

«Perché la sfida di Ntv aiuterà il Paese»

L'azienda che presto competerà con Trenitalia sulle linee dell'Alta Velocità risponde ai rilievi mossi in un recente articolo da Ronny Mazzocchi su l'Unità

La lettera

VINCENZA ALESSIO RUFFO

NTV - DIRETTORE RAPPORTI CON I MEDIA

Gentile direttore, per la seconda volta nel giro di pochi mesi Ronny Mazzocchi con l'articolo del 28 dicembre ("Al mercato dei treni prezzi di favore per Montezemolo") mira a squalificare l'immagine di Ntv. Lo fa, nei titoli e nel contenuto dell'articolo, con affermazioni non vere, che richiedono puntuali precisazioni. Non solo ai fini di una veritiera esposizione dei fatti ma per consentire ai lettori di farsi compiutamente una propria opinione.

1) Premesso che non è prevista la gara per l'ottenimento della licenza ferroviaria, Ntv ha dimostrato con inequivocabile e apposita documentazione, come prevedono le norme italiane ed europee, di avere i requisiti di onorabilità, professionalità e, soprattutto, di capacità finanziaria richiesta.

2) Sui mercati contendibili, ancora le norme europee e nazionali prevedono che le imprese ferroviarie operino in regime di concorrenza, senza l'effettuazione di alcuna gara, ma possedendo la licenza e il certificato di sicurezza.

La legge 166/2002 prevedeva l'affidamento della gestione tramite gara solo per i servizi sovvenzionati (i cosiddetti servizi universali e quelli regionali, oggetto di obbligo di servizio pubblico) e non per quelli cosiddetti "a mercato". La successiva legge 159/2007, eliminando l'obbligo di tali gare, ha di fatto protetto l'Azienda di Stato dalla concorrenza, impedendo alle nuove imprese ferroviarie di accedere a tali mercati. Dunque, esattamente l'opposto di quanto Mazzocchi sostiene: non un favore a Ntv, ma un impedimento a operare nel trasporto regionale, che Ntv continua con forza a chiedere che venga rimosso, per poter partecipare alle gare per le tratte minori e



Il treno Italo della Ntv

regionali.

3) Altra affermazione non veritiera: il canone per l'uso delle linee Alta Velocità è stato stabilito ben prima che sia partito il progetto Ntv e naturalmente è uguale per tutte le imprese ferroviarie. Esso è di circa 15 euro a chilometro, di cui circa 3 euro per la manutenzione delle linee e circa 12 euro per la copertura dei costi di costruzione. Insieme a quello francese è il più elevato d'Europa (come dimostriamo nel Quadro n.2 dedicato ai pedaggi in Europa, consultabile sul sito www.ntv-spa.it). Con questo livello di canone, Ntv è impegnata a pagare ad Rfi, per i prossimi dieci anni oltre 100 milioni di euro all'anno (circa il 30% del costo di produzione del servizio) per un totale di 1 miliardo di euro.

4) La scelta del treno Alstom è il risultato di una gara tra i quattro grandi costruttori europei, tra cui naturalmente Ansaldo Breda che, all'epoca, si dichiarò non in grado di presentare una offerta competitiva. Una delle ragioni che fecero preferire Alstom al concorrente Siemens fu proprio il fatto che un terzo dei treni sarebbero stati costruiti in Italia, consentendo così di dare continuità di lavorazione allo storico stabilimento di Savigliano ed evitarne la

chiusura.

5) Quanto poi al contratto di lavoro e alla insopportabile, oltreché falsa, definizione di dumping contrattuale, la realtà anche qui è ben differente.

Nel luglio scorso Ntv ha firmato con tutti i sindacati un contratto innovativo, che da un lato recepisce i punti già concordati al tavolo di rinnovo del Contratto nazionale sulla Mobilità, sezione attività ferroviaria, e dall'altro mette a punto un proprio integrativo aziendale, basato su merito, trasparenza, produttività. Ntv non si oppone al Contratto nazionale, vi aderisce già e partecipa attivamente ai lavori per il suo rinnovo, dal momento che quello vecchio è scaduto nel 2007 e addirittura non norma l'Alta Velocità, cioè il settore dove opera Ntv.

L'accordo Ntv prevede le stesse tutele garantite da Fs in materia di malattia, maternità, infortuni, congedi cura, ferie e permessi. L'integrativo definisce una normativa per i servizi Alta Velocità in linea con le principali imprese ferroviarie europee, riconosce livelli retributivi allineati ai valori più elevati del mercato, assicura ai propri dipendenti (oltre mille, duemila con l'indotto), l'assunzione a tempo indeterminato, offre un welfare su misura del singolo la-

voratore, definisce con le parti sociali un patto di produttività per il periodo di start up commisurato agli standard europei, e stanziava un investimento privato di 18 milioni di euro per la formazione del proprio personale. Tutto questo non ci sembra né discutibile né un'operazione di dumping contrattuale, forse, più onestamente un contratto europeo. Saremmo davvero contenti, come forse avverrà, se il nostro contratto Alta Velocità diventasse quello nazionale: avremmo dato un contributo determinante a modernizzare le regole del lavoro in uno dei settori del trasporto ferroviario.

Per concludere, gentile direttore, se l'Alta Velocità fosse questo paradiso del business per i privati, come lascia intendere Mazzocchi, ci chiediamo come mai Ntv sia stata l'unica impresa a chiederne la licenza e a rischiare in questa difficilissima sfida tutta privata, dove non c'è neanche un euro di sussidio pubblico. Non ci sembra che dietro di noi ci sia la fila per partecipare.

Con i più cordiali saluti

Ringrazio la Ntv per le precisazioni. Alcune brevi puntualizzazioni:

a) non ho scritto che sia prevista una "gara" per l'ottenimento della licenza ferroviaria, mentre ho scritto che era prevista per l'assegnazione di un servizio pubblico previsto su infrastruttura pubblica; b) non ho scritto che sia stato fissato un canone d'uso di favore per Ntv. Confermo invece quanto scritto sui confronti europei relativi ai pedaggi. Studi indipendenti dell'Ocse e dell'Emct dimostrano che i pedaggi italiani si collocano fra i valori medio-bassi delle classifiche europee. c) la scelta della Alstom come società fornitrice di treni è naturalmente legittima, mentre la decisione di far produrre due terzi dei convogli all'estero non sembra essere stata apprezzata dal mondo sindacale; d) anche il contratto di lavoro stipulato dalla Ntv è ovviamente legittimo: mi sono limitato a giudicarlo "discutibile" dal punto di vista sindacale, tenuto conto che il suo contenuto non è molto diverso da quello di altri contratti invece duramente contestati dalle stesse organizzazioni dei lavoratori; e) la speranza di uniformare i contratti ed evitare fenomeni di "dumping" - non solo sui diritti dei lavoratori, ma anche sui costi per le singole imprese - è esattamente quello che auspica anche il concorrente di Ntv, che chiede di applicare le stesse condizioni, proprio come ho scritto nel mio articolo.

RONNY MAZZOCCHI