Edizioni dell'Assemblea

41

Consiglio Regionale della Toscana

Agenzia Nazionale per la sicurezza ferroviaria

a cura della Commissione speciale “Lavoro”

Atti del convegno
Firenze, 16 luglio 2007

Consiglio regionale della Toscana

Stampato presso il Centro stampa del Consiglio regionale della Toscana

Gennaio 2010

SOMMARIO

Saluto

On. Riccardo Nencini <i>Presidente del Consiglio regionale della Toscana</i>	9
---	---

Relazione introduttiva

On. Eduardo Bruno <i>Presidente della Commissione speciale Lavoro del Consiglio regionale della Toscana</i>	13
--	----

Interventi

Massimiliano Bianchi <i>Segretario generale Filt-Cgil</i>	21
Luca Mantellassi <i>Presidente della Camera di commercio di Firenze</i>	24
Stefano Boni <i>Segretario regionale Fit-Cisl</i>	26
Sergio Ceccuzzi <i>Presidente Confindustria Toscana</i>	30
Prof. Augusto Marinelli <i>Rettore dell'Università di Firenze</i>	32
Claudio Grimaldi <i>Segreteria regionale Orsa</i>	34
Arturo Papini <i>Segretario regionale Uil Trasporti</i>	36
Claudio Martini <i>Presidente della Regione Toscana</i>	38

Conclusioni

Prof. Alessandro Bianchi <i>Ministro dei Trasporti</i>	43
---	----

Contributi successivi

On. Altero Matteoli <i>Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti</i>	49
Ing. Alberto Chiovelli <i>Direttore Agenzia nazionale sicurezza ferroviaria</i>	50

Saluto

ON. RICCARDO NENCINI

Presidente del Consiglio regionale della Toscana

Buongiorno, benvenuti: mi scuso, perché molti di voi dovranno rimanere in piedi, tutte le sale del Consiglio regionale sono state dedicate a questo interessante incontro che vede quale gradito ospite il Ministro Alessandro Bianchi. Ci sono molti vostri colleghi che si trovano ai piani superiori, nelle stanze che sono collegate in video con l'Auditorium, ma comunque neanche quelle appaiono sufficienti a contenere una grossissima presenza.

Vado subito al punto, per poi passare la parola a Eduardo Bruno, presidente della Commissione consiliare speciale Lavoro, che ha pensato l'incontro di questa mattina ormai molte settimane fa, Saluto naturalmente i nostri ospiti, il Presidente Claudio Martini, che prima del Ministro dei Trasporti Bianchi concluderà questi lavori.

E' un caso - non vorrei significarlo come nuovissimo, ma perlomeno come originale - il fatto che un convegno di questa natura si tenga in Consiglio Regionale. Dico originale, perché vi trovate nella sede del Parlamento della Regione Toscana e ha un senso aver organizzato l'incontro sull'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria proprio qui: la prima ragione, quando con il Consigliere Regionale Bruno lavorammo alla cornice per definire le linee del convegno, concordammo nella valutazione che, essendo l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza da considerarsi come bene assolutamente compatibile con le ragioni della Toscana e di Firenze, per moltissimi motivi che conoscete perlomeno bene quanto conosco io, di questo servizio importante e quindi forse non conviene, nel saluto che apre i lavori di questo convegno, soffermarsi sulle ragioni e i motivi che prima ricordavo. Conviene invece soffermarsi su questo orientamento: il fatto che questa indicazione, un orientamento che è già stato consegnato e che è già stato fatto proprio dal Consiglio dei Ministri il 24 aprile scorso, venga difeso come avviene non so se in molte altre Regioni italiane, ma sicuramente - lo dico per esperienza - come avviene in moltissimi altri Paesi europei, che venga difeso e sostenuto in maniera corale da parte innanzitutto delle istituzioni. Il fatto cioè che vi sia una fondatissima rivendicazione, che chiede di confermare con un lavoro che non mi vergogno a definirlo tale - "lobbystico" verso le Commissioni parlamentari competenti che dovranno esprimere, a iniziare da domani se non erro, signor Ministro, la loro opinione e il loro parere su questo progetto, obbliga tutte le istituzioni o perlomeno le istituzioni più rappresentative della Toscana a difenderlo nell'interesse di questa città e nell'interesse di questa regione.

La seconda considerazione, sulla quale la prima si fonda, è che Firenze da tempo conserva una tradizione e ha una specifica identità sia fiorentina, sia intesa come area più vasta e quindi anche comprensiva di Pistoia, che le consente di poter fondatamente e consapevolmente avanzare questa richiesta e, una volta avanzata e confermata nel Consiglio dei Ministri, chiedere che questa indicazione venga decisamente mantenuta. Ne parlerà, immagino, il Consigliere Regionale Bruno: faccio riferimento, in conclusione, solamente a due fatti che non sono fatti collaterali, ossia la presenza all'Osmannoro del Centro sperimentale e Ansaldo Breda che, in un ragionamento di area vasta, Pistoia da tempo è sinergica decisamente oltre i confini toscani e nazionali. Intesa in questo quadro e in

questa cornice non si tratta di un'indicazione fatta soltanto a livello regionale. A Firenze ed in Toscana vi sono radici, identità, tradizione che fanno sì che quest'indicazione possa essere fermamente sostenuta anche nelle sedi istituzionali nazionali. Questa è la ragione per la quale il convegno di oggi si tiene in questa sede, si tiene in modo bipartisan e quindi corale.

Lascio volentieri la parola per la sua relazione introduttiva a Eduardo Bruno: buon lavoro e una buonissima giornata a tutti voi.

Relazione introduttiva

ON. EDUARDO BRUNO

Presidente della Commissione speciale Lavoro del Consiglio regionale della Toscana

Ringrazio della presenza il Ministro, il Presidente Martini, il Presidente Nencini e tutti gli ospiti che sono presenti al convegno.

E' importante in primo luogo precisare i motivi di fondo che ci hanno portato ad organizzare questa iniziativa. Vogliamo presentare al Ministro Bianchi la realtà sulla base della quale abbiamo chiesto con determinazione di candidare la Toscana e quindi Firenze quale sede dell'Agazia Nazionale per la sicurezza ferroviaria, verificheremo solo alla fine del dibattito se la nostra insistenza sia stata meritevole. La sintesi sicuramente non è esaustiva di una realtà formidabile quale quella Toscana, unica in Italia, come Torino lo è per la FIAT, come Detroit per la Ford così la Toscana lo è per le ferrovie. Lo scenario in cui si inquadra la costituzione dell'agenzia, è lo scenario della liberalizzazione del mercato a livello comunitario e quindi risponde alle misure di cautela, di sicurezza, di regolazione del mercato relativamente al sistema ferroviario. La direttiva europea n. 49 relativa alla sicurezza ferroviaria ha già istituito l'Era, Agenzia Ferroviaria Europea, successivamente a questa direttiva è quindi necessario procedere all'istituzione di singole agenzie nazionali per la sicurezza ferroviaria, di un organismo investigativo nazionale in ogni Stato della Comunità, questo è quello che stiamo facendo in Italia. Il 24 aprile 2007 il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei Trasporti, l'Onorevole Alessandro Bianchi, ha approvato lo schema di decreto per il recepimento della direttiva, decreto che era improcrastinabile adottare anche per evitare i danni della procedura di infrazione già in corso, arriviamo quindi a tempo scaduto.

Nello schema di decreto vengono stabiliti la struttura, i compiti, le risorse e viene stabilito che l'Agazia Nazionale per la sicurezza ferroviaria avrà sede a Firenze. Attualmente il decreto è all'esame delle Commissioni Consiliari parlamentari di Camera e Senato. Rivolgo oggi un accorato appello affinché nel corso del dibattito parlamentare, che avverrà spero sin da domani, non vi siano ostacoli, così come ci sono stati inopinatamente in occasione della Conferenza Stato/Regioni, che ha espresso un parere negativo alla localizzazione a Firenze dell'Agazia.

La struttura dell'Agazia a regime sarà composta da circa 300 dipendenti, ingegneri, personale di altissimo valore professionale e sarà finanziata con risorse di Ferrovie dello Stato e di RFI

Oggi siamo giunti a questo importante risultato grazie alla collaborazione instaurata da tempo, sin dalla decisione riguardante il polo ferroviario di Osannoro, con i sindacati di categoria. Si tratta di un risultato importante che, e ne sono prova gli studi fatti dall'Università, da Confindustria. L'agenzia stabilirà e vigilerà sul quadro normativo, rilascerà la certificazione di sicurezza alle imprese ferroviarie, darà l'autorizzazione di sicurezza ai gestori delle infrastrutture, svolgerà compiti connessi alla sicurezza del trasporto ferroviario compreso quindi anche il rapporto con l'università. Sarà perciò autonoma e indipendente a garanzia della qualità del prodotto e della sicurezza.

Sin dal 1800 Firenze ospitava già l'Ufficio studi locomotive delle Ferrovie della Toscana, ha quindi storiche competenze in campo ferroviario. La quasi totalità delle locomotive, dei veicoli passeggeri del parco rotabile di FS dal 1900 fino agli anni 70 è stata di completa progettazione FS ed è nata proprio qui a Firenze.

Sin da allora sono stati e continuano anche oggi ad essere determinanti per la progettazione, gli studi preliminari, le impostazioni progettuali, le ricerche, le verifiche dinamiche e gli esercizi svolti presso l'Università degli studi, tutto ciò unito al centro di dinamica sperimentale, fa parte della cultura storica del "materiale" di via Spartaco Lavagnini, già Ministero delle ferrovie nel periodo di Firenze capitale d'Italia. Perché l'agenzia a Firenze? E' una scelta che nasce ovviamente non solo dal ricordo storico né tantomeno un fatto di campanile, bensì da un livello unico in Italia di alta professionalità tecnica, di ingegneria, di ricerca, di produzione, di normazione Ringrazio ancora il Ministro Bianchi per aver sostenuto e avvalorato le tesi sostenute sulla competenza e professionalità presenti nel territorio fiorentino. Esse si concretizzano sostanzialmente nel Cesifel, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, la DtaI (Direzione Tecnica Acquisti Industriali) occupa a Firenze in Viale Lavagnini 150 persone di cui venti ingegneri, la direzione ingegneria sicurezza e qualità di sistema, che occupa 240 persone, di cui 60 ingegneri. La struttura tecnica DTAI è competente per la manutenzione rotabile e la normazione del materiale. Così pure la direzione ingegneria sicurezza e qualità, competente sul materiale rotabile per l'acquisto, ricerca, tecnica e sperimentazione e ha al suo interno un laboratorio di sperimentazione specializzata nel settore ferroviario, tra i leaders in Europa, nelle prove dei materiali rotabili e dei suoi componenti e sottosistemi.

E ancora, organismi di normazione e certificazione ferroviaria come l'Unifel, l'Uclifel e Italcertifer: probabilmente alcune di queste competenze passeranno sicuramente all'Agenzia. Invece Italcertifer, per citarne soltanto uno, l'istituto italiano per la ricerca e la certificazione ferroviaria è costituito da RFI, Trenitalia e Università di Pisa e Milano, specializzate nel settore dei trasporti, prossime a diventare organismo notificato. E ancora strutture ferroviarie di produzione e manutenzione, l'impianto dinamico polifunzionale inserito nel Polo dell'Osmannoro, sede dell'attività di manutenzione corrente regionale per locomotive e veicoli, 190 persone tra tecnici e ingegneri. A Pisa esiste anche l'impianto di manutenzione rotabile che occupa 80 persone e a Campo di Marte esiste il centro di controllo e regolazione del traffico integrato sulle reti ferroviarie del bacino fiorentino fino a Roma, che occupa 60 persone. L'officina di Pisa ha altri 40 addetti, inoltre strutture ferroviarie di produzione e manutenzione: a Porta a Prato, la più grande e storica delle officine di manutenzione ciclica delle carrozze che occupa 240 persone tra tecnici e ingegneri. A Pontassieve, in Provincia, unica Officina nazionale dell'armamento ferroviario delle FS produce scambi e giunti ferroviarie a livello nazionale, impiega 120 persone con elevate qualità professionali. E ancora, laboratori tecnici per i tests e le prove, il Centro di dinamica sperimentale di Trenitalia, che occupa 70 persone tra tecnici e ingegneri altamente specializzati ed è riconosciuto dal Sinai, il quale ricorso ha ottenuto per primo il record italiano di velocità in Italia con l'ETR500 sulla Roma /Napoli, con oltre 350 km/h.

Andiamo avanti, laboratori tecnici per test e prove, Centro di sperimentazione del Polo tecnologico Osmannoro, il CSO in fase di costruzione, prevista consegna lavori entro il 2010, che è l'impianto che probabilmente conterrà una serie di funzioni che qui vedremo riassunte e dovrebbe, a regime, impegnare circa 150 addetti. Costituirà il centro di eccellenza ferroviaria del Polo dell'Osmannoro al servizio degli organismi notificati e

dell'agenzia, è un complesso che per attrezzaggio nel campo della sperimentazione ferroviaria sarà tra i primi a livello europeo, insieme a quello di Francia e Germania e qui vediamo anche l'immagine di dove è collocato per avere un'idea, se non erro è nel cuore dell'area metropolitana e nell'immagine successiva vediamo anche il dettaglio di dove sarà la famosa racchetta, dove dovrà essere collocato il centro dell'Osmannoro, il Polo ferroviario dell'Osmannoro in cui speriamo di poter portare il Ministro quanto prima anche per una visita, perché poi sarà anche il centro di eccellenza per quanto riguarda quelle funzioni che stiamo cercando di rappresentare.

Andiamo avanti. Questa è nel dettaglio la racchetta dei laboratori dell'Osmannoro, del Centro di Sperimentazione, nel quale è previsto il trasferimento delle officine di Porta a Prato, con la manutenzione corrente delle locomotive. Sarebbe la collocazione naturale per l'Agenzia per la sicurezza ferroviaria.

Non dimentichiamo infine l'importanza che ha per la Toscana l'intero sistema delle costruzioni ferroviaria, a cominciare dalla Breda di Pistoia, nella cui sede operano circa 1.000 dipendenti, specializzata non solo in costruzioni di materiale metropolitano ma anche nei tram e nei treni ad alta velocità. A Firenze operano la General Electric Transportation, azienda che occupa circa 240 dipendenti e si occupa dei sistemi di segnalamento, controllo e comando a sistemi di tecnologia di binario; la Train System, azienda che occupa circa 130 dipendenti che si occupa dei sistemi frenanti, settore per il quale l'Università di Firenze è leader nella ricerca e nella sperimentazione.

Desidero spendere solo poche parole per quanto riguarda le attività industriali legate alle ferrovie le principali società ferroviarie europee hanno assegnato i seguenti ordini in termini di miliardi di Euro; in Francia, nel periodo 1998 /2005, 7, 3 miliardi dei quali il 64% è rimasto a Aston, in Germania circa 5, 1 miliardi dei quali il 59% a Bombardier e il 28% a Siemens, quindi l'87% delle commesse rimane in Germania. In Italia i miliardi sono 3, dei quali il 17% all'Ansaldo Breda. Sicuramente, non possiamo andare contro le leggi del mercato, ma dobbiamo pensare anche alle nostre aziende, probabilmente su questa questione dobbiamo riflettere ulteriormente, è un invito che faccio al governo, non solo al Ministro dei Trasporti ma anche a tutti noi, anche al Ministro dell'Industria, perché sicuramente è un tema da approfondire.

A livello regionale l'impresa più importante è Trenitalia, con 2000 dipendenti e oltre 200.000 passeggeri al giorno, seguono in ordine di importanza la Del Fungo con 200 dipendenti, la CFI, con 110 dipendenti ed un trasportato di 20.000 passeggeri al giorno. Sicuramente, a livello regionale Trenitalia, fa la parte del leone ed ultimamente sta consolidando e migliorando il servizio, essa si pone l'obiettivo di passare dai 200.000 passeggeri giornalieri del 2015 si prefigge l'obiettivo di arrivare, quanto prima a 500.000 passeggeri al giorno, un obiettivo ambiziosissimo che richiede sinergie tra i vari soggetti ma anche sicurezza per i passeggeri e per i lavoratori.

La Toscana rappresenta un punto di forza, come qualità e numero di imprese del comparto ferroviario. Il fatturato delle imprese operanti nell'area fiorentina è intorno ai 300 milioni di Euro. A livello regionale sono rimaste circa 150 imprese del settore; Firenze ha sviluppato già da diversi anni competenze a livello nazionale e internazionale, nel settore ferroviario nella meccanica e nell'automazione dei sistemi ferroviari. Questo è il frutto, di un orientamento comune per stabilire una strategia, creazione di gruppi per progetti misti, università, ferrovie, istituzioni, categorie, Camera di Commercio, associazioni industriali, con ricadute produttive e occupazionali sul territorio, è necessario fare proposte operati-

ve, costituire un Consorzio di studi per il settore della ricerca ferroviaria, partecipazione diretta delle Istituzioni nell'Agenzia. Inoltre sostenere attività di cultura ferroviaria con i seminari di studio, fiere tematiche di settore, show rooms, attivare e promuovere premi di ricerca e borse di studio sull'innovazione ferroviaria, promuovere e assistere le imprese del settore tramite apposite forme di orientamento sull'informazione, sulla normativa, sulla tecnologia. Attivare canali di realizzazione tra il mondo della ricerca, la formazione e la formazione, il mondo delle imprese, ed il mondo finanziario .

Infine, per concludere, due considerazioni di carattere generale. Il Ministro Bianchi ha individuato come obiettivo primario strategico per lo sviluppo sociale ed economico del Paese, nell'ottica dell'allineamento alle nazioni europee, quale punto di forza il sistema ferroviario italiano. Signor Ministro, forse con le Ferrovie riusciremo a ritrovare l'identità perduta dei territori, identità fisica e culturale, ma se questa è la missione - e non può essere che questa - il rilancio delle ferrovie non può essere ottenuto attraverso un'azione meramente aziendalistica, basata sul contenimento dei costi, contenimento ottenuto quasi esclusivamente attraverso progressiva e costante riduzione del personale, della qualità e della quantità dei servizi. L'attuazione della scelta di indirizzo del Ministero dei Trasporti va realizzata ponendo in primo piano lo sviluppo economico e sociale del Paese, quindi con il riequilibrio modale e la conseguente drastica riduzione del trasporto su gomma di persone e merci. Le ferrovie devono fare la parte del leone, c'è bisogno di più ferrovie e di più treni, le risorse pubbliche -mai quanto adesso sono state finanziate soprattutto per l'acquisto del rotabile- che verranno messe a disposizione dalle manovre finanziarie per l'acquisto e il rinnovo dei parchi rotabili, non possono avere come contropartita il peggioramento dei servizi sociali, sui quali è necessario fornire risposte urgenti per risolvere il problema della mobilità nelle aree metropolitane e la congestione delle arterie stradali. Mi spiego con un esempio: d'ora in poi non sarà tollerabile che, con il pubblico denaro, siano finanziati contemporaneamente e sulle stesse tratte sistemi tra loro in concorrenza, come spesso accade senza alcuna logica di integrazione; per fare un esempio tra autobus e treno, quasi sempre a scapito di quest'ultimo: l'autobus deve essere visto come complementare al treno e non in concorrenza o, peggio ancora, in sostituzione, naturalmente questo vale anche per la Regione Toscana.

Infine una domanda: nel contesto della liberalizzazione del mercato, che ruolo devono assumere le Ferrovie dello Stato? E' accettabile un'ulteriore divisione dell'azienda, magari tenendosi i cosiddetti "rami verdi", che garantiscono un'alta redditività e lasciare i "rami secchi" abbandonati a sé stessi o a debito dello Stato? A pochi il mercato ricco e il resto allo Stato o alle Regioni? Oppure avere un grande gruppo industriale che è in grado di sfruttare la logica di sistema: non parlo di pubblico e privato, per quanto mi riguarda naturalmente preferisco il pubblico ma non è questo il problema. Un grande gruppo industriale che è in grado di sfruttare nella logica di sistema tutte le conoscenze e le sinergie consolidate, eliminando gli sprechi, forse anche qualche Consiglio di amministrazione di troppo, ma so che l'ingegner Mauro Moretti è molto sensibile a questo tema e mi dispiace che non sia qui questa mattina.

Sono convinto che solo se si procederà in questa seconda direzione, che è l'unica possibile, avremo utilizzato al meglio questo patrimonio di cultura tecnico /scientifica della realtà Toscana, che ho cercato di illustrare, composta di storia, di uomini e di conoscenza. Partiamo da loro, dai ferrovieri tutti, dal mondo dell'università e della ricerca, dalla realtà industriale: spetta alla politica metterli insieme, a questo riguardo la Giunta regionale sta

predisponendo un importante disegno di legge sulla ricerca e l'università, il Ministro sta per emanare le linee guida del nuovo piano generale della mobilità e sono sicuro che il dibattito di questa mattina possa diventare parte integrante dei documenti e dei progetti di programmazione. Se faremo questo saremo in grado di rispondere alla naturale domanda di civiltà fatta di buon lavoro, di più sicurezza e di una mobilità sostenibile che unisce gli uomini e i territori. Vi ringrazio.

Interventi

MASSIMILIANO BIANCHI

Segretario generale Filt-Cgil

Buongiorno a tutti, intanto intendo ringraziare la Regione Toscana tutta per aver patrocinato quest'iniziativa in collaborazione con le organizzazioni sindacali e per aver dato modo di discutere di un grande risultato, ottenuto con la decisione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro Alessandro Bianchi, che ringraziamo, della scelta territoriale dell'Agenzia Ferroviaria Nazionale a Firenze sede, come è stato ricordato nell'introduzione, di una grande tradizione ferroviaria che si è articolata negli anni.

Come organizzazioni sindacali regionali abbiamo sempre ritenuto Firenze e la Toscana il luogo idoneo a collocare l'Agenzia per la Sicurezza: questo non per campanilismo, ma per tutte le considerazioni che sono fatte in precedenza a cominciare dalla vocazione di Firenze e della Toscana al "ferroviario". E riteniamo che questa decisione debba essere difesa in modo forte da parte delle organizzazioni sindacali, dalle istituzioni tutte, proprio per il valore oggettivo che essa ha.

Tuttavia stamani mi voglio anche soffermare rispetto alla vertenza nella quale siamo impegnati: alla fine di questa settimana siamo all'ennesimo sciopero, uno sciopero sostanzialmente derivante dalla nostra preoccupazione rispetto ai provvedimenti di liberalizzazione che si stanno avviando nel Paese; siamo preoccupati soprattutto per il modo attraverso il quale si sviluppa il modello ferroviario. Un modello ferroviario che è attento, dal nostro punto di vista, alle tracce più redditizie lasciando abbandonato a sé stesso quella di trasporto cosiddetto dei "rami secchi", trasporto sostanzialmente le cui entrate non riescono a supportare i costi e quindi fuori dalle logiche di mercato. Noi vogliamo che il trasporto, in particolare quello ferroviario, rimanga sostanzialmente anche un trasporto a alta intensità sociale proprio per le sue caratteristiche costituzionali. Inoltre, proprio per la particolare caratteristica del trasporto ferroviario, nonché anche per effetto di reciprocità per le aziende che si affacceranno sul mercato, riteniamo, che in questo settore anche il "fattore lavoro" debba essere sottoposto a regole rispettate, ma regole che non creino situazioni di dumping contrattuale, cioè che non diano la possibilità a chi entra nel mercato di poter giocare l'elemento della concorrenza solo e esclusivamente attraverso la compressione dei diritti, del salario e sostanzialmente anche della sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori. Riteniamo questo un fattore determinante nella discussione della questione delle regole, perché stamani si parla anche di questo, riteniamo che l'introduzione di un contratto nazionale, che già c'è e che tra l'altro è in scadenza e del quale stiamo discutendo in questi giorni sia un contratto delle attività ferroviarie, debba essere, questo sì, uno strumento che oltre alle regole in generale debba diventare l'elemento fondamentale attraverso il quale chi entra in questo settore debba essere tenuto alla sua applicazione. Mi sembra una cosa normale, un contratto, un elemento attraverso il quale si riconosce fondamentalmente anche il fattore lavoro come elemento importante, perché ricordo che fare trasporto ferroviario è un elemento importante, ci sono patrimoni e conoscenze ad alta qualificazione, frutto di professionalità maturate negli anni. Riteniamo altresì, proprio per l'effetto delle gare e della liberalizzazione, che l'altro elemento fondamentale sia quello

anche del riconoscimento di una clausola sociale, ossia nel momento in cui si determinano gare e ci vi sono eventuali passaggi sia previsto che la ditta vincitrice dell'appalto mantenga gli stessi livelli occupazionali, non solo non è accettabile che le regole vengano lette come qualcosa che frena lo sviluppo sul mercato, per noi sarebbe inaccettabile. Confidiamo pertanto che il Governo si incontri con le parti e metta in atto meccanismi di correzione a questi provvedimenti e si possa determinare una situazione che vada sostanzialmente nel riconoscimento del contratto collettivo nazionale, nel rinnovo, nella clausola sociale, tutti elementi che sostanzialmente possono portare alla risoluzione della vertenza.

Passando all'oggetto in questione *** come sappiamo tutti, qui ci sono addetti ai lavori, tutti sanno quindi che già a partire dai primi anni 90 c'è stata una graduale e costante situazione di grande liberalizzazione del mercato, abbiamo sostanzialmente assistito alla rottura di un'azienda monopolistica che gestiva la rete e che gestiva anche il trasporto. La separazione ha prodotto una situazione nella quale Trenitalia, gestisce il trasporto delle persone, RFI è divenuta il gestore della rete ed oggi mantiene al suo interno una serie di condizioni che sono anche quelle della certificazione sulla sicurezza. Oggi, a seguito della direttiva europea di cui parlava il Consigliere Regionale Bruno nella sua introduzione, si è determinato il fatto che la certificazione della sicurezza e di tutto ciò che riguarda la sicurezza, sia per quanto concerne gli aspetti legati ai sistemi che ai sottosistemi, quindi per quanto riguarda la rete, il materiale rotabile, ma anche per quanto riguarda la professionalità, debba essere sostanzialmente attribuita all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. Ricordo che nell'ultimo governo il Ministro Lunardi aveva proposto la collocazione dell'Agenzia a Roma, oggi arriviamo all'approvazione del provvedimento, su proposta del Ministro Alessandro Bianchi, scegliendo per l'Agenzia la sede di Firenze. L'Agenzia è un organismo esterno, si dice terzo, il quale sostanzialmente non dipende e quindi non nel gruppo FS, conseguentemente un elemento di terzietà, una vera authority che dovrebbe dotarsi all'inizio - si dice - di 200 persone e che ha una dotazione finanziaria rilevante, senza oneri aggiuntivi. E' un organo importante, garantirà la sicurezza ferroviaria e compirà atti volti a garantire, proprio nel campo della sicurezza, importanti elementi di certificazione, quindi diventa un elemento ulteriore del discrimine della liberalizzazione, nel senso di dare che le aziende dovranno essere certificate.

Certamente, come dicevo in premessa, il fatto che Firenze sia stata riconosciuta come il luogo della sede dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria è stata una determinazione dal mio punto di vista non casuale, ma improntata a una scelta che riconosce in questo territorio l'esperienza, il know how nel campo ferroviario stratificato nel tempo e nella storia di questo territorio e della Toscana tutta. Infatti, come si ricordava precedentemente, in questa realtà territoriale abbiamo esperienze importanti di ricerca avanzate in materia tecnologica ferroviaria, come Cesifer, che si occupa di certificazioni. Abbiamo Italcertifer, una società consortile che raggruppa più atenei e che si occupa sostanzialmente di questioni legate al sistema ferroviario. Inoltre abbiamo anche una grande esperienza nel campo dell'ingegneria ferroviaria, situata, come sapete nella sede di Viale Spartaco Lavagnini, all'interno del quale sin dalle origini, si determina la progettazione del materiale rotabile. Abbiamo il cosiddetto Centro di Dinamica Sperimentale, un vero fiore all'occhiello. Abbiamo una tradizione avanzata anche nel campo dell'armamento ferroviario, con l'officina Ona di Pontassieve. Ci sono progetti importanti anche riguardo agli aspetti come quello della messa a regime del CSO dell'impianto dell'Osmannoro, che ritengo sia un elemento significativo.

Ritengo sostanzialmente che in questa condizione, proprio per le cose che precedentemente dicevo, ci siano le condizioni oggettive per poter dire che avere scelto Firenze quale sede dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria sia un segnale importante e quindi che dobbiamo fare ogni sforzo per fare sì che questa debba, e su questo invito tutti, i Parlamentari, la Regione Toscana, le istituzioni, a far sì che la discussione nella Commissione Parlamentare diventi un passaggio importante che porti alla concretizzazione di questo importante risultato, perché ritengo che le Organizzazioni sindacali non comprenderebbero, la mancata realizzazione dell'Agenzia a Firenze Grazie.

LUCA MANTELLASSI

Presidente della Camera di commercio di Firenze

Sarò proprio breve. Intanto un caloroso saluto al Ministro Bianchi, al Presidente della Giunta regionale, al Presidente dell'assemblea regionale, all'Assessore Riccardo Conti, al Prefetto, a tutte le varie autorità, agli amici e ai colleghi per questo giorno, che reputo sicuramente importante.

Vorrei iniziare con qualche sottolineatura sui numeri per poi fare un po' di cronistoria sul come siamo arrivati qua. La prima sottolineatura, anche se è già stata fatta in maniera esauriente dal Consigliere Regionale Bruno e anche dal collega che mi ha preceduto, è che in ogni modo la filiera del sistema ferroviario nella Provincia di Firenze è sicuramente stabile, sia per quanto riguarda la consistenza delle unità locali che per quanto riguarda gli addetti, anche se questi in leggera diminuzione. Il fatturato dal 2002 al 2006 passa da 230 milioni di Euro a 341 milioni di Euro, quindi con un incremento del 67%: un incremento certamente molto rilevante.

Il fatturato che però abbiamo al 2002 regionale è di miliardo di Euro: penso che anche questo dovrebbe essere rivisitato verso l'alto, conseguentemente l'importanza del settore è dimostrata dai numeri. Le Province toccate sono Firenze, nella quale si trovano tutti i vari tipi di lavorazione: dalla fabbricazione dei mezzi ferroviari, dalle infrastrutturazioni stradali e ferroviarie, dai trasporti ferroviari, dalle attività annesse ai trasporti ferroviari, ma sono ben 6 le province interessate, che sono Firenze, Pistoia, Arezzo, Pisa, Grosseto e Livorno. Quindi sicuramente è un sistema che riguarda la nostra regione in maniera capillare, in maniera forte e che incide fortemente sulla nostra autonomia.

Detto questo, volevo solamente ricordare che questa giornata è anche dovuta ad una azione di sistema. E' chiaro che questa è una strada che non possiamo non percorrere sempre, se le istituzioni, partendo dalla Regione Toscana, dalle Province, dai Comuni, dalle Camere di Commercio dell'area metropolitana, le associazioni datoriali, le associazioni sindacali, le aziende interessate a questo settore si mettono insieme, i risultati alla fine si riescono a raggiungere.

Voglio ricordare che tutto questo nasce anche da un sogno che fece costituire un Comitato: il sogno di istituire presso Firenze l'Agenzia ferroviaria europea, per la quale ci battemmo a lungo, scrivemmo all'allora Presidente del Consiglio, scrivemmo a Lunardi, pensavamo che questa fosse una soluzione buona, si puntò sull'agenzia alimentare e non abbiamo preso né l'agenzia alimentare né l'agenzia ferroviaria. L'agenzia ferroviaria è andata a Valenciennes, ma naturalmente da questa agenzia ferroviaria europea esiste una declinazione, che è quella di agenzie per la sicurezza ferroviaria su base nazionale, secondo la direttiva 15 di quell'atto legislativo e qui ci siamo, finalmente: siamo a un'agenzia ferroviaria che ha poteri di autorità, è quindi indipendente dai gestori della rete e dalle imprese e questo lo reputo un fattore determinante, ha poteri che sono già stati definiti ma che posso brevemente ancora ricordare, perché ha l'autorizzazione alla messa in opera e alla messa a sistema di sottosistemi strutturali che afferiscono, naturalmente, al sistema ferroviario transeuropeo dell'alta velocità, a sistemi ferroviari transeuropei convenziona-

li, a materiali rotabili, alla certificazione e alla revoca della certificazione stessa, perché è importante pensare che ci debba anche essere una regola, alla messa a servizio dei materiali rotabili e quindi anche all'applicazione di normative di un'autorità indipendente terza, perché deve essere terza, perché dà garanzia per lo sviluppo di questo settore.

Uno sviluppo di questo settore - non sta a me a dirlo, sta sicuramente al Ministro dei Trasporti o a chi è ora alla guida delle Ferrovie dello Stato - che penso che negli anni a venire diventerà un formidabile competitor per gli altri tipi di mobilità: penso che in pochi anni il sistema ferroviario europeo possa competere e possa vincere spesso con il sistema degli aeroporti, perché molte volte potremo arrivare con l'alta velocità in tempi molto più veloci sicuramente di quanto si sta arrivando ora. Il perché Firenze è già stato detto in maniera evidente: c'è un concorso di deposito di esperienze, deposito di saperi, di università che lavorano al servizio e che hanno addirittura corsi preposti della conoscenza del settore, abbiamo sicuramente un know how che ci permette di candidarci a questo e essere candidati - e di questo naturalmente ringrazio il Ministro e il Consiglio dei Ministri.

Questa è una giornata sicuramente, auspico, ben inaugurale sempre più spesso la Toscana, conosciuta per la difficoltà di mettere a sistema i propri sottosistemi, riesce ancora una volta a mettere a sistema il tutto e si vede che quando tutti lavoriamo per lo stesso fine e abbiamo una stessa meta, guardiamo oltre, tendiamo a un oltre e certamente concorriamo per competere con successo. Grazie.

STEFANO BONI

Segretario regionale Fit-Cisl

Oggi è un giorno importante per lo sviluppo del territorio fiorentino e della Toscana nel campo della sicurezza ferroviaria, e nello specifico del materiale rotabile e dell'infrastruttura, in quanto è l'occasione per riaffermare con forza le potenzialità e le professionalità che in tanti anni si sono sviluppate, sia all'interno delle FS, sia nell'indotto in generale, che nell'industria specializzata. Per prima cosa un ringraziamento, a nome di Filt, Fit e Uilt, alle Istituzioni e alla Regione Toscana che fin dalla metà degli anni novanta hanno prestato attenzione alle proposte del mondo sindacale per la piena realizzazione del Polo Tecnologico dell'Osmannoro e per la valorizzazione dei centri di eccellenza, sia di Trenitalia Viale Lavagnini, che di R.F.I. Via Alamanni, e un ringraziamento particolare al Ministro dei Trasporti On. Alessandro Bianchi che ha saputo apprezzare e cogliere le richieste che venivano dal territorio toscano con la creazione a Firenze dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. Naturalmente un riconoscimento e un grazie molto sentito va ai ferrovieri che in tutti questi anni ci hanno seguito e sostenuto dandoci la speranza e la forza di andare avanti, anche nei momenti in cui tutto sembrava perduto.

Secondo noi è necessario partire dalle questioni del Polo Tecnologico dell'Osmannoro, per fare il punto della situazione, al fine di dare nuovo slancio alle opere ancora da completare per arrivare poi, all'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria che è parallelamente agganciata a questi progetti.

La prima questione che vogliamo porre all'attenzione è quella riferita agli accordi del maggio 2005 fra L'amministratore Delegato delle Ferrovie, il Presidente della Provincia e il Sindaco di Firenze e la Regione Toscana, dove, tenendo conto anche degli accordi sottoscritti precedentemente con il sindacato, si stabilivano tempi, modalità e attività da svolgere per il trasferimento dell'OGR di P.P. (manutenzione ciclica dei rotabili) al nuovo impianto dell'Osmannoro, dando certezza sia per le lavorazioni da fare che per i livelli occupazionali. Ultimamente, non abbiamo avuto più incontri ufficiali con Trenitalia, rispetto alle nostre richieste; ci risulta, però che, nonostante lo stanziamento già previsto di circa 30 milioni di euro per l'attrezzaggio della nuova officina, la prima data utile per il trasferimento della prima fase, riferita alle attività principali e alle maestranze collegate, avvenga a giugno 2008, (circa un anno di ritardo) mentre per la seconda fase, riferita alle attività e al personale specifico di torneria ruote, è stato di recente appaltato il lavoro di costruzione del fabbricato per circa 8 milioni di euro, con previsione inizio lavori ottobre/novembre 2007; successivamente dovrà essere indetta la gara per l'attrezzaggio, per circa 6 milioni di euro, e quindi, la consegna dell'impianto completo è prevista entro giugno 2009. Naturalmente c'è da tenere conto anche che si parla di un nuovo progetto di lavorazioni per le carrozze media distanza, dove si prevede di non fare più la manutenzione ciclica, come previsto nell'accordo del maggio 2005, ma il revamping, creando forte preoccupazione sia per il futuro delle lavorazioni previste che per i lavoratori che saranno utilizzati. Questa situazione, se vera, cambia le carte in tavola ridisegnando completamente i progetti previsti, e oggi quindi, è l'occasione per fare chiarezza sia sul futuro delle

attività e lavorazioni che si dovranno svolgere in questa officina, sia per i livelli occupazionali. L'accordo del febbraio 2004 fra OO.SS e Dirigenza di Trenitalia, posticipato e riconfermato a giugno 2006, prevede 30 nuove assunzioni entro i primi 6 mesi del 2007, ma non è stato ancora rispettato. Mi dispiace che manchi l'amministratore delegato delle Ferrovie, così almeno lui ci poteva dare delle risposte.

L'attuale Centro Dinamica Sperimentale, struttura Nazionale della società Trenitalia situato a Firenze, ha rappresentato e rappresenta tutt'ora un centro di eccellenza tecnologico, sia per il materiale rotabile nuovo che per quello già in esercizio. Per questi motivi e guardando al futuro e allo sviluppo del territorio, negli anni novanta, dalla collaborazione fra il sindacato e le ferrovie era nato un nuovo progetto industriale "Nuovo Centro sperimentale", che poi nel tempo è stato confermato ed ampliato da vari accordi, a tutti i livelli Nazionali e con le Istituzioni Toscane; l'ultimo accordo risale al maggio 2005, dove si prevedeva l'ampliamento e il potenziamento con specifiche attrezzature uniche del suo genere, quali:

banchi per prove elettriche e meccaniche, banchi per prove sui sistemi frenanti, laboratori di metrologia, laboratorio per l'ingegneria e qualità del software, una camera anecoica e altre attrezzature specifiche nel campo dei rotabili.

L'obiettivo è che questo nuovo impianto diventi punto di riferimento per il materiale rotabile non solo a livello Nazionale ma per tutta l'Europa dell'ovest, dove sia possibile, oltre alla sperimentazione/certificazione, sviluppare la parte più tecnologicamente avanzata dell'ingegneria, sia per la ricerca che per le prove in linea e per le specifiche tecniche, al fine di assicurare una maggiore affidabilità, qualità, efficienza e sicurezza dei treni.

Purtroppo, anche su questo terreno, siamo fermi e non riusciamo a capire quali siano le cause che bloccano tutto il progetto. Brevemente ricordiamo che il bando di gara, è stato fatto dalla società committente RFI nella primavera del 2006 per 80 milioni di euro completamente finanziato, in quanto previsto nella finanziaria del 2004/2005, e che la ditta vincitrice doveva presentare i disegni esecutivi nel mese di novembre 2006.

Nel mese di febbraio 2007 come sindacato avevamo sollevato la questione sia alle ferrovie che alle istituzioni al fine di verificare a che punto erano i lavori. Le ferrovie ci risposero in maniera informale che tutto era in ordine e che i lavori veri e propri sarebbero partiti nel giugno 2007 mentre le Istituzioni Regionali, avendo proprio in quel periodo incontrato il Ministro delle Infrastrutture, ci comunicarono che il progetto esecutivo aveva ancora necessità di una ulteriore verifica, poiché doveva essere accertata la copertura di cassa dei fondi già previsti, ma che comunque, la situazione nel giro di qualche mese, si sarebbe risolta..

Alle scriventi, inoltre risulta, che a tutt'oggi, non è ancora chiaro, all'interno del Gruppo FS, chi sarà la società/ente utilizzatrice dell'impianto e di conseguenza quali debbano essere le attrezzature/strumentazioni da prevedere nei fabbricati e su come vadano realizzate.

Siamo a luglio 2007 e ancora non si hanno notizie certe su come e quando si darà avvio alla realizzazione del nuovo Centro Sperimentale, però come Organizzazioni sindacali, abbiamo una nostra idea sul perché i lavori sono bloccati. Riteniamo, infatti, che vi siano precise indicazioni, conseguenti al piano d'impresa delle ferrovie, presentato nella primavera del 2007 dall'Amm. Delegato al Governo, ed approvato politicamente da

quest'ultimo, per indirizzare tutti gli sforzi sia di natura organizzativa che finanziaria alla realizzazione delle linee AV/AC tralasciando e rallentando tutto il resto.

Quindi anche il nuovo Centro Sperimentale dell'Osmannoro dovrà essere rallentato e rinviato nel tempo? Non siamo assolutamente d'accordo a perdere ulteriore tempo, ma anzi attiveremo tutte le iniziative, anche di mobilitazione, per il rispetto della realizzazione dell'impianto e per la salvaguardia dell'occupazione.

A Firenze si svolgono nell'ambito delle società del Gruppo FS molte attività e funzioni pregiate a livello nazionale, sia nel campo dei rotabili che della sicurezza ferroviaria. Il valore umano di alte professionalità/specificità, il Know-How acquisito nel tempo nel campo dell'ingegneria della manutenzione e dell'ingegneria del materiale rotabile nuovo, le conoscenze inerenti la prevenzione e la sicurezza ferroviaria per l'accesso all'infrastruttura, il controllo sulle imprese ferroviarie per il rispetto delle regole e dei requisiti anche al fine di verificare il rilascio del certificato di sicurezza, hanno consentito, a seguito della direttiva Europea n°49 del 2004, di creare le condizioni ottimali per la nascita in Toscana e in particolare a Firenze, dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, in quanto tutte le attività/funzioni descritte sopra, oltre a tutte le altre previste, dovranno diventare patrimonio della stessa.

In questo scenario, il Ministro dei trasporti ha colto queste opportunità, ma oggi è obbligatorio compiere ulteriori passi in avanti, accelerando i tempi per l'operatività dell'agenzia. Questo è necessario per emanare regole comuni in modo da mettere ordine, in modo da creare una competizione efficiente e positiva per il Paese, regolamentando le società ferroviarie a seguito della liberalizzazione del 2000. Tutte le aziende devono partire dallo stesso punto e dagli stessi livelli di sicurezza in modo che la competizione avvenga sulle capacità del management e non sull'applicazione di minori vincoli di sicurezza con conseguenze negative sulla retribuzione e sui diritti per i lavoratori impiegati.

L'agenzia inoltre, come già detto in premessa, è parallelamente collegata al polo dell'Osmannoro ed in particolare al nuovo Centro Sperimentale. Per realizzare il proprio compito, l'Agenzia, dovrà avvalersi di Organismi Notificati, per le prove e la ricerca sulle linee ferroviarie, sul materiale rotabile e per i propri compiti di istituto. Oggi esiste già una società con queste caratteristiche, Italcertifer s.c.p.a, specializzata in materiale rotabile, che, in collaborazione con un gruppo di Università, si sta preparando, sia sul piano professionale che tecnico, per essere pienamente operativa ad una collaborazione con L'Agenzia. Quindi potrebbero esserci vere difficoltà organizzative se non viene contemporaneamente realizzato il Nuovo Centro Sperimentale con i laboratori, i quali dovrebbero essere messi a disposizione per le necessarie prove e ricerche su materiali di nuova generazione. Se così non fosse si rischia che il progetto complessivo non sia operativo completamente e non all'altezza delle aspettative rispetto alle richieste che potrebbero venire sia dal mercato Nazionale che Europeo.

Un brevissimo inciso, per richiamare l'attenzione rispetto al quadro generale dove si stanno in questo momento muovendo i ferrovieri. Stiamo infatti lottando per il rinnovo del CCNL, scaduto il 31/12/2006, al fine di recuperare il potere d'acquisto dei salari, ma in particolare per la clausola sociale, cioè per l'applicazione del contratto unico a tutte le imprese ferroviarie che stanno operando sul territorio italiano. Il sindacato non è contrario ad una liberalizzazione, purché regolata e che preveda norme comuni per tutte le imprese, sia per quanto riguarda la sicurezza e l'utilizzazione del personale favorendo una maggiore produzione di treni,

migliore offerta, più servizi e qualità. E' una sfida difficile ma che possiamo vincere se prevarrà il buon senso e la responsabilità da parte di tutti. Anche il Governo dovrà fare la sua parte scegliendo sì, la strada della concorrenza/liberalizzazioni e delle competizioni, ma stabilendo paletti e vincoli di partenza uguali per tutti. E' su questo terreno che bisogna intervenire a partire dall'applicazione di un contratto di riferimento per tutte le aziende ferroviarie. In questo scenario si intrecciano le decisioni assunte dall'Esecutivo di liberalizzare e privatizzare le tratte redditizie; si tratta di circa 3000 km di rete per traffico passeggeri dove verrebbero favoriti gli operatori privati sia per quanto riguarda il CCNL da applicare ai propri dipendenti che il prezzo dei biglietti da applicare ai clienti senza vincoli nè regole. Dall'altra parte la rete non remunerativa resterà a carico dello stato o delle regioni che stabiliranno se farvi circolare i treni oppure se sarà meglio chiuderle. E' uno scenario apocalittico dove nel giro di qualche mese si ipotizza di distruggere quello stato sociale costruito in tanti anni; tutto questo sventolato in nome della concorrenza e di un servizio migliore al cittadino mentre in realtà si privatizzano i ricavi e si lasciano le perdite allo stato.

I ferrovieri non ci stanno e neanche il sindacato. Per questi motivi, dopo lo sciopero unitario del 13 aprile e lo sciopero unitario con manifestazione del 20 giugno a Roma, ci stiamo organizzando per un'ulteriore azione di lotta per il 22 e 23 luglio con manifestazioni anche locali, al fine di trovare un giusto equilibrio fra rinnovo del CCNL, recupero salariale, liberalizzazioni e clausola sociale.

Approfittiamo della presenza dell'onorevole Bianchi, sapendo della sensibilità che sta dimostrando a questi problemi e per i contatti con le nostre segreterie Nazionali, per ulteriormente richiamarne l'attenzione al fine di un suo personale interessamento per trovare una soluzione positiva per i lavoratori.

Ritornando all'iniziativa di oggi, vogliamo sottolineare che, con l'Agenzia Ferroviaria a Firenze, abbiamo fatto un passo importante per lo sviluppo del territorio toscano sia per le ferrovie, sia per l'indotto che per l'industria costruttrice di materiale rotabile. Bisogna far presto e coinvolgere tutti i soggetti interessati, a partire dalle università e dall'industria specializzata in particolare su progetti di ricerca, favorendo così uno sviluppo altamente professionale, dando anche una forte spinta all'occupazione di livello alto, che ci consenta di rappresentare un punto di eccellenza a livello europeo per quanto riguarda le ferrovie e la costruzione di materiale rotabile.

Il convegno di oggi è un'opportunità per fare il punto sulle questioni oggetto del dibattito e rimettere in movimento i progetti di cui sopra per portare a termine come stabilito dagli accordi in essere. La loro piena realizzazione, a partire dal Polo Tecnologico dell'Osmannoro insieme all'Agenzia Ferroviaria ed alle altre strutture preposte, rappresentano una realtà unica nel panorama italiano, un riferimento certo in Europa ed è una opportunità per riaffermare e sviluppare senza dubbio gli insediamenti industriali toscani sia privati che pubblici.

Come segreterie regionali Filt, Fit e Uilt siamo consapevoli dell'utilità dell'iniziativa di oggi e dell'importanza e autorevolezza dei presenti, del ruolo che gli stessi potranno svolgere, ed è proprio per questi motivi che, nel ringraziare ancora una volta tutti, credo che dobbiamo sentirci impegnati sui temi esposti, in quanto, non siamo disposti a fare passi indietro rispetto ai progetti descritti, nè a rinunciare al nostro ruolo di rappresentanza del mondo del lavoro. Siamo convinti che è qui che si mettono le fondamenta per il proprio futuro ferroviario, quello del territorio Toscano, del Paese e dei lavoratori. Grazie a tutti.

SERGIO CECCUZZI

Presidente Confindustria Toscana

Buongiorno a tutti.

Ringrazio il Consigliere regionale Bruno per l'invito. Prima di entrare nel merito, vorrei fare un'osservazione sull'intervento che mi ha preceduto relativamente al tema delle liberalizzazioni; su questo argomento meriterebbe aprire una riflessione seria, perché sono in totale disaccordo con chi rifiuta in via di principio le liberalizzazioni a difesa di un sistema sociale che non esiste in Europa occidentale; semmai si dovrebbe discutere di regole, cioè di come e con quali obiettivi le liberalizzazioni dovrebbero essere realizzate.

Per quanto riguarda l'Agenzia, potrei cavarmela, Signor Ministro, molto rapidamente: gli industriali fiorentini, in accordo con le Istituzioni locali e regionali, hanno sempre fortemente appoggiato la scelta della collocazione a Firenze - qui c'è il "saper fare" ed una tradizione specifica del settore manifatturiero. E' in corso una ripresa, non sappiamo quanto stabile e duratura; ma nel frattempo il comparto della meccanica e dei mezzi di trasporto, nel 1° trimestre 2007, ha segnato in Toscana una crescita di oltre il 7% dell'attività produttiva. Ciò significa che il settore è competitivo; quindi, come prima di me hanno sottolineato il Presidente Mantellassi ed il Consigliere Bruno, considero anch'io la scelta di Firenze come "obbligata".

Non voglio ripetere cose già dette.

Oggi la competizione industriale si svolge all'interno della competizione tra "Sistemi Paese", anzi, all'interno di questi aumenta la competizione tra sottosistemi locali più piccoli; perciò il sistema regionale rappresenta la cornice del nostro quadro competitivo.

Vi sono, a mio avviso, tre grandi opportunità che derivano dalla collocazione a Firenze dell'Agenzia, opportunità che si inseriscono naturalmente nell'area "vasta" Firenze/Prato/Pistoia, la cui istituzionalizzazione incontra da sempre il nostro appoggio, purché si evitino sovrapposizioni.

La prima opportunità riguarda l'attrattività che potrà derivare a questo territorio, che rappresenta oltre il 60% del PIL toscano, e che deve rafforzare la sua vocazione naturale di sede di centri di eccellenza, capaci di generare un indotto di qualità e tecnologicamente avanzato.

La seconda opportunità ha carattere più industriale, ed è relativa alla funzione che l'Agenzia potrà sviluppare in termini di ricerca e quindi di ricaduta di tale ricerca sul sistema delle imprese toscane.

La terza opportunità riguarda il "traino" che l'Agenzia potrà svolgere sul sistema industriale; il Consigliere Bruno ha citato i dati percentuali delle commesse attribuite alle industrie nazionali. Per ragioni di lavoro posso testimoniare che all'estero, ma in Paesi Europei, ci si comporta molto peggio. Ma.. siamo in Europa, si deve favorire il libero mercato e sarebbe assurdo nascondersi dietro qualunque forma di protezionismo. L'industria italiana e toscana non chiedono sussidi ed agevolazioni particolari, ma di poter partecipare allo sviluppo che Centri di eccellenza come l'Agenzia possono garantire.

Gli industriali toscani hanno fatto una scelta precisa al riguardo, appoggiando i drivers di sviluppo del piano regionale, basati sulla crescita dei “fattori trasversali”; ma il peso positivo delle commesse pubbliche tecnologicamente qualificate, come avviene in Paesi industriali più sviluppati, favorisce il rinnovamento e l’innovazione.

Credo che l’Agenzia possa avere questo effetto sul territorio e, se lo avrà, saremo tutti più ricchi.

Grazie dell’attenzione.

PROF. AUGUSTO MARINELLI

Rettore dell'Università di Firenze

Desidero innanzitutto ringraziare l'Onorevole Eduardo Bruno per avermi invitato a partecipare a questo convegno, dandomi anche modo, così, di salutare il Ministro Alessandro Bianchi, il quale è un mio vecchio amico, essendo stato rettore fino a poco tempo fa.

Il Ministro, parlando dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, ha citato più volte i termini "università" e "ricerca", a dimostrazione che questa istituzione è ancora apprezzata e ancora, nell'immaginario collettivo, può rappresentare un sostegno allo sviluppo attraverso la formazione e la ricerca. L'università può svolgere questo ruolo se non viene lasciata morire, perché la condizione in cui siamo adesso è questa: Bianchi l'ha vissuta da rettore fino all'anno scorso. Credo che sia necessario che il governo affronti la situazione dell'Università, se vogliamo che la stessa possa dare il suo contributo, restare viva e operare a sostegno dello sviluppo del Paese.

L'Agenzia per la sicurezza ferroviaria è senz'altro un'iniziativa del governo che contribuisce a fare ancora di più di Firenze la capitale delle Ferrovie Italiane. C'è una storia - tutti l'hanno detto - lunghissima, e questa storia passa anche attraverso l'Università di Firenze, che nel tempo ha sviluppato numerosi gruppi di ricerca. Sono state svolte centinaia di tesi e ricerche a livello internazionale, non solo nel campo della meccanica. Esistono gruppi di ricerca che si occupano delle ferrovie anche nel campo dell'elettronica e dell'informatica.

La Facoltà di Ingegneria quindi, e non solo, si dedica in maniera attiva e costante a questo settore. L'Ateneo partecipa al consorzio Italcertifer, che è stato già ricordato e che in parte svolge le funzioni che svolgerà poi l'Agenzia. Concordo quindi senz'altro con la necessità, espressa poc'anzi, di un'attenta operazione di coordinamento, prima di partire, per evitare doppioni, sovrapposizioni e inutili contrapposizioni.

L'Università di Firenze è pienamente disponibile, come ha fatto fino a ora, a sostenere questo progetto non solo continuando a interagire con il territorio e con le Ferrovie, ma mettendo anche a disposizione gli strumenti che ha attivato in collaborazione con le associazioni degli imprenditori, dei lavoratori e con le altre istituzioni territoriali. Mi riferisco innanzitutto alla Fondazione per la Ricerca e l'Innovazione, costituita dall'Università insieme alle Province e alle Camere di Commercio di Firenze, Prato e Pistoia, che avrà il compito di collegare le esigenze di ricerca delle aziende che ruoteranno intorno a questa Agenzia, con il mondo della ricerca scientifica. Ma mi riferisco particolarmente a uno strumento che può verosimilmente risultare utile. Si tratta dei Laboratori congiunti Università-Impresa, nati per far incontrare le competenze universitarie con le esigenze di innovazione di imprese, associazioni, enti pubblici, su temi mirati e in settori strategici. Credo che questa potrebbe essere la palestra ideale per fare delle cose insieme, senza necessariamente ripetersi, ma creando le opportune sinergie tra chi già lavora e chi ha bisogno un certo tipo di lavoro. Abbiamo di fatto, a livello locale, definito una serie di strumenti che sono utilissimi per sviluppare attività come quelle che vengono qui proposte e non vediamo l'ora di fornire contenuti importanti, che vadano oltre la piccola impresa.

L'Università non si sottrae comunque al suo compito istituzionale di formazione ad alto livello e lo fa attraverso un corso di laurea in ingegneria dei trasporti che, proprio in una logica di area metropolitana e di integrazione con il territorio, è stato attivato presso l'Ansaldo Breda di Pistoia. Questo costituisce un esempio delle concrete capacità dell'Ateneo di interpretare, sostenere e sviluppare, tramite strumenti formativi, le specificità territoriali.

Concludo dicendo che l'Università di Firenze non si sottrarrà dall'elaborare e partecipare alla realizzazione dell'Agenzia e al suo successo e lo farà attraverso tutti gli strumenti messi a punto finora, che attendono di decollare. Grazie.

CLAUDIO GRIMALDI

Segreteria regionale Orsa

Sono Claudio Grimaldi dell'Orsa, ringrazio la presidenza per la possibilità di intervenire: non era neanche previsto e forse si noterà perché questo intervento non è preparato.

Devo dire che la nascente agenzia è sostanzialmente collegabile a due questioni: una è certamente locale (territoriale, regionale) cioè l'opportunità di avere a Firenze l'Agenzia e di poter utilizzare il know how che esiste in questa regione storicamente, in particolare con la struttura di Viale Spartaco Lavagnini. Su questo credo che in tanti abbiano già spesso buona parte dei loro interventi.

C'è un altro aspetto, tuttavia, che mi preme sottolineare ed è meno collegato all'agenzia che sorge a Firenze, ma più in generale alla sua istituzione. Essa costituisce, infatti, l'inizio della liberalizzazione e della concorrenza nelle ferrovie e credo che, anche in quest'occasione, sia necessario e opportuno fermarsi un attimo e cercare di capire quali sono i problemi per gli utenti e per i lavoratori.

In generale, la delocalizzazione delle produzioni industriali ha fatto sì che nei paesi più avanzati, il business del capitale si sia molto spostata sui servizi. E non è un caso che proprio nei servizi pubblici c'è un lento e graduale processo di privatizzazioni e liberalizzazioni, con l'ingresso di soggetti privati in molti settori come i trasporti, l'acqua, l'energia elettrica, il gas, ecc.

Credo che ciò sia un importante elemento di riflessione. Infatti, i processi di privatizzazione e liberalizzazione già attuati non hanno prodotto grandi benefici per gli utenti, ma in linea di massima hanno determinato il taglio del servizio sociale e una lievitazione dei costi.

Nel campo dei trasporti anche i processi di deregulation di fatto producono ulteriori effetti negativi. Ad esempio, nel trasporto su gomma, in particolare delle merci, prevalgono i contratti irregolari, l'impiego di autisti sottopagati e super sfruttati (spesso dell'est Europa), le violazioni delle regole sui limiti di orario, ecc. Le conseguenze si leggono spesso sulla cronaca, ma producono effetti anche sul traffico merci in ferrovia, che va in crisi, perché si allarga ulteriormente il divario del costo con il trasporto su gomma. Tutto ciò accade, mentre, paradossalmente tutti sostengono che bisogna intervenire sull'inquinamento, sulla congestione del traffico stradale e occorre favorire il trasporto merci.

In definitiva mancano per la gomma controlli seri, quei controlli che in ferrovia saranno affidati all'Agenzia nazionale per la sicurezza che ha il compito di assicurare soglie minime, fissare standard, assegnare licenze alle imprese, certificazioni di sicurezza etc.. Fin da adesso però è chiaro a tutti che l'agenzia è una medicina insufficiente a curare i mali che accompagnano il processo di privatizzazione e liberalizzazione; mali che non sono limitati alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, ma che interessano anche l'orario di lavoro degli operatori del settore, la sicurezza sul lavoro, il dumping contrattuale.

Addirittura viene paventata l'ipotesi che l'agenzia possa diventare uno strumento, direttamente o indirettamente, consapevolmente o meno, per tagliare fuori dai controlli dei

processi produttivi legati al treno sia gli RLS che le strutture ispettive locali e nazionali, quali le ASL o il Coordinamento Interregionale della Prevenzione sui Luoghi di Lavoro.

Su questo aspetto abbiamo una ferita ancora fresca, che è quella del famigerato pedale a uomo morto. Per oltre tre anni abbiamo combattuto contro le strutture della ferrovia che sostenevano la bontà di questa apparecchiatura, mentre noi avevamo in mano una lunga serie di studi e di documentazioni scientifiche che dimostravano come questa apparecchiatura non servisse a nulla ed anzi fosse dannosa sia per la salute dei lavoratori che per la sicurezza della ferrovia. Chi conosce a fondo la dinamica del disastro di Crevalcore, con 17 morti, non ha bisogno di altre spiegazioni.

Oggi, non abbiamo ancora metabolizzato quella vicenda che già si parla di agente unico, di agente solo. Non so quanti di voi hanno capito perché è accaduto l'incidente della metropolitana di Roma; non so quanti di voi abbiano visto un particolare servizio su Striscia la Notizia in cui riprendevano da sopra un cavalcavia i camionisti che, transitando sotto, facevano di tutto tranne che guardare la strada. Quando si rimane da soli, crollano i meccanismi inibitori e, sul lungo periodo, si sconfinano in atteggiamenti irresponsabili: è questo quello che succede!

In definitiva, tornando ai processi di privatizzazione e liberalizzazione, non c'è la presa d'atto che in settori sensibili è necessario riesaminare in chiave critica i modelli liberisti, ma si inseguono ancora modelli organizzativi sempre più spinti, i quali non potranno che produrre i medesimi, se non peggiori effetti: eppure non ci vuole molto a capire che i parametri essenziali costantemente evocati in questi processi, cioè costi e ricavi da una parte e sicurezza e qualità dall'altra, sono tra loro in conflitto; in un conflitto insuperabile e non basterà l'agenzia. Nel frattempo, come lavoratori rivendichiamo sicurezza, tutela del lavoro e dei lavoratori, socialità del trasporto ferroviario, qualità del servizio. L'agenzia sarà anche questo? Lo speriamo!

ARTURO PAPINI

Segretario regionale Uil Trasporti

Il convegno di oggi è, di fatto, la consacrazione di un progetto per la creazione di un polo di eccellenza ferroviaria in Toscana.

La possibilità di avere nel territorio presenze importanti, nel campo della meccanica ferroviaria, come la Breda di Pistoia e le Direzioni Tecniche di Trenitalia creano le condizioni ottimali per la designazione dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria a Firenze.

L’idea nasce, soprattutto, dalla volontà dei ferrovieri di Firenze di dare una prospettiva al futuro del Polo Ferroviario Toscano e le manifestazioni sindacali che si sono susseguite negli anni sotto la sede della Regione hanno trovato un interlocutore sensibile ed interessato nell’Assessore ai Trasporti Riccardo Conti. La scelta del Ministro, tempestiva e lungimirante, è frutto di un lavoro costruito tutti insieme soprattutto come lavoratori e ferrovieri ed ancora oggi incontra delle difficoltà. Penso per esempio alla realizzazione del centro sperimentale, che è secondo noi tutti importante realizzare, perché dovrebbe diventare il vero laboratorio di ricerca all’interno dell’Osmannoro. Nonostante un finanziamento esistente da tre anni, cioè dall’approvazione della Finanziaria 2004, non abbiamo visto ad oggi un minimo di inizio lavori per la costruzione di questo centro sperimentale.

In questo senso avrei gradito la presenza dell’amministratore delegato delle ferrovie Moretti, affinché lui stesso ce ne potesse dare una spiegazione. I ferrovieri della Toscana sono con questo amministratore delegato, un po’ sfortunati perché tutte le volte che cerchiamo di incontrarlo – e in questo l’Assessore Conti ne è testimone - ha avuto difficoltà a incontrarsi con le organizzazioni sindacali. E per un ex sindacalista non è un comportamento che depone a suo favore. Ci auguriamo che la copertura economica per la costruzione di questo centro sia garantita.

Se è vero come è vero che i ferrovieri sono stati i più interessati, un’ulteriore importante elemento di valutazione per la realizzazione del polo di eccellenza è l’indotto, che nel ferroviario in Toscana è presente con un fatturato complessivo di oltre 1 miliardo di euro.

L’individuazione dell’agenzia ferroviaria per la sicurezza in Toscana a Firenze fa presumere un aumento esponenziale di questo dato economico che, tradotto in lavoro, da occupazione a circa 10000 addetti così come riportato anche all’interno del patto per lo sviluppo siglato da tutte le istituzioni locali e le parti sociali e imprenditoriali toscane. Di certo, un’occasione unica per la città e la nostra regione che deve vedere unite le forze economiche e manifatturiere con la ricerca universitaria che ha nella sede distaccata di Pistoia della facoltà d’Ingegneria un punto di riferimento per lo sviluppo del settore metalmeccanico e ferroviario.

Proprio per questa ragione vorrei sgomberare il campo da un paio di dubbi: per esempio vi è l’impressione che vi sia quasi un dualismo tra la realizzazione della nuova stazione ai “macelli” e la creazione dell’agenzia come se l’una dovesse escludere l’altra. Quando a Bologna fu destinato la costruzione del nuovo sistema di circolazione SCC, inizialmente in contrapposizione con quello già esistente a Firenze, le organizzazioni sindacali toscane

chiesero un incontro all'allora Ministro Chiti e l'On. Bindi per la garanzia del mantenimento della postazione a Firenze evitando responsabilmente qualsiasi contrapposizione. Al contrario ci ha lasciato stupiti, per esempio, l'accanimento di alcune regioni che nella conferenza con lo Stato avevano sollevato obiezioni, a volte anche incomprensibili, sull'opportunità della collocazione dell'agenzia a Firenze.

Vorrei concludere approfittando della presenza delle istituzioni, lanciando un messaggio chiaro ed inequivocabile precisando che rispetto ad una scelta del genere non si può tornare indietro e che tutti si devono sentire coinvolti in una scelta di questo genere che rappresenta una grossa opportunità per la ricerca, per l'economia e per l'occupazione della nostra regione.

CLAUDIO MARTINI

Presidente della Regione Toscana

Buongiorno a tutti e un saluto in particolare al Ministro Bianchi, che negli ultimi tempi è frequentemente presente in Toscana, gliene diamo atto volentieri, e ci auguriamo in di continuare a lavorare insieme.

Non farò un intervento molto lungo per due motivi: il primo è perché mi sembra che finora il dibattito sia già stato ampiamente esaustivo per quanto riguarda le opportunità e le potenzialità che l'agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria rappresenta per il nostro territorio. Già dalle parole introduttive di Edoardo Bruno e dalle slides che sono state proiettate è evidente il valore di questa iniziativa. Tutti gli interventi hanno confermato la centralità del progetto dell'agenzia: per la ricerca, la formazione, l'industria, i servizi, i collegamenti nazionali, le sinergie con altri fattori dello sviluppo e la risposta a un'indicazione dell'Unione Europea, che altrimenti rischia di sanzionare il nostro Paese. C'è quindi tutta una serie di elementi che credo non abbiano bisogno di ulteriori enfattizzazioni. .

Il secondo motivo è perché vorrei attenermi strettamente al tema, visto che in alcuni interventi si è partiti dall'agenzia per arrivare a tutta un'altra serie di questioni che riguardano temi sicuramente importanti: dai contratti all'organizzazione dei servizi, alle concezioni esistenti sulle liberalizzazioni, temi sicuramente da riprendere e approfondire, ma in un'altra occasione.

Considero la giornata di oggi una giornata nella quale dobbiamo lavorare con il Governo per procedere alla realizzazione di questa struttura.

Ci dobbiamo credere e impegnare perché, come è stato già detto nel corso di questa discussione, il parere contrario espresso dalla Conferenza Stato-Regioni, non è specificatamente rivolto all'agenzia in quanto tale e alla sua collocazione a Firenze, ma come il Ministro Bianchi ha avuto occasione di sottolineare, è più che altro rivolto alla preoccupazione sul tema complessivo delle risorse.

Insomma questa è anche un banco di prova per il federalismo fiscale perchè anche da qui transita questo argomento. Dobbiamo stare attenti che una legittima preoccupazione, non sul merito dell'agenzia, ma sul contesto in cui si inserisce, possa magari finire per creare qualche intoppo. Penso che tutti quanti, noi dalla Regione Toscana, della Provincia e del Comune di Firenze, e tutto il sistema toscano, dovremo impegnarci per fare arrivare alle Commissioni Consiliari il punto di vista documentato di una regione che ha tutte le carte in regola per portare a compimento questo progetto. D'altra parte mi sembra che gli argomenti che abbiamo illustrato, il fatto che incomba sul nostro Paese una procedura di infrazione dell'Unione Europea e il tema della sicurezza di chi lavora sui treni e di chi li usa non siano argomenti che possano essere banalizzati.

Ciò detto, vorrei aggiungere soltanto due cose per sottolineare la valenza che ha per noi questo progetto. Non è che la consideriamo importante per la Toscana perché viene a darci una mano un po' estemporanea in una situazione in cui tutto aiuta a fare sviluppo e a rilanciare l'economia. Sarebbe una visione miope e riduttiva dell'agenzia. La scelta di Firenze non è una scelta casuale, non è frutto di un compresso tra più scelte. Non risponde

ad un ottica di spartizione “vediamo quale contentino dare a Firenze”. E’ evidente che qui c’è una ragione profonda: qui c’è una storia importante dietro al progetto dell’agenzia. Mi sembra che Firenze possa essere il crocevia ideale di quanto che l’agenzia deve rappresentare: dalla ricerca all’industria, alla formazione, alla qualificazione del servizio etc.. Abbiamo bisogno di iniziative che mettano insieme e siano capaci di connettere le diverse realtà e che diano la possibilità di mettere in comunicazione il mondo avanzato di eccellenza della ricerca, della progettazione, dell’ingegneria con quello delle realizzazioni. Dico questo anche in prospettiva del centro di dinamica sperimentale e non dimentichiamoci che qui in Toscana è presente il gruppo Ansaldo Breda con le sue competenze e la sua esperienza nel settore ferroviario.

Il secondo punto riguarda invece la valorizzazione del sistema ferroviario. Un elemento di modernizzazione e di dotazioni infrastrutturali per la Toscana, soprattutto rispetto a carenze che ancora purtroppo registriamo. E’ evidente che le infrastrutture ferroviarie non sono meno importanti di quelle autostradali, di quelle aeroportuali o portuali. Fanno tutte parte dello stesso sistema integrato di trasporto e sono temi su cui ci siamo impegnati molto. Vorrei cogliere l’occasione solo per ricordare un impegno che abbiamo profuso e che vogliamo continuare a sviluppare anche in una situazione di bilancio complicata come quella che attraversano tutte le Regioni.

Mi riferisco al progetto Memorario. Un progetto con un forte investimento sui treni per cercare di dare un contributo non soltanto di qualità del trasporto ferroviario, ma direi anche di tipo culturale, di tipo sociale, di tipo ambientale, di tipo industriale.

La questione dei trasporti oramai va vista nel suo insieme: ormai è culturalmente sbagliato privilegiare i sistemi stradali. Dobbiamo potenziare la realizzazione del sistema ferroviario, che significa sicurezza, sostenibilità e velocità. Dobbiamo rendere sempre più appetibile questa scelta per persone e merci. Per questo abbiamo deciso di investire, con Memorario, su qualità indispensabile per un servizio ferroviario moderno: frequenza, confort e puntualità. Questi sono i nostri impegni. Con Memorario abbiamo un servizio cadenzato che prevede in media un aumento del 40% di treni al giorno, la Regione Toscana ha prodotto un rilevante sforzo che ha raggiunto i 30 milioni di Euro all’anno in più sul bilancio a dicembre 2007. Oggi Memorario esiste sulla Firenze/Pistoia, sulla Firenze / Pisa, sulla Firenze/Lucca/Viareggio, sulla Firenze/Empoli /Siena. A dicembre sarà attivato sull’Aretina, in Val di Sieve e sulla Faentina. La prospettiva è estendere il progetto sulle linee che rimangono, dunque a sud la Tirrenica e a nord la Pontremolese.

Questo è solo un inizio: se aumenteranno le linee aumenterà anche quanto siamo disposti ad investire. Un impegno che è ovviamente anche molto gravoso per il nostro bilancio, ma siamo convinti che ne valga la pena. Questo progetto si candida a rappresentare un asse portante della mobilità grazie al coinvolgimento e all’integrazione con tutto il territorio attraverso gli accessi alla stazione con i bus e l’integrazione tariffaria stessa.

Vorrei concludere aggiungendo ancora qualcosa sul tema degli investimenti sui treni. Grazie a ulteriori contributi della Regione Toscana, tra il 2007 e il 2008 entreranno in servizio dieci nuovi treni composti ciascuno da una vettura semipilota, cinque vetture a piano ribassato; il programma prevede un investimento complessivo di oltre 90 milioni di Euro, di cui 20 milioni di contributi regionali: questa sarà l’ultima tranche che completerà il programma avviato nel 2000 con l’acquisto di quattro treni a alta frequentazione e proseguito negli anni seguenti con l’immissione in esercizio di venti nuovi locomotori E464 che sono in esercizio, venti Minuetto, gli ultimi sei in esercizio entro il 2007, 250 carrozze

completamente ristrutturate per un costo complessivo di investimento di oltre 300 milioni di Euro, di cui 70 quali contributo della Regione Toscana. Non so quante regioni in Italia si siano prodigate con tale impegno e con tali risorse sulla questione del trasporto ferroviario e considero questo progetto dell'agenzia nazionale un elemento importante per la qualificazione delle infrastrutture e lo ritengo uno dei progetti di modernizzazione più importanti del Paese.

Grazie.

Conclusioni

PROF. ALESSANDRO BIANCHI

Ministro dei Trasporti

Anzitutto un saluto cordialissimo a tutti, anche a quelli che credo siano nella sala di sopra: non è facile venire a un convegno che ha caratteristiche molto tecniche e trovare una presenza così ampia e così attenta.

Evidentemente questo tema è di quelli che interessano molto, quindi un ringraziamento particolare alla Regione Toscana, al Presidente Martini, al Presidente Nencini, all'Assessore Conti e al Consigliere regionale Bruno, che è stato un po' l'artefice di questa iniziativa e ha giocato anche un ruolo notevole sui tempi e i modi con cui abbiamo costruito quest'operazione dell'Agenzia ferroviaria. Infine un ringraziamento ai sindacati e ai loro rappresentanti, alla C.G.I.L., C.I.S.L. e U.I.L., all'Orsa. Con i sindacati da quando mi sono insediato al Ministero si è aperto un rapporto che credo di poter dire in tutta convinzione essere di grande collaborazione, un rapporto positivo. Abbiamo ovviamente i nostri bei passaggi spigolo sì, ma li superiamo tentando sempre di trovare delle soluzioni e uniti dalla convinzione che il trasporto ferroviario sia il futuro delle ferrovie italiane e una delle grandi partite che si giocano in questo Paese per il suo ammodernamento, che è quanto ha detto un attimo fa il Presidente Martini.

Un saluto particolare e un ringraziamento per essere presente, mi consentirete di farlo al Rettore Marinelli, con cui ho lungamente condiviso gli anni di presenza alla Conferenza dei Rettori, al quale faccio i migliori auguri per il futuro dell'Università che sicuramente sta attraversando un momento particolarmente difficile.

Ma oggi il mio compito qui è di fare alcune considerazioni su un tema cruciale per il Ministero dei Trasporti, quello della sicurezza, in particolare della sicurezza ferroviaria e dell'Agenzia che abbiamo messo in piedi.

Anzitutto una breve cronistoria che parte dal 2004 quando la Comunità Europea emanò una direttiva con la quale chiedeva che la sicurezza nel settore ferroviario fosse gestita da un organismo terzo, in ogni caso non da chi possiede l'infrastruttura ferroviaria e la concede agli altri e da chi esercita il servizio. Era una norma di elementare comprensione, atta a superare un evidente conflitto di interessi, per cui da lì siamo partiti nel maggio del 2006 con due anni buoni di ritardo nei quali questo problema non era stato affrontato.

Inizialmente era emersa l'ipotesi che quella funzione venisse trasferita al Ministero, ma poi abbiamo riflettuto sul fatto che il Ministero è organo di programmazione e controllo nei confronti degli operatori ferroviari futuri e che quindi anche in questo caso sarebbe potuta emergere una contraddizione un'incompatibilità.

Così è maturata l'idea dell'Agenzia, ovvero di un soggetto terzo che, in piena autonomia, avrà il compito di occuparsi di produrre norme relative alla sicurezza ferroviaria e di rilasciare licenze, autorizzazioni e permessi nel rispetto di quelle norme.

Nei suoi confronti di questa Agenzia il Ministero avrà semplicemente un potere di vigilanza, mentre terrà per sé il potere di investigazione, ossia l'organo di investigazione su quello che accade nell'esercizio ferroviario, di cui l'aspetto più rilevante è sempre quello

degli incidenti. Va poi detto che abbiamo ravvisato l'opportunità di avvalerci del patrimonio di conoscenze tecniche che è dentro Ferrovie dello Stato, in particolare dentro RFI, che sono quelli che oggi si occupano di questa mansione e che, secondo noi, debbono continuare ad occuparsene stando dentro l'Agenzia. In sostanza si tratta di servirsi delle loro professionalità in un altro posto, in cui non esista per loro una condizione di incompatibilità tra due funzioni diverse.

Un secondo aspetto riguarda la scelta di Firenze come sede dell'Agenzia.

Devo dire che su questo punto c'è stata un'azione incisiva, tecnicamente attenta, pungolante del Consigliere Bruno, che ha continuamente fatto presente come si dovesse accompagnare fin dall'inizio la formazione dell'Agenzia con la scelta della sua localizzazione a Firenze.

All'inizio questa scelta non mi sembrava scontata, ma poi ho capito che qui a Firenze vi era un know how, una conoscenza stratificata, profonda dal punto di vista tecnico che rappresenta un potenziale straordinario. Poi la convergenza di opinioni e di comportamenti in questa direzione delle diverse istituzioni locali hanno fatto il resto, così che la proposta che ho portato in Consiglio dei Ministri è stata approvata senza difficoltà.

Però ora questa scelta va considerata non un punto di arrivo ma di partenza, perché si tratta di valorizzare quest'occasione per valorizzare tutto quello che qui nell'intorno esiste. Con il polo di Osmannoro, con il centro universitario, con l'Agenzia si può costruire un polo di eccellenza, un vero punto di riferimento del Paese con valenza probabilmente anche a livello internazionale.

E allora che cosa ci aspettiamo ora dall'Agenzia per la sicurezza ferroviaria e che cosa ci aspettiamo dall'agenzia a Firenze? Dico le cose che abbiamo fissato in un documento del Ministero al quale ha lavorato in particolare l'ingegner Chiovelli.

Ci aspettiamo che l'Agenzia diventi un punto di riferimento autorevole, mantenendo un contatto continuo con l'esercizio ferroviario; ci aspettiamo che porti a compimento il processo di riordino della normativa, gradualmente omogeneizzandolo alle regole della sicurezza che sono state storicamente separate tra la rete nazionale e le reti secondarie; ci aspettiamo che ponga la massima attenzione a valutare le regole del lavoro che hanno una ricaduta forte sul sistema della sicurezza; ci aspettiamo una maggiore snellezza in tutte le procedure.

Ci aspettiamo, ancora, che svolga un ruolo attivo presso l'Agenzia Ferroviaria Europea, valorizzando gli investimenti che in questo anno sono stati garantiti dallo Stato con l'introduzione delle nuove tecnologie sull'intera rete ferroviaria; ci aspettiamo anche che rafforzi le forme di controllo sia sulle imprese ferroviarie che sui gestori delle infrastrutture, garantendo quella visione sistemica che spesso i singoli soggetti non possono garantire.

Più in generale ci aspettiamo che contribuisca in maniera virtuosa allo sviluppo del sistema

ferroviario, che è uno dei grandi temi del nostro Paese ma di cui si parla solo per dire che c'è un problema di rimettere in sesto un'azienda che mostra segni evidenti di cedimento sul piano finanziario, sul piano della qualità dei servizi che offre ai suoi utenti, sul piano della salvaguardia dei livelli occupazionali.

Ora è vero che tutto questo costituisce un grande problema che, con non poche difficoltà, il Ministero e il Governo stanno cercando di affrontare, ma io credo che bisogna guardare alle Ferrovie dello Stato anche con un'altra ottica, considerando la come una

delle più grandi occasioni di sviluppo di questo Paese nel settore industriale.

Dunque non solo un grande problema da risolvere, ma una grande occasione di valorizzare una delle ultime industrie pubbliche rimaste in questo Paese, che è dotata di un potenziale enorme dal punto di vista del patrimonio, delle professionalità, dell'accumulazione di conoscenza.

Un'altra considerazione vorrei fare su due aspetti che tra loro si intrecciano fortemente: liberalizzazione del servizio e servizio universale.

Premettiamo, anzitutto, che la liberalizzazione non va confusa con la privatizzazione, in quanto sono due cose profondamente diverse.

La liberalizzazione è un concetto che dobbiamo accettare perché apparteniamo a una comunità internazionale che ne ha fatto uno dei cardini e anche perché siamo convinti che sia un processo positivo per molti aspetti, in quanto liberalizzare significa fare in modo che su un mercato che deve dare un certo tipo di servizi possano concorrere più operatori, il che ci fa pensare ragionevolmente che si possano spuntare servizi di migliore qualità a prezzi possibilmente più contenuti. Devo dire che sui prezzi più contenuti non ho mai fatto molto affidamento, ma sulla qualità dei servizi penso di sì. Il punto che deve essere chiaro è che liberalizzare non significa privatizzare, ossia come è spesso accaduto nel nostro Paese prendere una azienda che era proprietà dello Stato e venderla (peggio, svennderla) a dei privati. Non si tratta di fare cassa, ma di migliorare la qualità e l'efficienza di quella azienda.

Nel nostro caso, poi, vi è un altro tema che va affrontato a viso aperto: assicurare il diritto alla mobilità anche alle fasce di popolazione più deboli economicamente e assicurarlo in modo equilibrato nelle diverse zone del Paese.

Allora se dobbiamo assumere questo obiettivo, la liberalizzazione non può non essere accompagnata da un chiarissimo sistema di regole: questo è il motivo per cui stiamo discutendo da mesi sia dei rifinanziamenti della ferrovia e sia della cosiddetta liberalizzazione delle tariffe subordinatamente alla definizione del cosiddetto "servizio universale", ossia quale è quel servizio (come percorrenze e costi) che comunque va garantito perché considerato un servizio sociale.

E' chiaro che in un mercato ferroviario liberalizzato tutti chiederanno di svolgere il servizio sulla linea Milano-Roma e Roma-Napoli, dove si guadagna di sicuro.

Ma deve essere altrettanto chiaro che lo Stato deve garantire il servizio anche sulle linee non riescono ad essere remunerative, al di là del fatto che la liturgia del *ramo secco* è una cosa che andrebbe buttata in un alle ortiche, perché quasi sempre la caduta di domanda è l'effetto di un decadimento dell'offerta.

Allora quello che va fatto è stiamo definire esattamente il perimetro del servizio universale, ossia l'insieme delle linee che lo Stato intende mantenere aperte finanziandole con i cosiddetti *oneri di servizio pubblico*, che attualmente ne coprono solo una parte.

Allora il problema è: come reperiamo i fondi per coprire interamente il servizio universale?

Personalmente credo che la soluzione possa essere quella della formazione di un fondo nazionale per il servizio universale alimentato con i versamenti (da stabilire in quantità e modalità) fatti da chiunque eserciti una linea avendola avuta in concessione dallo Stato.

Questa, ad esempio, è la clausola che abbiamo pattuito con la Società NTV, al momento del rilascio dell'autorizzazione ad operare con propri treni sulla rete ferroviaria gestita

dalle Ferrovie dello Stato.

In conclusione, quello della liberalizzazione in campo ferroviario è un processo che non possiamo e non vogliamo contrastare ma, sia detto in termini estremamente chiari, è un processo che potrà essere portato a compimento solo se conterrà al suo interno regole chiare e stringenti circa il servizio universale a garanzia del diritto alla mobilità e nell'interesse della collettività.

Concludo formulando all' Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria, a tutte le Istituzioni presenti e alla Città di Firenze, i migliori auguri per questa nuova intrapresa.

Contributi successivi

ON. ALTERO MATTEOLI

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

L'adeguamento del nostro Paese ai principi stabiliti dalle direttive comunitarie in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario passa, necessariamente, per una profonda rivisitazione degli assetti istituzionali riguardanti il presidio della sicurezza ferroviaria.

La storica autoreferenzialità delle Ferrovie dello Stato in materia di sicurezza non è più compatibile con la necessità di trasparenza e non discriminatorietà verso le Imprese ferroviarie ed i costruttori, che deve essere garantita nella certificazione di sicurezza e nei processi omologativi.

Era necessario individuare un soggetto indipendente ed autorevole che consentisse di garantire tali principi ma anche di garantire il mantenimento degli attuali livelli di sicurezza ed era necessario raggiungere questo obiettivo salvaguardando il patrimonio di conoscenza oggi presente all'interno delle ferrovie italiane.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie è la scelta più idonea per dare una risposta adeguata a queste esigenze, infatti porre in capo ad un soggetto pubblico le competenze in materia di sicurezza potrà consentire l'esercizio di queste delicate funzioni con la necessaria indipendenza e potrà dare adeguate garanzie su un presidio della sicurezza sempre attento e *super partes*.

Ma la costituzione dell'Agenzia, che sta muovendo i primi passi, va considerata un punto di partenza verso un processo che consenta di rafforzare il sistema del trasporto ferroviario il cui punto di forza è, e deve rimanere, la sicurezza.

Per completare tale processo è necessario superare in tempi contenuti la fase di avvio e portare l'Agenzia ad operare a regime nella sua forma giuridica definitiva conseguendo una effettiva autonomia dal Gruppo FS e per fare ciò è necessario varare i regolamenti attuativi che consentiranno all'Agenzia di operare con proprio personale e con la propria autonomia finanziaria e, per questo, posso garantire il massimo impegno del Dicastero da me presieduto e del Governo.

D'altra parte l'attuale fase di transizione, prevista espressamente dalla norma istitutiva, è un passaggio obbligato in un percorso che deve garantire la continuità nelle attività e la salvaguardia del *know how*.

Ed è proprio la salvaguardia del patrimonio di conoscenze che ha portato ad individuare come sede dell'Agenzia la città di Firenze dove la tradizione nelle materie della tecnica ferroviaria è da sempre presente e da dove partiremo per costruire un soggetto autorevole dal punto di vista tecnico, condizione, questa, necessaria per conseguire quelle caratteristiche di indipendenza e di terzietà di cui il sistema delle Imprese ferroviarie, dei Gestori delle reti e dei costruttori ha bisogno.

ING. ALBERTO CHIOVELLI

Direttore Agenzia nazionale sicurezza ferroviaria

L'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, disposta in attuazione alla direttiva 2004/49/CE, recepita con decreto legislativo n° 162/07 pubblicato sulla G.U. dell' 8 ottobre 2007, rappresenta la più importante modifica introdotta, negli ultimi anni, agli assetti istituzionali di presidio della sicurezza ferroviaria del Paese, che, fino ad oggi, ha visto la sicurezza come un processo sostanzialmente autoreferenziale all'interno del gruppo FS.

In generale va evidenziato che la norma, al fine di allineare l'Italia alle indicazioni della direttiva comunitaria, prevede l'istituzione di un soggetto preposto alla sicurezza della circolazione ferroviaria avente connotazioni pubbliche e terzo rispetto alle imprese ferroviarie ed ai gestori delle infrastrutture.

I compiti in materia di sicurezza che vengono trasferiti all'Agenzia sono stati fino ad oggi svolti dal Gestore della rete nazionale (RFI SpA) in forza essenzialmente dell'atto di concessione sotto la vigilanza del Ministero e riguardano, in estrema sintesi, la regolamentazione tecnica relativa alla sicurezza della circolazione dei convogli e la normativa tecnica del settore, le verifiche ed i controlli sul rispetto delle norme ed il rilascio di autorizzazioni (certificati di sicurezza, omologazioni ecc.).

La situazione pregressa, in palese contrasto con le indicazioni della Commissione europea, viene superata ponendo in capo al nuovo soggetto i compiti svolti in precedenza sia da RFI SpA che dal Ministero, rimanendo a quest'ultimo la vigilanza sull'Agenzia ed i compiti di investigazione in caso di incidenti ferroviari.

Fermo restando l'obiettivo finale di pervenire ad un soggetto terzo rispetto al gruppo FS, stante la delicatezza della materia, la norma si prefigge di accompagnare la trasformazione garantendo continuità di azione e salvaguardando il patrimonio di conoscenze che attualmente risiede all'interno del gruppo FS.

Tale aspetto è forse il più delicato in questo processo perché sostanzialmente comporta il trasferimento del *know how* e delle relative professionalità da una società per azioni, sebbene di proprietà pubblica, ad un soggetto pubblico con tutte le difficoltà che ciò comporta al livello procedurale.

Proprio per accompagnare tale processo il decreto legislativo prevede, per consentire all'Agenzia di conseguire la necessaria operatività, oltre all'attuazione a regime, una fase di prima applicazione.

I compiti dell'Agenzia, che ha sede in Firenze, sono:

- regolamentazione tecnica relativa alla sicurezza della circolazione ferroviaria;
- verifica dell'applicazione delle norme adottate;
- processi autorizzativi ed omologativi di sistemi, sottosistemi e componenti;
- rilascio dei certificati di sicurezza alle Imprese ferroviarie e delle autorizzazioni di sicurezza ai Gestori dell'infrastruttura.

L'Agenzia è competente per l'intero sistema ferroviario italiano con esclusione delle

metropolitane, tram ed altri sistemi di trasporto leggero su rotaia nonché delle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario. Per le reti regionali interconnesse con la rete nazionale è previsto che l'acquisizione delle competenze avvenga nell'arco di tre anni.

I regolamenti attuativi necessari per rendere pienamente operativa l'Agenzia riguardano:

- lo statuto
- l'organizzazione
- la contabilità
- le procedure per il reclutamento del personale

Per conseguire in tempi brevi l'operatività dell'Agenzia la norma, come detto, ha previsto una fase di prima applicazione regolata da una convenzione fra Ministero dei trasporti, Agenzia e Gruppo FS (ex art. 4 comma 8 del d.lgs. 162/07) che disciplina l'utilizzo del personale del Gruppo FS da parte dell'Agenzia per acquisire i compiti in materia di sicurezza garantendo il mantenimento del patrimonio di conoscenze disponibili e la continuità di azione nelle delicate attività di presidio della sicurezza.

In questa fase la norma prevede che l'Agenzia svolga le attività mediante l'utilizzo di personale proveniente dal Gruppo FS e dal Ministero dei trasporti nel limite di 205 unità.

Pertanto il personale di provenienza dal gruppo FS – in particolare in una prima fase da RFI SpA – ha un rapporto di dipendenza funzionale, sia pure esclusiva, dall'Agenzia, ma conserva il rapporto di lavoro con la Società di provenienza.

Operativamente il trasferimento delle competenze sta avvenendo gradualmente, sulla base della convenzione stipulata in data 21 maggio 2008 e a mezzo di appositi verbali previsti dalla convenzione stessa in cui sono indicate le competenze da trasferire ed il personale individuato per svolgere detti compiti, garantendo, quindi, sempre una continuità nel presidio della sicurezza senza vuoti di responsabilità.

Con il primo verbale, sottoscritto il 6 giugno 2008 e ratificato con Decreto Dirigenziale n. 2043 del 10 giugno 2008 dal Ministero dei trasporti, l'Agenzia ha conseguito, a far data dal 16 giugno 2008, una prima operatività con circa 100 unità di personale facenti parte delle strutture della direzione tecnica di RFI SpA che svolgono attività pienamente riconducibili ai compiti istituzionali dell'Agenzia ed in particolare:

- Certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie
- Omologazione ed autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile
- Standard e norme di sicurezza
- Sistema di gestione della sicurezza
- Verifiche e controlli

Per completare la fase di prima applicazione è prevista un secondo verbale (da sottoscrivere entro la fine del corrente anno) con il quale verranno acquisite, tramite una interpellanza a livello di gruppo FS, ulteriori professionalità unitamente alle rimanenti competenze in materia di:

- Autorizzazione di sicurezza dei gestori delle reti
- Standard tecnici dei sistemi e sottosistemi di terra

Il nucleo di RFI a partire dal quale si sta costruendo l'Agenzia è il personale della strut-

tura CESIFER con sede a Firenze che in questi anni ha seguito le attività finalizzate al rilascio delle certificazioni ed ai processi omologativi.

Già in questa fase transitoria l'Agenzia è chiamata a prendere importanti decisioni nel settore della sicurezza ferroviaria ed è, pertanto, indispensabile che da subito l'Agenzia sia in grado di intervenire su tali delicate problematiche dando un chiaro segnale di terzietà, che significa indipendenza ed autorevolezza, obiettivi che possono essere conseguiti solo mantenendo l'attuale livello di professionalità e rendendolo completamente indipendente dal Gruppo FS nel minor tempo possibile.

Prospettivamente l'Agenzia sarà chiamata ad un altro importante compito che è quello di una rivisitazione della struttura delle norme tecniche in materia di sicurezza ferroviaria.

Negli anni, infatti, le norme si sono stratificate non solo a seguito della evoluzione delle tecnologie ma anche in conseguenza dei mutamenti istituzionali che hanno visto le ferrovie passare da Azienda autonoma, e quindi Stato, attraverso successive trasformazioni fino a diventare Società per Azioni.

Ciò ha determinato una eterogeneità di atti di vario livello (da decreti ministeriali a prescrizioni di esercizio del Gestore della rete) dove i principi e gli standard spesso si confondono con norme particolari e di dettaglio.

C'è bisogno di un riordino di tali norme che tenga anche conto delle nuovo assetto tracciato dal decreto legislativo 162 che ha profondamente innovato il precedente scenario attribuendo precisi compiti e responsabilità agli operatori ferroviari ed ai costruttori.

Sarà una attività che impegnerà molto tempo ma che è prioritaria e, per questo è già stata avviata per allineare gradualmente l'architettura normativa italiana all'impostazione europea individuando un percorso di riordino e modifica delle varie norme in essere che dovrà anche passare per un confronto con gli operatori ferroviari, i costruttori e le Organizzazioni sindacali.