

Alta velocità Parla Sciarrone: noi interessati anche alle tratte Intercity

Treni Serve l'Authority? Duello Fs-Montezemolo

Dopo l'invito di Catricalà aperto un altro fronte tra pubblico e privato
E Ntv con i primi sei Italo, rivali del Frecciarossa, parte entro gennaio

DI ALESSANDRA PUATO

Un'Authority per i trasporti? La Ntv di Luca di Montezemolo è d'accordo. L'adesione al contratto nazionale di lavoro, sul modello di Fs? Non se ne parla nemmeno, e comunque sul contratto siamo in regola. Italo contro Frecciarossa, ennesimo atto. È su questi due fronti, l'Autorità regolatoria e il contratto, l'ultimo duello fra la Nuovo Trasporto Viaggiatori di Montezemolo, Diego Della Valle e Gianni Punzo, alleata delle ferrovie francesi (Snf, socio vincolata al 20% fino al 2015), e le Ferrovie dello Stato di Mauro Moretti. Di cui Ntv resta il primo e unico rivale nell'Alta Velocità, con il treno Italo dotato di carrozza cinema e in arrivo su Fs a 360 all'ora.

L'Autorità per i trasporti è stata rilanciata sul *CorriereEconomia* da Antonio Catricalà, presidente dell'Antitrust: per avere più concorrenza sui treni. «Siamo d'accordo con Catricalà — dice ora Giuseppe Sciarrone, amministratore delegato di Ntv e socio all'1,5% — perché il giocatore in campo, Trenitalia, appartiene allo stesso gruppo Fs dell'arbitro, cioè Rfi, il gestore della rete. Un'Autorità indipendente è indispensabile in un processo di liberalizzazione. Potrebbe essere costi-

tuita anche presso l'Antitrust, che dovrebbe però essere potenziata, per intervenire anche a priori su tariffe, accesso, definizione dalla capacità, gestione delle gare. Per i telefoni e l'energia l'Authority c'è, perché qui no? Anche l'Europa ci chiede di liberalizzare i treni».

Quanto al contratto di lavoro. Nel discusso articolo 8 della recente manovra finanziaria c'è una clausola (c'è chi l'ha chiamata «salva-Fs») che obbliga tutti gli operatori ferroviari, anche i nuovi entranti come Ntv dunque, a osservare i contratti nazionali. Quali? La risposta naturale è stata: quello di riferimento, cioè di Fs (in verità scaduto nel 2007, prima dell'Alta Velocità). Un'ipotesi giudicata «fortemente anticoncorrenziale» da Catricalà e che ha scatenato il putiferio, opponendo Montezemolo alla stessa Confindustria. Nei gior-

ni scorsi la Federtrasporti di Viale dell'Astronomia ha chiarito: «Non si tratta di estendere a tutti il contratto Fs, ma di applicare l'obbligo di osservare i contratti nazionali di settore». Ma a quest'obbligo Ntv, che ha già firmato l'intesa interna con i sindacati (Cgil compresa), si considera già adempiente. Perciò ora si chiama fuori. «Ci siamo sempre mossi in questa direzione — di-

ce Sciarrone — per arrivare gradualmente a un contratto nazionale di settore. E l'accordo che abbiamo firmato in luglio aderisce al contratto unico della mobilità e prevede, ovviamente, anche l'integrativo aziendale». Ntv respinge anche l'accusa di Fs di non sedersi alle trattative: «Partecipiamo al tavolo ministeriale per completare il contratto della mobilità».

Il confronto sui salari

Fredda questione tecnica? Mica tanto. Moretti sostiene che il contratto aziendale consente a Ntv «un costo orario del lavoro del 40% inferiore». Sciarrone ribatte citando i salari: «Un nostro macchinista di 25-26 anni guadagna al netto per 14 mensilità 2.200 euro: in linea con le migliori retribuzioni del mercato, tenuto conto dell'anzianità». In Ntv, dice poi l'amministratore delegato, il 20-30% del salario è legato ai risultati: come la soddisfazione del cliente o il risparmio energetico. In più c'è una parte connessa agli utili: quando (e se) Ntv ci arriverà, visto che il pareggio di bilancio è previsto al terzo anno di attività (il 2014 se parte a gennaio 2012).

Di certo c'è che Italo scalda i motori (vedi grafico). Fra ottobre e novembre, dice il piano di marcia di Ntv, s'inaugurano le Offici-

ne di Nola, l'impianto di manutenzione dei treni prodotti da Alstom, che sta completando i test di omologazione. E in novembre dovrebbero aprire le prime «Casa Italo» (i centri servizi per i viaggiatori) nelle stazioni, in testa Milano Garibaldi. A fine anno inizia poi la campagna pubblicitaria. E sempre a Milano, in corso Como sopra l'Hollywood, Ntv sta attrezzando gli uffici. Se l'Agenzia per la sicurezza darà l'ok, i primi sei treni dovrebbero partire fra dicembre e gennaio. I prezzi? «Per tutte le tasche».

L'obiettivo è il 20-25% del mercato nell'Alta Velocità e l'investimento resta il miliardo dichiarato: 700 milioni dalle banche (in testa Intesa Sanpaolo), per il resto soldi liquidi (ma solo 150 milioni versati dai soci, finora). «È la prima volta che si investe tanto nelle ferrovie, a totale rischio privato», dice Sciarrone. 120 milioni all'anno se ne vanno per affittare i binari da Rfi, ma Ntv accelera: «Siamo interessati alle gare anche sui percorsi regionali e non remunerativi», come gli Intercity. Scenderanno i prezzi? «In Germania sono calati del 18-25% dopo le gare dei Lander», dice Marco Ponti, Politecnico di Milano, che sollecita l'Authority. In Italia, vedremo.



Amministrazione Provinciale di Pescara

La replica

«È sufficiente l'ufficio che c'è al ministero»

Sull'idea di costituire un'Authority per i trasporti Trenitalia glissa. «Le funzioni di regolamento del settore sono svolte dall'Ufficio di regolamentazione dei servizi ferroviari. Può andare bene così. L'ufficio è presso il ministero dei Trasporti? Vero, ma è indipendente». È questa la posizione della società di Fs, gruppo che controlla anche la rete (i binari) ed è stato indirettamente oggetto dei rilievi dell'Antitrust, per la scarsa liberalizzazione del settore. Quanto all'introduzione per tutti dell'obbligo di rispetto del contratto nazionale, altro fronte con la rivale Ntv: «Va benissimo che ci sia la liberalizzazione — dice in sostanza il gruppo guidato da Mauro Moretti — però su una base contrattuale unica, o è deregulation». Ma il freno alla concorrenza resta. «Ntv rischia molto perché la rete è in mano al suo concorrente, c'è squilibrio», dice Marco Ponti, ordinario di economia dei Trasporti al Politecnico di

Milano. «Il progetto di Ntv ha forse un'impalcatura finanziaria troppo articolata, ma quel che trapela è la grande preoccupazione di Trenitalia», nota Dario

Balotta, presidente dell'Osservatorio liberalizzazioni.

A. P.U.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Presidio Mauro Moretti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato

Immagine Economica



Luca Cordero di Montezemolo, presidente di Ntv

