

Regole condivise per l'intero settore

Contratto ferrovie in dirittura d'arrivo

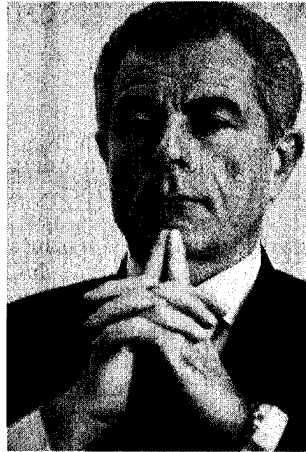
Contratto delle ferrovie in dirittura d'arrivo. Ieri l'ad delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, intervenendo al II forum internazionale per lo sviluppo del trasporto ferroviario merci "Mercintreno", ha dichiarato che «è in uno stato molto avanzato la nuova piattaforma» del contratto nelle Ferrovie «a cui abbiamo partecipato in Confindustria».

Poi Moretti ha aggiunto: «Non abbiamo nessuna mira di imporre contratti delle ferrovie a nessuno... una competizione equa si basa su regole comuni anche per quanto riguarda i contratti. E avviene se gli imprenditori del settore fanno un fronte comune».

Moretti ha rilevato anche il problema del costo del lavoro nel cargo. «Non possiamo pensare che il settore - ha detto - diventi come quello dei camionisti, con una sorta di dumping sui diritti del lavoro». Oggi, ha proseguito, «i padroncini non esistono più ci sono tanti camionisti dell'area dei Balcani che girano per le strade italiane come piccoli schiavi anche per 15 ore di lavoro al giorno. Il dumping è sbagliato perché alla lunga pagano tutti. Le piccole furbizie hanno le gambe corte e sono fatte da imprenditori che, ancor prima di lanciare l'iniziativa, pensano a chi venderla».

Secondo l'ad delle Ferrovie, l'Italia rischia l'isolamento nel trasporto merci: «Se non viene ricostruito un riequilibrio economico, con parità di costi (fra trasporto su gomma e su ferro ndr) il nostro Paese sarà modalmente isolato».

Moretti ha ricordato che quando è diventato ad di Ferrovie, nel 2006, c'erano 900 milioni di fatturato e 700 milioni di perdite nel cargo, «e coloro che fecero questo sfascio ne portano la responsabilità». In Italia c'era una rete di 700 terminali con dispersione del business: il costo dei treni era



Ferrovie. Mauro Moretti

LE VALUTAZIONI

Moretti (Fs): una competizione equa si basa su criteri comuni anche per l'impiego del personale dipendente

24 euro a chilometro con ricavi di 2,5-3 euro.

Secondo Moretti, «bisogna vedere quali sono le regole comuni a livello europeo sul cargo. Chi ha regole più favorevoli, come Svizzera e Austria (che danno meno incentivi all'autotrasporto, ndr) o Germania che hanno fortissimi contributi e vedono l'Italia, soprattutto la pianura padana come ultimo miglio, riescono a sostenersi. Tra contributi e defiscalizzazioni l'autotrasporto oggi riesce ad avere 700 milioni di euro, in controtendenza rispetto ad altri Paesi. La non comunicabilità modale strozerà il nostro Paese».

«Sono state dissipate risorse per molto tempo», ha detto Moretti aggiungendo che di «interporti strategici ne basterebbero dieci. Il mercato europeo è il nostro futuro e i più piccoli possono pensare ai mercati regionali».

R.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

