

Nella tabella seguente sono riportati i volumi di attività formativa svolta nel biennio:

ANNO	GIORNATE/UOMO DI FORMAZIONE
2009	391.062
2010	371.987

2.6 Contenzioso del lavoro

Nel periodo preso a riferimento, le tipologie di contenzioso maggiormente rilevanti – a livello di potenziali oneri economici – per le principali Società del Gruppo, hanno riguardato:

1. i contratti di formazione e lavoro
2. l'obbligo solidale ex art. 29, comma 2, D.lgs. 276/2003
3. richieste di riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato nei confronti delle Società del Gruppo per violazione della legge n. 1369 del 1960
4. EDR (Elemento Distinto della Retribuzione)
5. conversione a tempo indeterminato dei contratti di lavoro nel settore marittimo.

Con riferimento al contenzioso di cui al punto 1), a seguito della sentenza n. 20074/10 della Corte di Cassazione a Sezioni Unite, che ha riconosciuto la computabilità nell'anzianità di servizio del periodo di formazione e lavoro, è stato deciso, al fine di contenere le spese di giudizio, di definire in via transattiva le vertenze pendenti in primo grado, senza impugnare le decisioni intervenute e rinunciando ai giudizi di appello già instaurati. Per evitare il proliferare del contenzioso, sono state, inoltre, interessate le Strutture del personale delle Società del Gruppo per procedere ad una definizione stragiudiziale delle posizioni coinvolte.

Nel corso del 2010 si è determinato un notevole incremento di richieste ex art. 29, comma 2, D.lgs. 276/2003, da parte dei dipendenti di ditte appaltatrici che, di fronte all'insolvenza dell'appaltatore si rivolgono alle Società del Gruppo, nella qualità di committenti, per chiedere il pagamento di quanto loro dovuto dall'appaltatore a titolo retributivo e contributivo. Tale contenzioso è strettamente connesso alle problematiche dei "cambi appalto" nel settore delle pulizie, in quanto le azioni giudiziarie sono state nella maggior parte dei casi promosse da dipendenti delle ex ditte appaltatrici. L'esposizione economica del Gruppo è legata alla possibile insolvenza

del datore di lavoro che, negli ultimi anni, anche in considerazione dell'andamento non favorevole del mercato, è notevolmente aumentata.

Hanno continuato ad avere una particolare rilevanza, per quanto riguarda l'esposizione economica delle Società, le vertenze relative alla violazione delle disposizioni della legge n. 1369 del 1960 (divieto di intermediazione nell'assunzione di manodopera).

L'esposizione economica delle Società del Gruppo deriva non tanto dalla condanna a corrispondere le differenze retributive tra quanto percepito dal lavoratore da parte della ditta appaltatrice e quanto corrisposto da FS Italiane a un dipendente di pari qualifica (peraltro, trattandosi di qualifiche non elevate, le differenze sono minime), quanto dalla regolarizzazione della posizione contributiva ed, eventualmente dall'attribuzione di un corrispettivo economico per indurre i ricorrenti, in sede di conciliazione, a rinunciare alla richiesta di inquadramento nei ruoli FS. Anche con riferimento a tale tipologia di contenzioso, le Società del Gruppo hanno intrapreso idonee iniziative al fine di ridurre gli oneri economici non solo definendo, come già detto, numerosi contenziosi in via transattiva, ma soprattutto attivando importanti iniziative di carattere gestionale e formativo al fine di ridurre la possibile insorgenza di ulteriore contenzioso in materia.

Quanto al contenzioso in materia di EDR, che ha per oggetto l'asserita violazione/o falsa applicazione dell'art. 1362 c.c e seguenti in combinato disposto con gli artt. 73 e 82 del CCNL 96/99 (inclusione dell'elemento distinto della retribuzione di cui all'accordo 8/11/95 come modificato dall'accordo del 1998 nell'assegno personale pensionabile), sebbene il valore medio delle singole controversie sia da ritenersi modesto, ciò che ha determinato e determina la onerosità del contenzioso è la circostanza che lo stesso può coinvolgere un vastissimo numero di lavoratori che – medio tempore – si sono riservati la facoltà di azione nei confronti delle Società del Gruppo, interrompendo i termini di esercizio del diritto, altrimenti prescritti. Per tale motivo, ed anche in ragione di una giurisprudenza favorevole (almeno in alcune Corti d'Appello), alle Società del Gruppo, lo sviluppo di tale contenzioso può ritenersi al momento ancora contenuto.

Con riferimento al contenzioso nel settore della Navigazione, è dato rilevare come negli ultimi anni si sia assistito ad un progressivo incremento del numero delle vertenze promosse da lavoratori marittimi i quali, assunti con contratti di durata trimestrale, ed in particolare con contratti di arruolamento "a viaggio o più viaggi" o "a tempo determinato", chiedono il riconoscimento di un rapporto di lavoro subordinato a tempo indeterminato con la società.

Al riguardo è stato evidenziato come il contenzioso in materia abbia, sino ad ora, registrato un andamento positivo, con la soccombenza dei lavoratori nella pressoché totalità dei giudizi ed il progressivo e costante consolidarsi di un orientamento della giurisprudenza di merito favorevole alla società.

È tuttavia da segnalare che, ad oggi, non vi è stata alcuna pronuncia della Cassazione, avanti la quale pendono attualmente alcuni giudizi in materia, e che diversi tra i contratti di lavoro impugnati (in particolare, i contratti di viaggio stipulati ante 1996, ove non venivano indicate le traversate da compiere e nemmeno un termine di durata) presentano elementi di criticità, tali da non potersi escludere una possibile soccombenza in giudizio della società.

Quanto al recupero crediti, a fronte di pronunce giudiziarie favorevoli alle Società, soprattutto in esito a contenziosi seriali definiti in Cassazione (straordinario, indennità integrativa speciale, benefici contrattuali con riflessi sul trattamento di buonuscita) è stata intrapresa e consolidata una importante attività che ha consentito, ad oggi, un rientro di circa 30 milioni di Euro.

La Capogruppo ha evidenziato, altresì, come sia risultato decisivo, ai fini del contenimento dei costi del contenzioso, il costante presidio delle procedure esecutive (pignoramenti) intentate ai danni delle aziende del Gruppo, che ha contribuito ad abbattere in maniera decisiva i relativi oneri (passati dagli oltre 20 milioni di euro del 2003 a importi considerati fisiologici per un Gruppo di tale importanza, e che comunque, nel corso del 2010, si sono mantenuti al di sotto del milione di euro).

Si riportano di seguito i dati riassuntivi del contenzioso e degli oneri sostenuti e/o recuperati al 31 dicembre 2010.

CONTENZIOSO DEL LAVORO

TOTALE GRUPPO FSI	2009	2010
Vertenze Pendenti	13.490	12.499
Ricorsi Notificati	4.408	3.781
Vertenze Definite	7.309	4.797
Importo Pagato euro (capitale – spese)	21.959.923	20.432.778
Importo Recuperato euro (capitale – spese)	4.126.290	4.074.361

**Dati complessivi del Gruppo FS
dal 1/1/2009 al 31/12/2010**

ESITI	2009	2010
Favorevoli/Estinti	4.257	3.163
Sfavorevoli	2.883	1.517
Conciliati	169	117
TOTALE	7.309	4.797

2.7 Relazioni industriali

Nell'anno 2009 è proseguito il percorso, attivato con l'intesa triangolare siglata il 21 novembre 2007, tra Governo, Confederazioni Datoriali e Organizzazioni Sindacali, finalizzato ad accompagnare il processo di liberalizzazione del settore dei trasporti con la costituzione di un contratto unico di riferimento per il trasporto ferroviario ed il trasporto pubblico locale su gomma. In tale ambito, il 14 maggio 2009 è stato sottoscritto, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, tra le Associazioni datoriali Federtrasporto/Agens, Asstra, Anav, Cncp e le Organizzazioni sindacali, un Protocollo d'intesa sul CCNL Unico della Mobilità, con il quale sono stati individuati i primi quattro istituti comuni ai due settori (campo di applicazione, decorrenza e durata, sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali, mercato del lavoro) e la procedura negoziale attraverso la quale definirli, per consentire poi di completare il quadro normativo in ciascun settore con la definizione dei restanti istituti. Contestualmente ed in ugual misura per entrambi i settori, sono state stabilite, con intese separate allegate al Protocollo, le coperture economiche riferite all'anno 2008, anno di vacanza contrattuale per i due CCNL, entrambi scaduti il 31.12.2007.

In parallelo, a livello aziendale, il 15 maggio 2009 sono stati sottoscritti accordi di rilevante importanza per il rilancio competitivo del Gruppo.

In particolare con tali accordi, dopo anni di confronti con il sindacato, è stato introdotto in Trenitalia l'equipaggio con un solo macchinista alla condotta dei treni, definendo la normativa transitoria di utilizzazione del personale in attesa della completa rivisitazione della materia nell'ambito del confronto per il rinnovo del CCNL di settore delle Attività ferroviarie. Oltre alle evidenti economie gestionali che produce, l'accordo consente un ritorno dei notevoli investimenti che in questi ultimi anni il Gruppo ha sostenuto per le tecnologie di sicurezza nel controllo della marcia dei treni. Sono stati, inoltre, raggiunti gli accordi per:

- innovare e rendere effettivamente operativo il Fondo bilaterale per il sostegno al reddito che, non essendo le aziende del Gruppo provviste degli

- ammortizzatori sociali tradizionali, costituisce uno strumento fondamentale per la gestione della fase di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale, conseguente alle innovazioni tecnologiche ed al complessivo efficientamento della macchina produttiva, nonché per governare l'imponente turn-over che nei prossimi anni interesserà le Società del Gruppo;
- la riorganizzazione territoriale di RFI, finalizzata al superamento della vecchia distinzione tra "movimento" e "infrastruttura" per consentire una produzione maggiore e di qualità a costi operativi compatibili, aumentando la capacità delle linee, migliorando la gestione delle anomalie infrastrutturali e sfruttando la capacità di automazione;
 - la riorganizzazione delle attività di manutenzione delle infrastrutture e dei rotabili, finalizzata a conseguire un sensibile miglioramento della produttività e della qualità degli interventi manutentivi.

È stato definito inoltre l'impegno ad affrontare la questione relativa alla riorganizzazione del settore del trasporto delle merci, per ricercare le soluzioni necessarie ad alleggerire la struttura dei costi, a partire dal modulo di equipaggio di condotta e consentire di affrontare in condizioni di maggiore efficienza economica e produttiva il mercato del settore già da tempo liberalizzato.

A tal riguardo, è da menzionare un problema di rilievo, insorto a seguito dell'emanazione del decreto-legge n. 138/2011, convertito con modificazioni dalla legge n. 148/2011 (c.d. manovra d'estate), il cui art. 8 comma 3 bis, nell'integrare quanto disposto dall'art. 36 del d. lgs. n. 188/2003, prevede, come ulteriore obbligo per le imprese "che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto merci o di persone", che le stesse osservino "... la normativa regolamentare ed i contratti collettivi nazionali di settore compatibili con la legislazione comunitaria ed applicati in modo non discriminatorio, con particolare riguardo agli standard definiti e alle prescrizioni in materia di condizioni di lavoro del personale".

Nelle more dell'approvazione della presente relazione è stato pubblicato il d.l. 24/01/2012, n. 1 (decreto liberalizzazioni) che all'art. 37, co. 2, dispone la soppressione dell'espressione "ed i contratti collettivi nazionali di settore" contenuta nella norma contestata, sicché la questione deve intendersi, allo stato, superata in punto di fatto.

2.8 Sicurezza sul lavoro

Negli anni 2009-2010 il Gruppo ha proseguito il percorso intrapreso per diffondere la cultura della prevenzione e promuovere comportamenti responsabili da parte di tutto il personale, nel rinnovato contesto normativo seguito al completamento

del progetto riformatore della normativa di prevenzione sui luoghi di lavoro, avvenuto con l'approvazione del D.lgs. n. 106/2009, che ha integrato sensibilmente le norme previgenti del D.lgs. n. 81/2008.

In ottemperanza ai nuovi dettati normativi, le società hanno proceduto all'aggiornamento delle deleghe di funzione da parte dei datori di lavoro delle unità produttive, degli obblighi dei datori di lavoro connessi agli appalti per il controllo del rischio da interferenza e la revisione degli obblighi dei soggetti responsabili per la salute e sicurezza nei cantieri temporanei o mobili.

Il decreto correttivo emanato, peraltro, ha apportato rilevanti cambiamenti in ambito ferroviario, attribuendo, tra l'altro, al Ministero del Lavoro le competenze in materia di vigilanza, previste dalla Legge n. 191/1974, nella prevenzione degli infortuni negli impianti ferroviari.

Con riguardo alla revisione di tale legge, nel contempo è proseguita la collaborazione di Ferrovie dello Stato Italiane con i Ministeri competenti per l'elaborazione dei decreti di armonizzazione previsti dal Testo Unico.

Inoltre, nel biennio 2009-2010, gli impegni delle società sono stati incentrati sulla piena attuazione degli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento della gestione della prevenzione, previsti dagli indirizzi di medio termine 2008-2012.

Le società Ferservizi e Italferr hanno concluso l'iter di certificazione del sistema di gestione integrato - sicurezza del lavoro, ambiente e qualità - di tutte le unità produttive, secondo lo standard OHSAS 18001/2007.

In collaborazione con l'INAIL, è stato realizzato il progetto di formazione "Sbagliando s'impara", avente per oggetto la metodologia d'indagine sulle cause di infortuni così denominata, che ha coinvolto i responsabili della gestione della sicurezza del lavoro delle società del Gruppo. Il modello, realizzato da INAIL-ISPEL-Regione Lazio, è considerato una buona prassi in materia di analisi incidentale e standardizza le cause delle dinamiche degli infortuni, permettendo di identificare le priorità delle azioni di prevenzione.

Dal 2010 le società gestiscono on-line, con un collegamento in rete tra le sedi delle unità produttive e le sedi territoriali dell'INAIL, tutte le fasi amministrative e contabili della denuncia degli infortuni sul lavoro, a seguito della implementazione del progetto Z-Ianil realizzato congiuntamente con INAIL. La procedura permette di poter elaborare in tempo reale i dati amministrativi e statistici delle principali grandezze infortunistiche: numero infortuni in occasione di lavoro e in itinere, numero delle giornate di assenza da lavoro, nonché di aggiornare tempestivamente i report

infortunistici, rendendo più tempestivo, affidabile e completo il sistema di controllo direzionale.

È stato infine ampliato il controllo dello stato di salute del personale, in osservanza di quanto definito dalla Conferenza Permanente Stato-Regioni del settembre 2008 in materia di "Procedure per gli accertamenti sanitari di assenza di tossicodipendenza o di assunzione di sostanze stupefacenti da parte dei lavoratori addetti a mansioni che comportano particolari rischi per la sicurezza, l'incolumità e la salute di terzi". Il Gruppo FS Italiane ha predisposto tutte le azioni per la definizione degli accertamenti necessari e nel 2009, per la prima volta, è stato sottoposto a tali controlli tutto il personale addetto alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Le società si sono dotate di modelli di organizzazione e di gestione della salute e sicurezza del lavoro, in ragione della complessità della configurazione organizzativa delle società stesse, attraverso la definizione di una rete di Datori di Lavoro, individuando più di centoquaranta Unità Produttive, ciascuna con propri servizi di prevenzione e protezione, medici competenti e rappresentanti dei lavoratori regolarmente eletti dal personale in applicazione di specifici accordi con le organizzazioni sindacali.

Il trend degli infortuni sul lavoro, sulla base dei dati sugli infortuni indennizzati forniti dall'ente assicuratore INAIL, per il periodo 2002-2010, evidenzia un miglioramento, registrando una sensibile riduzione degli infortuni. Nel biennio 2008-2009 la riduzione percentuale è stata del 12,9 % rispetto ad un obiettivo del 10% rispetto al 2007; i dati del 2010 sono in linea con gli obiettivi di riduzione. Il miglioramento della gestione delle attività di sicurezza è evidenziato dal miglioramento dell'indice di incidenza - numero degli infortuni ogni mille dipendenti - che si riduce al valore di 38,6. Il trend degli infortuni in itinere indennizzati mostra, nel 2009, una flessione dopo anni di costante aumento.

Infortuni indennizzati INAIL distinti in infortuni in occasione di lavoro e infortuni in itinere

Anno	Infortuni in occasione di lavoro	Indice di incidenza**	Infortuni in itinere
2010	1410*		238*
2009	3195	38,6	384
2008	3487	40,2	479
2007	3626	39,6	427
2006	3760	40,1	363
2005	3872	40,9	275
2004	3768	39,2	256
2003	3840	39,6	209
2002	4269	43,8	188

* *Dati INAIL 2010 relativi ai primi sei mesi – Dati definitivi non ancora noti*

** *Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza]* 1000 dipendenti*

2.9 Consulenze

Nel corso del biennio 2009/10 si è provveduto a riesaminare e ad aggiornare la politica di Gruppo in materia di affidamento di incarichi di consulenze esterne. È stata infatti formalizzata una nuova Disposizione in materia, la DdG n.134/AD del 28 aprile 2010, che ha sostituito la DdG n. 8/AD del 24 febbraio 2003 che aveva fissato i precedenti indirizzi e politiche di Gruppo in materia e la DdG n.30/AD del 20 dicembre 2004 che istituiva il focal point a livello di Gruppo per il monitoraggio dei costi consulenziali.

È opportuno precisare che la DdG n.134/AD non stravolge le logiche alla base delle soppressa DdG n.8/AD ma, principalmente, aggiorna i riferimenti al quadro normativo applicabile e di riferimento, introduce specificazioni alle regole di governance (ad es si è ritenuto opportuno precisare che le Società del Gruppo non possono attivare per ratifica, ossia dopo l'iter di affidamento dell'incarico, il processo autorizzativo presso la Capogruppo), ed amplia l'ambito di applicazione, individuando specifiche prestazioni professionali da equiparare a consulenze. Resta, invece, confermato il principio che il ricorso a consulenze esterne debba avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità agli obiettivi aziendali; anche il processo autorizzativo non ha subito modifiche. E' infatti sempre prevista una verifica di merito da parte della struttura funzionalmente responsabile della Capogruppo competente per la materia trattata nella prestazione consulenziale ed una verifica di congruità economica, da parte delle strutture della Direzione Centrale Finanza Controllo e Patrimonio; l'utente della consulenza continua a dover monitorare la

prestazione resa e a dare un resoconto a tutte le strutture interessate con il piano di adozione delle risultanze e la valutazione delle prestazioni rese.

Si riportano di seguito gli elementi di costo delle consulenze desumibili dai consuntivi degli anni 2009-2010:

CONSUNTIVO ANNO 2009 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato Italiane	2.440
RFI	-
Trenitalia	1.051
Ferservizi	-
Altre Gruppo	1.389
TOTALE	4.880

CONSUNTIVO ANNO 2010 (al 30.9.2010) (dati in migliaia di euro)

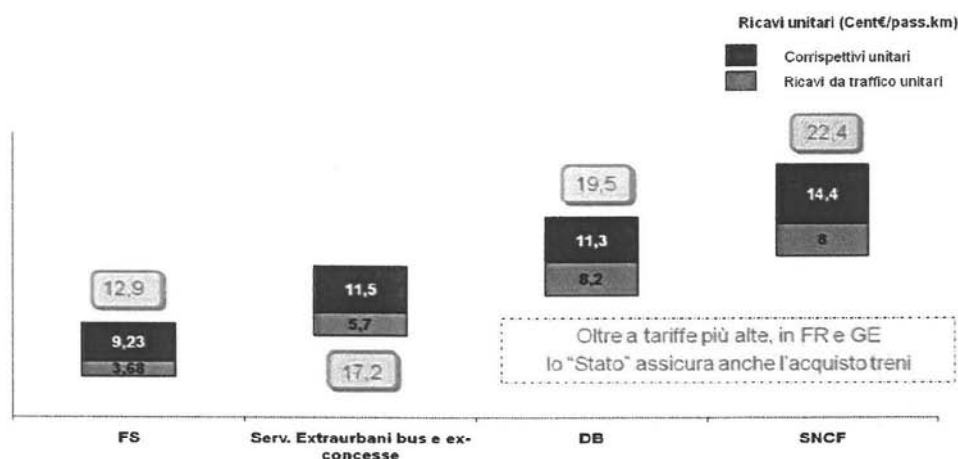
Ferrovie dello Stato Italiane	757
RFI	1
Trenitalia	347
Ferservizi	-
Altre Gruppo	883
TOTALE	1.988

3 SERVIZIO UNIVERSALE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

3.1 La situazione italiana: servizi universali di trasporto regionale

In Italia la politica di liberalizzazione – secondo FS Italiane – sarebbe stata contrassegnata da una debole contrattualizzazione degli obblighi di servizio pubblico ferroviario, dimostrata, principalmente, dal livello dei corrispettivi (quale somma dei contributi di fonte pubblica e dei ricavi dalle tariffe definite) riconosciuti al prestatore del servizio (impresa ferroviaria) nonché dalla durata dei contratti medesimi.

Come evidenziato nella Figura (Figura 1) e nella Tabella seguente, il ricavo medio unitario (a livello nazionale) che l'impresa ferroviaria Trenitalia percepisce per i servizi di trasporto pubblico locale/regionale è del tutto modesto, sia rispetto ai competitor stranieri (principalmente DB-Germania e SNCF-Francia), sia rispetto ad altri servizi di trasporto in concessione nazionali (servizi extraurbani bus e ex-concesse).



Impresa	Paese	Ricavi (€cent/pax.km) Corrispettivo + tariffa
PKP Regional	Polonia	5
Trenitalia Regionale	Italia	12,9
OBB	Austria	16
DB Regio	Germania	29,5
SNCB	Belgio	20
SNCF Proximité	Francia	22,4
CD	Rep. Ceca	25
NS	Paesi Bassi	26
First Scotrail	Regno Unito	30
Arriva Trains Wales	Regno Unito	38
Northern Rail	Regno Unito	42

Fonte: Study on Regulatory Options on Further Market Opening - Everis per Commissione Europea, anno 2010

L'obiettivo di rafforzare l'equilibrio economico del servizio viene perseguito anche attraverso la sottoscrizione di "nuovi contratti di servizio", certi e di durata congrua (6 anni + 6 rinnovabili), fondati sullo strumento "Catalogo" (elenco sistematico dei servizi diversificati per attributi della prestazione, corredati dai relativi prezzi).

In tal modo, i nuovi contratti di servizio con le Regioni dovrebbero consentire – sempre secondo i dati di fonte FS Italiane- di programmare, sulla base di risorse che vanno considerate come certe, la produzione e gli eventuali investimenti in nuovo materiale rotabile. Al contempo, le prestazioni oggetto del contratto dovrebbero evolvere secondo un corretto rapporto fornitore/cliente: a fronte di garanzie su volumi e corrispettivi sono contemplate infatti penali in caso di prestazioni qualitativamente e/o quantitativamente non rispondenti agli impegni sottoscritti.

Sempre secondo il gestore del servizio trasporto passeggeri, le Regioni hanno generalmente apprezzato la trasparenza del processo ed hanno (o stanno) così effettuato le proprie scelte di acquisto, selezionando i servizi e le relative caratteristiche in base alle esigenze del territorio ed alla loro capacità di spesa.

Secondo FS Italiane, le risorse da committenza pubblica così disponibili e i relativi introiti da traffico consentirebbero di ottenere un ricavo medio unitario di 12,9⁹ centesimi di euro a passeggero km (media nazionale), ben al di sotto dei ricavi unitari di SNCF (di oltre il 40%) e di DB (del 35% circa) e degli analoghi servizi di trasporto regionale realizzati su gomma (del 25%) in Italia. Gli attuali ricavi di Trenitalia, seppur in linea con le "scelte d'acquisto" delle Regioni basate sul Catalogo, in termini di qualità del servizio non consentono ancora il decisivo, auspicabile superamento del principale fattore critico: il miglioramento della qualità del servizio offerto, specie nelle aree a maggiore domanda, quali i grandi centri metropolitani.

La società Trenitalia ha avviato importanti azioni di razionalizzazione; tuttavia, solo un aumento dei ricavi complessivi potrà consentire un miglioramento sostanziale della qualità del servizio e l'incremento dell'offerta per il sovraffollamento dei treni. Difatti le attuali risorse, a fronte di una durata contrattuale di almeno 6 anni, consentono di realizzare esclusivamente investimenti autofinanziati in nuovo materiale rotabile per circa 2.000 mln di euro, investimenti che si configurano come mero "mantenimento" del parco rotabile esistente.

⁹ Livello di ricavo medio unitario (fonte studio Everis per Commissione Europea) che consente di ripagare i costi del servizio prestato, incluso l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura (*art. 17 DLGS 188/03*), l'ammortamento del materiale rotabile utilizzato e un adeguato ritorno del capitale investito netto. Non è incluso l'onere derivante dall'ammortamento dell'infrastruttura.

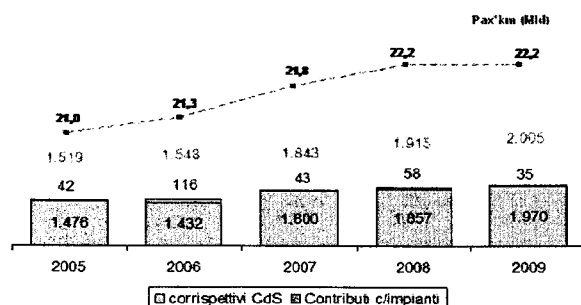
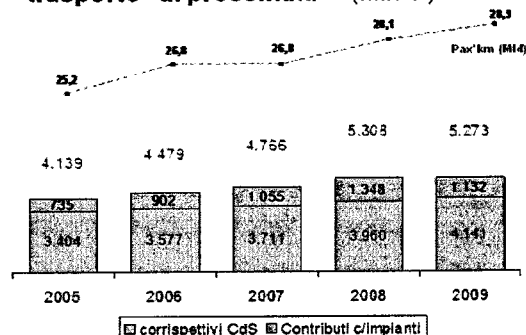
È stato calcolato che solo in presenza di risorse incrementalmente (sia da Committenza pubblica che da tariffa a carico degli utenti), a parità di altre condizioni (volumi d'offerta, durata), sarebbero possibili ulteriori investimenti, in primis, nel materiale rotabile dedicato ai servizi metropolitani, generando non solo un effetto "distributivo", ma anche di "sviluppo" sull'economia nazionale. A mero titolo di esempio, è stato calcolato, da Ferrovie dello Stato Italiane, che per ogni centesimo di euro di incremento medio unitario dei ricavi (a prezzi costanti) si genererebbero nuove disponibilità pari a circa 220 milioni di euro/anno sufficienti per l'acquisto, ogni anno, di circa 20 nuovi treni metropolitani.

Tale situazione permane, nonostante i pur apprezzabili sforzi intrapresi dalla Committenza pubblica per assicurare ai "servizi universali" regionali le risorse sufficienti a scongiurare la riduzione, se non addirittura (in qualche caso critico), la soppressione. Infatti lo stanziamento di 480 mln di euro (al lordo dell'IVA) previsto dal DL 185/08, conv. in L. 2/2009, per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, ha consentito il solo riconoscimento di contributi al trasporto locale in linea con le esigenze complessive delle Regioni.

È da aggiungere che un ulteriore stanziamento di 800 Milioni di euro in favore del TPL, è stato di recente previsto dal D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011 (c.d. Decreto "SalvaItalia") convertito in legge il 22 dicembre 2011 n. 214.

I differenti ricavi unitari illustrati evidenziano sia i diversi livelli di efficienza industriale sia la realizzazione, da parte dei principali competitors di riferimento, di ampi margini nei servizi universali, tali da consentire un utile ragionevole in business più redditizi.

In particolare, rispetto alla situazione francese, stando a quanto sostenuto da Ferrovie dello Stato Italiane, nel nostro Paese le risorse totali messe a disposizione della società Trenitalia per i servizi regionali (corrispettivi in conto esercizio più contributi in conto impianti) sono inferiori del 60% rispetto alle corrispondenti somme acquisite da SNCF (anno 2009), a fronte di volumi di domanda servita che, invece, sono circa l'80% di quelli francesi (vedi Figura 2).

FS: Corrispettivi e Contributi per il trasporto regionale (Mln €)**SNCF: Corrispettivi e Contributi per il trasporto "di prossimità" * (Mln €)**

Fonti: "Les Tranfert de l'Etat et des collectivites locales"; per gli anni 06-07-08-09 "les comptes des transports en 2009, juin 2010" (Figura 2)

3.2 La situazione italiana: servizi universali di media/lunga percorrenza

Analogamente al trasporto regionale, anche per i servizi universali di Media/Lunga Percorrenza, il Gruppo FS Italiane ha perseguito l'obiettivo di rafforzare l'equilibrio economico mediante la sottoscrizione di "nuovi contratti di servizio" certi e di durata congrua ¹⁰ fondati sullo strumento "Catalogo" (elenco sistematico dei servizi diversificati per attributi della prestazione, corredati dai relativi prezzi).

A tale scopo la società Trenitalia ha indicato, per i servizi universali di Media/Lunga Percorrenza oggetto del Contratto, a livello di singolo treno, il corrispettivo richiesto a fronte dei prezzi regolati imposti all'utenza, come definiti dal Ministero competente.

Per l'anno 2009, la differenza iniziale tra risorse disponibili (circa 116 milioni di euro) e valore del servizio (circa 279 milioni di euro) avrebbe comportato una riduzione dell'offerta di oltre 15 milioni di treni.km (su un totale 2008 di 35 milioni di treni.km), con conseguenze non sostenibili sul sistema della mobilità dei passeggeri del Paese, sul bilancio dell'impresa ferroviaria Trenitalia (la cui struttura patrimoniale è già fortemente critica) nonché sui livelli occupazionali (l'impatto stimato è di circa 2.500 esuberanti).

Tuttavia, il reperimento di 110 milioni di euro aggiuntivi per gli anni 2009-2010-2011 (derivanti dalla delibera CIPE n°23 8 maggio 2009), viene letto dal Gruppo come un segnale forte, sia in termini di fiducia nei confronti della modalità ferroviaria e nel ruolo che la medesima può svolgere per la mobilità del Paese, sia per uno sviluppo sostenibile dal punto di vista economico e ambientale.

¹⁰ Scaduto al 31/12/08 il contratto di servizio relativo al servizio Intercity giorno; il servizio notte è prestato soltanto in funzione di una clausola di continuità del contratto 2004-2005

3.3 Servizio universale di trasporto merci

Il servizio universale di trazione ferroviaria è una decisione di politica dei trasporti che ha come principali obiettivi la limitazione dei livelli di congestione nelle strade e la scelta della modalità di trasporto più affidabile, puntuale e sostenibile, prendendo in considerazione anche le diverse esternalità generate.

La crisi congiunturale mondiale e il conseguenziale, generalizzato indebolimento dell'attività produttiva e della domanda stanno generando, nel settore della logistica (trasporto e distribuzione), un progressivo riposizionamento strategico degli operatori lungo la supply chain¹¹, con una tendenza alla concentrazione delle proprie attività sulle aree maggiormente profittevoli, al fine di conseguire sinergie operative per migliorare la propria presenza nei confronti del cliente finale.

Nel comparto del trasporto merci, inoltre, è presente una elevata concorrenza intramodale, concentrata esclusivamente sui mercati più redditizi, sostanzialmente nel Nord Italia; non esistono infatti servizi merci per ferrovia effettuati al Sud di Roma se non dal Gruppo FS.

In questo contesto, la produzione di servizi in perdita, "sovvenzionati" attraverso i proventi delle attività cosiddette a mercato - peraltro, in diminuzione per effetto della concorrenza - è ritenuta ingiustificata dal punto di vista industriale.

È necessario pertanto definire con precisione quale sia il perimetro dei servizi di trazione merci ritenuti "di natura universale", espletati in funzione di contratti di servizio certi, e di durata congrua".

La società Trenitalia ha temporaneamente bloccato ogni proprio intervento di modifica al reticolo servito, che si è comunque di per sé modificato per effetto del calo della domanda¹².

Tuttavia, al fine di evitare che la situazione di squilibrio economico del comparto si aggravi ulteriormente, in considerazione della crisi economica in atto, si renderà opportuno nell'immediato riprendere il processo di razionalizzazione del settore.

¹¹ "Gestione della catena di approvvigionamento e distribuzione": comprende l'insieme di tutte le attività (e, per estensione, delle aziende che le svolgono) che permettono di portare sul mercato un prodotto o servizio (Cooper M.C., Ellram L. M 1993).

¹² Sulle misure adottate da Trenitalia per riportare in equilibrio economico il settore "cargo", vedi ultra, pag. 116.

3.4 L'agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria

Nella direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 (direttiva relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie) è richiesto (articolo 16) che *"ciascuno Stato membro istituisca un'autorità preposta alla sicurezza. Tale autorità può essere il ministero responsabile dei trasporti ed è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione e ente appaltante"*.

Il Decreto legislativo di recepimento del 10 agosto 2007 ha istituito l'Agenzia Italiana per la Sicurezza delle ferrovie, con sede in Firenze.

L'ANSF ha riunito in un unico soggetto una serie di competenze in materia di sicurezza precedentemente esercitate dal Ministero dei Trasporti, attraverso la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario e dal Gestore dell'Infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana SpA ed è soggetto tecnicamente indipendente rispetto a tutti gli operatori nel campo del trasporto ferroviario.

L'Agenzia contribuisce, con il suo compito di vigilanza, al mantenimento degli attuali livelli di eccellenza nel campo della sicurezza della circolazione ferroviaria. Ne promuove il costante miglioramento, in relazione al progresso tecnico e scientifico, contribuendo all'armonizzazione delle norme di sicurezza nazionali e internazionali, attraverso l'interoperabilità della rete ferroviaria Europea.

L'Agenzia è sottoposta a poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro dei Trasporti che annualmente relaziona al Parlamento sull'attività svolta.

- Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari

Nella direttiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001 ("primo pacchetto ferroviario") si richiede (articolo 30) che *"ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione. Detto organismo, che può essere il ministero competente in materia di trasporti o qualsiasi altro organismo, è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti"*.

In attuazione della predetta normativa, è stato istituito - quale organismo di regolazione nazionale - l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviarie (URSF), i cui ruoli e compiti sono definiti dall'articolo 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di *"Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria"*.

L'URSF svolge attività di vigilanza e monitoraggio sulla concorrenza nei mercati dei servizi di trasporto ferroviario. In particolare, svolge attività di vigilanza e controllo sulle attività del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale¹³ al fine di verificarne l'equità, la non discriminatorietà e la conformità alle disposizioni normative.

Tutti i soggetti interessati, compresi i concorrenti dell'incumbent¹⁴ nazionale e/o i richiedenti autorizzati (tale figura è definita all'art. 3 del citato d.lgs. 188/03) possono ricorrere all'organismo di regolazione contro decisioni ritenute discriminatorie prese sia dal gestore dell'infrastruttura che da altre imprese ferroviarie in merito a una serie di problematiche tra cui le procedure di assegnazione della capacità di infrastruttura e relativo esito; il sistema di imposizione dei canoni di accesso ed utilizzo sia dell'infrastruttura ferroviaria che dei corrispettivi per i servizi accessori (così come definiti nell'art. 20 DLGS 188/03); il livello o la struttura dei canoni di accesso.

L'URSF è, inoltre, dotato di poteri sanzionatori che ne rafforzano il ruolo, esercitabili al fine di neutralizzare gli effetti prodotti dal comportamento non corretto di qualche operatore.

Al di fuori delle attività sopra citate, in materia di concorrenza è in ogni caso fatta salva la possibilità per i soggetti interessati di ricorrere all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato istituita con la legge n. 287 del 1990, che – com'è noto - assegna all'Antitrust il compito di vigilare sulle intese restrittive della concorrenza, sugli abusi di posizione dominante, sulle operazioni di concentrazione che comportano la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante in modo tale da eliminare o ridurre in misura sostanziale e duratura la concorrenza.

L'URSF, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 59 della Legge 23 luglio 2009, n. 99, ha emanato in data 6 maggio 2010 un decreto dirigenziale, recante i criteri in base ai quali l'URSF stesso valuta se la finalità principale di un servizio ferroviario sia il trasporto internazionale di passeggeri e dispone le limitazioni al diritto di far salire e scendere passeggeri in ambito nazionale, nei casi in cui l'esercizio di tale diritto possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico (decreto del 6 maggio 2010, prot. 203/1/URSF);

Sulla base dei criteri di cui al citato decreto dirigenziale, l'URSF ha adottato i seguenti provvedimenti:

- con decisione del 9 novembre 2009, n. 589, ha limitato lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dall'impresa Arenaways sulla tratta

¹³ In atto, RFI

¹⁴ Impresa ferroviaria ex-monopolista (cfr. Trenitalia Spa).