

## Allegato al comunicato del 13 febbraio 2014

Origine	Motivazione dichiarata	Effetti
<p><b>Authority per la Regolazione dei Trasporti</b> A novembre 2014 l'A.R.T.: delibera la riduzione del costo delle tracce per le Imprese Ferroviarie riducendo il canone da € 12,8 a € 8,2 al Km.</p>	<p><i>Garantire un "accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie ed incentivare la concorrenza".</i></p>	<p><b>Riduzione degli introiti per RFI per circa 100 milioni di euro.</b> Si ricorda che nel 2013 le tariffe per i pedaggi per l'AV furono già ridotte del 15%.</p>
<p><b>Decreto Milleproroghe</b> Il comma 12 dell'articolo 10 stabilisce che le società controllate da Ferrovie dello Stato Italiane concorrono agli obiettivi di efficientamento e finanziari con 40 milioni di euro per il 2014 e 60 milioni di euro per il 2015.</p>	<p><i>Garantire un "accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie ed incentivare la concorrenza".</i></p>	<p><b>Riduzione della capacità di reinvestimento degli utili per sviluppare le attività del Gruppo.</b></p>
<p><b>Legge di Stabilità 2015</b> Il comma 294 stabilisce che il contratto per il servizio universale nel settore del trasporto merci su ferro, a partire dal 2015 non viene rinnovato. Il precedente contratto valeva 130 milioni di euro.</p>	<p><i>Rientrare nei limiti imposti dall'Unione Europea.</i></p>	<p><b>Mancato introito per Trenitalia dei 130 milioni di euro previsti dal precedente contratto.</b> La quota ridotta a 100 milioni di euro è stata assegnata ad Rfi che provvederà a destinarla a compensazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle Imprese Ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci su ferrovia aventi origine o destinazione per le regioni del sud. Certi, al momento, sono solo 40 milioni di euro per il sud (tracce consuntivate negli anni precedenti). <b>I rimanenti 60 milioni sono a forte rischio perché il MEF al momento sembra non volerli destinare per l'intera rete.</b></p>
<p><b>Legge di stabilità 2015</b> Il comma 193 stabilisce che la rete ad alta tensione di proprietà delle Ferrovie dello Stato viene inserita nella rete di trasmissione nazionale di energia elettrica, subordinatamente alla acquisizione della stessa da parte di Terna.</p>	<p><i>Recuperare risorse per investire sulla rete ferroviaria.</i></p>	<p>Operazione forse economicamente vantaggiosa ma deleteria dal punto di vista strategico.</p> <p><b>Da valutare le possibili ricadute occupazionali</b></p>

Ma i provvedimenti ci allarmano più fortemente sono: la perdita della proprietà dei binari che Rfi dovrebbe restituire allo Stato e il decreto "Nencini" che riguarda la riforma del trasporto pubblico locale. La prima azione toglie dal patrimonio aziendale 30/35 miliardi per rendere scalabile al capitale privato quel 40% che sarebbe messo a disposizione, la seconda darebbe ai vincitori delle gare la piena disponibilità di tutti i beni dell'azienda che perde al prezzo stabilito dall'Ufficio Tecnico Erariale (leggi Catasto) senza la garanzia del CCNL (quale?) al personale. **Su queste questioni abbiamo idee molto divergenti.**

Origine	Motivazione dichiarata	Effetti
<p><b>Ministero Economia</b> Privatizzazione: per il Gruppo Fs è stata istituita una task force per studiare la fattibilità della quotazione in Borsa. Gli advisors finanziari, legali e amministrativi incaricati stanno valutando le modalità dell'operazione che dovrebbe riguardare il 40% dell'intero Gruppo.</p>	<p><i>Abbattimento debito pubblico</i></p>	<p>Si svilupperanno dal 2016 in quanto il processo ha subito un rallentamento.</p> <p><b>Si ipotizza la "depatrimonializzazione" della proprietà della rete convenzionale che passerebbe allo Stato.</b> Incerto al momento il destino della proprietà della Rete AV.</p>
<p><b>Ministero Infrastrutture e Trasporti</b> E' in gestazione una bozza di riforma del Trasporto Pubblico Locale (cosiddetto Decreto Nencini).</p>	<p><i>Ammodernamento del settore</i></p>	<p>La bozza prevede il passaggio di tutti i beni strumentali all'operatore subentrante in caso di gara d'appalto, <b>esercitando di fatto una sorta di "esproprio" nei confronti di Trenitalia in caso di perdita di gara.</b> <b>Garantisce il solo CCNL e non più il secondo livello aziendale ai lavoratori.</b></p>