

La liberalizzazione all'italiana dei treni

Dopo l'estate la Ntv, di Montezemolo e Della Valle, debutterà sui binari dell'alta velocità in competizione con Trenitalia che avrà così un concorrente solo sulle tratte più remunerative mentre dovrà continuare a garantire il servizio anche su quelle più deboli o in perdita



Il caso

RONNY MAZZOCCHI

Si è chiuso pochi giorni fa, dopo una trattativa durata ben 15 mesi, l'accordo per un nuovo contratto di lavoro fra i sindacati (Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e Ugl trasporti) e la Nuovo Trasporto Viaggiatori (Ntv), società a capitale italo-francese che vede fra i suoi fondatori Luca Cordero di Montezemolo e Diego Della Valle. L'accordo riguarderà, a regime, poco più di mille lavoratori, buona parte dei quali verranno assunti mediante una selezione già avviata dall'azienda sul suo sito web e che pare aver attirato ben 170mila candidature.

I 323 dipendenti già assunti dalla Ntv e finora inquadrati nel contratto del commercio, grazie all'intesa raggiunta, passeranno invece al contratto collettivo della mobilità per le attività ferroviarie. L'accordo prevede un ampio ricorso alla contrattazione di secondo livello, con un sistema di incentivi basato sui risultati sia collettivi sia individuali. La paga base verrà affiancata da premi per la produttività e da una quota aggiuntiva ad incentivi in funzione dei risultati economici dell'azienda che peserà per circa il 20-25% sulla retribuzione. Varie le forme di assunzione previste: il contratto a tempo indeterminato verrà affiancato da rapporti di lavoro a tempo determinato e parziale, per far fronte a picchi di produttività e permettere una più flessibile organizzazione del lavoro. Su questo punto un aiuto verrà anche dall'orario di lavoro settimanale, che potrà variare da un minimo di 32 a un massimo di 44 ore, purché si mantenga nella media di 38 ore in un periodo di 17 settimane. A chiudere il cerchio un sistema di welfare aziendale aggiuntivo rispetto a quello nazionale e che potrà essere modificato in base alle preferenze del lavoratore.

Giuseppe Sciarone, amministratore delegato della Ntv, ha commen-

tato soddisfatto il raggiungimento dell'accordo, sottolineando come il nuovo contratto fosse necessario al fine di tenere conto delle specificità dell'azienda da lui guidata, che si troverà a debuttare sui binari entro pochi mesi in un mercato liberalizzato e su una infrastruttura - quella dell'Alta Velocità - profondamente diversa da quella tradizionale. Impossibili, secondo Sciarone, i paragoni con il contratto di lavoro adottato dalle Ferrovie dello Stato: «Noi siamo una start up e i confronti devono essere omogenei». E, in effetti, Trenitalia e Ntv non potrebbero essere più diverse, a cominciare dal fatto che mentre la prima continuerà a svolgere un servizio universale, la seconda opererà solamente su alcune tratte ad Alta Velocità.

Grazie alla nuova legislazione europea in materia di trasporto ferroviario e grazie all'eliminazione dell'obbligo di gare per l'assegnazio-

Accordo sindacale Per la nuova compagnia sottoscritto contratto con sconto

ne di un servizio pubblico fornito su infrastruttura pubblica, la Ntv ha infatti potuto stipulare, in trattativa diretta, un contratto decisamente vantaggioso con Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), che partirà dopo l'estate.

Accanto ai vantaggi, per il momento solo ipotetici, che un'offerta più articolata di treni dovrebbe portare ai cittadini che faranno uso di trasporti veloci, vanno considerati però anche gli enormi costi sia per le casse pubbliche sia per l'azienda che già effettua il servizio, ovvero le Ferrovie dello Stato. Da un lato, l'introduzione della concorrenza sulle tratte ad alta velocità ha fatto tramontare l'idea inizialmente prevista dal legislatore che l'enorme investimento di quasi 100 miliardi sostenuto per l'infrastruttura potesse essere finanziato con i profitti che si sarebbero realizzati dalla concessione, in monopo-

lio, dell'esercizio del servizio. Dall'altro, Trenitalia si troverà ad avere un concorrente sulle uniche tratte in cui era in grado di realizzare gli extra-profitti necessari a finanziare le tratte meno profittevoli o in perdita.

L'amministratore delegato Mauro Moretti mise in guardia da questo pericolo già nel 2006: se ai privati si fosse permesso di fare concorrenza alle Fs sull'alta velocità, senza contemporaneamente obbligarli a farsi carico delle tratte meno remunerative, l'azienda pubblica avrebbe chiuso i battenti.

Tre furono gli scenari ipotizzati da Moretti: far entrare i privati e permettere però alle Fs di chiudere gli impianti poco redditizi licenziando almeno 10mila ferrovieri, aumentare i sussidi pubblici alle Ferrovie per continuare a espletare le tratte "sociali", obbligare i privati ad accollarsi anche qualche tratta ordinaria, oppure far pagare loro un pedaggio aggiuntivo a Rfi per un maggiore introito da utilizzare per continuare a garantire il servizio nelle aree più deboli e meno redditizie. Ad avere la meglio sembra essere stata quest'ultima ipotesi, ma sebbene il sovrapprezzo al canone di pedaggio per l'alta velocità previsto dall'ultima finanziaria sia considerato dai più non sufficiente a garantire la copertura dei costi dei servizi universali sussidiati, la Ntv ha lamentato seri dubbi di legittimità sia nel metodo che nel merito, sostenendo che la nuova disciplina si configura unicamente come un mero trasferimento di fondi dalle imprese ferroviarie entranti sul mercato all'attuale gestore del servizio pubblico, con un grave danno per le prime.

Un sacrificio tuttavia non troppo gravoso per un'azienda che, ancora prima di mettere il primo treno su un binario, ha visto moltiplicare di varie volte il suo valore stimato e che, al momento, sembra essere l'unica beneficiaria di questa curiosa forma di liberalizzazione all'italiana. ♦