente previsti nella riformulazione del D.L. 185/2008.

Pertanto, le Organizzazioni Sindacali auspicano che venga adottata in sede legislativa l'ipotesi di finanziamento, annunciato nelle scorse settimane, di un piano poliennale di ammodernamento del parco rotabili dedicato al trasporto ferroviario regionale e locale, attraverso una apposita accisa sui carburanti.

Va infine evidenziato che, sul piano industriale, occorre che Trenitalia incida significativamente sul miglioramento dei parametri di puntualità, mediante l'incremento degli interventi per la manutenzione e l'ammodernamento dei mezzi, e sul decoro del servizio, superando l'annosa questione della pulizia dei treni.

RFI

La società RFI ha informato le Organizzazioni Sindacali che, al momento, risultano previsti in conto esercizio per il 2009 trasferimenti per 863 milioni di euro, contro i 1.053 erogati nel 2008 (-190 milioni, pari a -18%) ed i 1.180 dichiarati dalla società quale fabbisogno 2009 (-317 milioni, pari ad un differenziale del 27%).

Tale situazione (che conferma sostanzialmente quanto accaduto già nel 2008, quando, a fronte dei 1.422 milioni di euro richiesti da RFI, i trasferimento da Stato hanno totalizzato 1.053 milioni, con differenziale di 369 milioni, pari, appunto, al 26%) riguarda quasi esclusivamente gli oneri per la cosiddetta "disponibilità" di infrastruttura" e, in particolare, per le attività di mantenimento in efficienza (manutenzione ordinaria) della infrastruttura ferroviaria nazionale.

Per la definizione del proprio budget 2009, RFI ha descritto un orientamento che ipotizzerebbe, sostanzialmente, di recuperare rispetto al 2008 costi complessivi, compreso l'esercizio degli obblighi di infrastruttura, per 129 milioni di euro, fatta salva la sostanziale conferma delle ipotesi sulle altre voci di conto

economico, tra le quali, in particolare, l'invarianza rispetto al 2008 dei ricavi da mercato (1.468 milioni, per la quasi totalità realizzati dai pedaggi per utilizzo di capacità di infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie).

In tal caso, secondo l'ipotesi aziendale, la manovra a carico del costo del lavoro potrebbe essere limitata a "soli" 15 milioni di euro, a parere dell'azienda, in pratica, "inerziale" e comunque inferiore all'andamento registrato nel corso del biennio 2008-2009.

Qualora , invece, l'andamento nel corso del 2009 dei fondamentali elementi di ricavo (soprattutto, come descritto, degli introiti da traffico), oppure, a partire dal 2010, dovesse assumere carattere strutturale lo sbilancio tra fabbisogno dichiarato da RFI e trasferimenti da Stato, occorrerebbe, secondo l'azienda, operare un corrispondente recupero dei costi complessivi per l'esercizio dell'infrastruttura e dei connessi ulteriori obblighi posti a carico del Gestore Infrastruttura. In tal caso, il recupero di tutti i 317 milioni dovrebbe essere portato a regime entro l'anno in corso e quindi,secondo l'azienda, essere operato già nella parte finale del 2009.

In tale ipotesi, agli efficientamenti determinati dall'innovazione tecnologica sarebbe necessario affiancare, secondo l'azienda, una significativa razionalizzazione delle attività di manovra (comunque interessate a riassetto in relazione alle nuove esigenze delle imprese ferroviarie nel trasporto merci) ed una riorganizzazione dei servizi di movimento e di manutenzione.

Su quest'ultimo aspetto, pertanto, RFI ha comunicato di avere avviato uno studio che sta esaminando le situazioni operative riorganizzabili nell'ambito dei 7.000 Km di infrastruttura, su poco più di 16.000 complessivi, che attualmente sono interessati da un carico di circolazione fino a 40 treni al giorno.

Considerando la distribuzione geografica di questi 7.000 km di rete, le Organizzazioni Sindacali hanno ragione di ritenere che buona parte degli interventi di riorganizzazione ipotizzati dalla società, che potrebbero anche impattare sull'attuale capacità di infrastruttura, riguarderebbero oltre le linee dell'Italia meridionale anche quelle maggiormente interessare al trasporto pendolare regionale ed interregionale, determinando di fatto due diverse categorie di linee ferroviarie.

Anche per questo motivo, pertanto, le Organizzazioni Sindacali segnalano la necessità che da parte del Ministero di Infrastrutture e Trasporti, nonché del Parlamento, venga attentamente analizzata la compatibilità degli interventi di riorganizzazione ipotizzati da RFI con gli obblighi, posti in capo alla stessa dal Contratto di Concessione, relativi ai livelli di capacità e agli standards qualitativi da assicurare nella "disponibilità di infrastruttura". Infatti, se dovesse realizzarsi il programma riorganizzativo ipotizzato da RFI, sorgerebbe il fondato timore di veder rapidamente degradarsi lo stato delle relative linee a causa della riduzione della manutenzione delle stesse.

INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

Nonostante uno scostamento negativo tra fabbisogno 2009 e disponibilità, attualmente ipotizzato in 729 milioni di euro, RFI ha informato le Organizzazioni Sindacali che I flussi da Stato in conto investimenti si annunciano complessivamente compatibili con gli investimenti programmati e sostanzialmente in linea con le ipotesi di Piano di Impresa del 2007.

In linea con il Piano, altresì, viene descritto dalla società lo stato di attuazione degli investimenti e la programmazione dei prossimi anni, a partire dal 2009, sia per le nuove infrastrutture che per la rete convenzionale e per i nodi.

Tale situazione, ovviamente valutata positivamente, pone però la necessità, a parere delle Organizzazioni Sindacali, di considerare l'opportunità di una accelerazione degli interventi sui nodi e sul materiale rotabile necessario a garantire la crescete domanda del pendolarismo e di una conseguente ridislocazione delle priorità e delle relative risorse.

Infatti, nonostante gli accorgimenti tecnici adottati in sede di programmazione degli orari e nonostante, altresì, le ripetute dichiarazioni di FS sugli organi di stampa ed in sedi istituzionali, il potenziamento dell'offerta AV sulla direttrice Milano-Napoli ha evidenziato, secondo le Organizzazioni Sindacali, diverse criticità di traffico, soprattutto nel trasporto regionale e locale, interessanti alcune tratte, nonché la penetrazione e l'attraversamento dei nodi interessati.

Anche nel caso in cui i programmi di investimenti su rete convenzionale e nodi rispettassero, come auspicato, le scadenze previste per l'entrata in esercizio, tali criticità sembrano destinate ad ampliarsi, almeno fino al definitivo assetto dei nodi interessati, per effetto della progressiva attivazione delle nuove tratte AV/AC

e del relativo potenziamento del servizio. Secondo gli attuali programmi di investimento in atto, le Organizzazioni Sindacali ritengono che tali criticità potrebbero addirittura limitare la concreta attuazione delle ipotesi, prima delineate, di potenziamento dell'offerta di trasporto regionale e locale.

L'opportunità di accelerare tali interventi, anche "travasando" finanziamenti da AV/AC a rete convenzionale, ai nodi ed al materiale rotabile per i pendolari in costanza degli importi totali, andrebbe valutata, a parere delle Organizzazioni Sindacali, anche alla luce dell'incremento di domanda di trasporto regionale e locale indotto nei prossimi mesi, ma già evidenziatosi nel corso dell'ultimo semestre, dalla crisi economica che interessa il Paese, anche per fronteggiare una annunciata crisi occupazionale in FS.

FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE
Via Albona n°1 – 00177 – ROMA
Tel. 06 64829000 – 47307666 Fax. 06 47307556
Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67556 E-Mail sn@fastferrovie.it