



→ **Le Ferrovie:** «Entro il 2015 percorreremo la tratta Roma-Milano in due ore e venti»

→ **Moretti** alle prese con l'ingresso di Ntv che è libero da vincoli sull'inquadramento dei lavoratori

Fs, un piano da 27 miliardi Incognita sul contratto unico

GIUSEPPE VESPO

Finita la festa per il nuovo piano quinquennale l'ad di Fs Mauro Moretti è tornato subito al lavoro. Ha da risolvere il nodo del contratto unico della mobilità.

Sul tema qualche giorno fa il numero uno delle Ferrovie ha inviato una lettera ai segretari generali di Cgil, Cisl e Uil. Il problema, manco a dirlo, è il ruolo giocato anche in questa partita dal prossimo concorrente delle Fs sull'alta velocità, il Nuovo Trasporto Viaggiatori (Ntv) presieduto da Luca di Montezemolo. Ntv non è iscritta a Confindustria e non ha nessun obbligo a sottoscrivere il contratto nazionale di categoria. Per questo ha intavolato un confronto con le sigle di categoria, Filt, Fit e Uilt. L'idea del gruppo guidato dall'ad Giuseppe Sciarrone è quella di applicare ai prossimi 900 dipendenti un contratto nazionale di categoria «a maglie larghe», cioè con qualche paletto in meno rispetto a quello standard. La cosa, è chiaro, infastidisce le Ferrovie, da tre anni impegnate coi rappresentanti dei lavoratori al tavolo ministeriale per il contratto unico della mobilità, che dovrebbe mettere insieme ferrovieri e ferrotranvieri. Anche ieri il presidente di Fs, Lamberto Cardia, si è detto favorevole «alla concorrenza» a patto che sia accompagnata da «condizioni di uguaglianza delle norme». Mentre di fronte a un competitor con condizioni più vantaggiose Moretti potrebbe anche decidere di giocare una partita alla Marchionne: uscire da Confindustria e sostituire al contratto nazionale il contratto aziendale. Forse è questo il motivo per cui a fine maggio è saltato misteriosamente il confronto coi sindacati sul nuovo piano industriale delle Ferrovie.

IL PIANO 2015

Filt, Fit, Uilt e le sigle indipendenti di settore, hanno saputo solo ieri insieme alla stampa che entro il 2015 i Frecciarossa Trenitalia puntano a bruciare la tratta Roma-Milano in sole due ore e venti a fronte delle attuali tre ore. L'obiettivo sarà possibile grazie alla realizzazione entro il 2012 del sottopassaggio del nodo di Bologna, che consentirà di risparmiare dieci minuti. Altri dieci saranno guadagni una volta terminato il nodo di Firenze, mentre il resto lo farà un nuovo treno capace di raggiungere i 360 chilometri orari. Moretti punta a superare anche i famigerati treni veloci nipponici: «Arriveremo ad un treno ogni 10 minuti tra Roma e Milano nelle ore di punta, cose che non si vedono nemmeno in Giappone e rifaremo completamente tutti gli interni dei treni veloci».

Il percorso verso il 2015 è tracciato. Moretti mette sul piatto investimenti per 27 miliardi da diluire nei prossimi cinque anni. Sicuramente c'è l'alta velocità sulla quale puntare buona parte dei capitali, a maggior ragione ora che è caduto dal Dl Sviluppo del governo l'emendamento che prevedeva un rincaro dei pedaggi sulle linee super veloci, per Fs e Ntv, così da destinare qualche risorsa alle tratte a lunga percorrenza, quelle meno redditizie ma che Fs deve comunque garantire per contratto allo Stato. Tutte le operazioni future avverranno sotto una nuova insegna «Ferrovie dello Stato Italiane», cambiata in onore del 150esimo. Su un possibile sbarco in Borsa invece il dibattito sembra ancora aperto. Se dovesse avvenire, la quotazione riguarderebbe solo l'alta velocità. Nei prossimi cinque anni l'obiettivo di bilancio dichiarato è superare i dieci miliardi di euro di fatturato. È previsto l'acquisto di 50 nuovi treni di alta velocità e la ristrutturazione di 59 treni veloci.

Quanto al servizio universale di trasporto regionale-locale, il piano stabilisce, tra l'altro, l'acquisto di 90 nuovi treni metropolitani. Mentre sul fronte delle stazioni Rfi impegnerà 17 miliardi di euro sulla rete convenzionale e 3,5 sull'alta velocità. ❖

Il presidente Cardia

«Ok alla concorrenza ma regole uguali per tutti i soggetti»

Presentato il piano industriale delle Ferrovie, Mauro Moretti è tornato al lavoro sull'incognita del contratto di categoria. Si affaccia l'ipotesi di un suo abbandono: il concorrente Ntv non è infatti vincolato ad aderirvi.