

«Ntv è pronta ma serve l'authority e SnCF non avrà mai il controllo»

«La crisi ci preoccupa molto. Sarebbe da irresponsabili non essere preoccupati per l'evoluzione della situazione che certo non favorisce la domanda. Ma devo anche dire che i grandi progetti, le grandi innovazioni, nascono proprio nei periodi di crisi perché quando le cose vanno bene è tutto più facile». Giuseppe Sciarrone, classe 1947, ingegnere, un passato alla Fiat e alle Ferrovie, è l'amministratore delegato di Ntv, l'azienda, fondata insieme a Montezemolo, Della Valle e Punzo, che dal prossimo anno farà concorrenza a Trenitalia sull'alta velocità. Il 13 dicembre sarà presentato "Italo", poi una volta ottenuta l'autorizzazione dall'Agenzia per la sicurezza, comincerà l'attività di trasporto. Perché questo ritardo? Perché non siete ancora partiti visto che secondo la prima tabella di marcia avreste dovuto essere già sui binari da ottobre? «Perché il nostro treno è completamente nuovo. E il processo di omologazione è stato più lungo del previsto». Dunque, non c'entra la burocrazia, né il presunto (lo denunciaste voi) ostruzionismo delle Ferrovie dello Stato? «Il problema è quello che le ho detto. Dopodiché omologazione vuol dire sicurezza che è il nostro must. Le precondizioni della nostra attività sono sicurezza e affidabilità. I test per ottenere l'omologazione sono stati tutti fatti». Quando comincerete il servizio? A marzo? «Tutti i dati sono ora presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. Appena ci darà il via libera, noi siamo pronti. Partiremo all'inizio del prossimo anno. I tempi dipendono dall'Agenzia». Il nuovo ministro delle Infrastrutture, cioè il vostro diretto interlocutore, è l'ex amministratore delegato di Banca Intesa, Corrado Passera. Banca Intesa è tra gli azionisti di Ntv. In molti adombrano un potenziale conflitto di interessi. Nega che ci sia? Sarà un vantaggio per voi? «Sarà un fattore assolutamente neutro. Passera ha fatto un altro mestiere con serietà e professionalità, non ho dubbi che farà il ministro con altrettanta professionalità. Che un personaggio di questa levatura sia alla guida della politica per i trasporti è un fatto molto positivo, dal quale comunque non pensiamo di trarne alcun vantaggio diretto. Le norme europee e nazionali sulla liberalizzazione sono estremamente chiare. Noi pretendiamo solo che i nostri diritti vengano sempre riconosciuti. Nulla di più». Chiedete l'istituzione dell'Authority per il settore ferroviario? «Assolutamente sì. Da questo governo - per la verità anche dal precedente - ci aspettiamo la costituzione di questa autorità indipendente. Le liberalizzazioni fatte in altri settori, dall'energia alle telecomunicazioni, sono state accompagnate dalle authority di settore. Dunque, riteniamo logico che anche una liberalizzazione complessa come quella del trasporto ferroviario sia regolata da un'autorità, nell'interesse pure del gestore delle infrastrutture che verrebbe liberato da posizioni che talvolta potrebbero apparire discutibili». Perché Ntv ha deciso di non aderire alla Confindustria? «Perché avremmo dovuto applicare il contratto per l'attività ferroviaria che è un accordo scaduto da quattro anni, sottoscritto quando ancora non esisteva l'alta velocità. L'alta velocità rappresenta un cambiamento di scenario tecnologico per le ferrovie e come tale richiede criteri diversi nell'organizzazione del lavoro. Noi siamo a favore di un contratto nazionale unico, ma riteniamo che ci si debba arrivare gradualmente e senza forzature. Con i sindacati abbiamo sottoscritto un contratto innovativo». Che costa anche meno. Quanto di meno, rispetto a quello che applica il vostro concorrente? C'è chi sostiene che il costo per Ntv sia inferiore fino al 30-40 per cento rispetto a quello delle Ferrovie. «Nel nostro contratto è stata introdotta una retribuzione variabile commisurata al rendimento dei lavoratori che arriva a circa il 30 per cento. Un sistema premiante che gratifica i lavoratori. Chi ha parlato di un costo inferiore del 40 per cento non ha detto il vero». Non le sembra contraddittorio che un'azienda presieduta da un ex presidente di Confindustria, Luca di Montezemolo, e che tra i suoi azionisti ha uno dei candidati alla prossima presidenza di Viale dell'Astronomia, Alberto Bombassei, stia fuori dall'associazione degli imprenditori? «Non c'è nulla di contraddittorio. Il contratto esistente non può essere applicato dalla nostra azienda. Dopodiché, stiamo lavorando per un nuovo contratto della mobilità. Quando ci arriveremo, sarà il consiglio di amministrazione a decidere l'eventuale ingresso in Confindustria». Fa

molto discutere la partecipazione di SnCF, le ferrovie statali francesi, nel vostro capitale. Detengono il 20 per cento. C'è chi sostiene che questo possa essere il "cavallo di Troia" per i francesi per entrare nel nostro sistema di trasporto ferroviario senza concedere condizioni di reciprocità in Francia agli operatori italiani. Cosa risponde? «Che non è un argomento solido. SnCF è nostro azionista ma non esercita alcuna forma di controllo. La nostra è un'azienda italiana a tutti gli effetti. Detto ciò non è di poca importanza avere nel proprio azionariato la società che per prima in Europa ha sviluppato l'alta velocità. Ricordo, infine, che secondo le regole europee, SnCF non potrebbe assumere alcuna forma di controllo altrimenti noi perderemmo la licenza». NTV continua a dire che intende entrare anche nel trasporto ferroviario regionale. Pensate davvero che possa essere remunerativo o puntate esclusivamente alla tratta Roma-Aeroporto di Fiumicino? «L'alta velocità è solo una componente del trasporto ferroviario nazionale. Le altre due sono i collegamenti regionali e il trasporto merci. Si è creato un divario di qualità tra l'alta velocità e il resto che non può essere accettato. Serve dovunque la concorrenza. E noi pensiamo che le tratte regionali debbano essere affidate con una procedura di gara». Ma i treni sono diversi e voi non li avete. «Dovremo organizzarci». NTV è un'azienda italiana. Perché non avete affidato ad Ansaldo Breda la costruzione delle carrozze anziché ai francesi di Alstom? Le vostre commesse forse avrebbero potuto evitare a Finmeccanica di dovere mettere sul mercato Ansaldo Breda. «Perché, tra le altre cose, furono loro a dirci che all'epoca non erano competitivi».

