

Casta su ferro Non solo dipendenti e pensionati, anche mogli e figli non pagano il biglietto
Per le Freccerose contributo di soli 15 euro. L'accordo fu siglato dal Moretti sindacalista

Il vitalizio dei ferrovieri: 500 mila in viaggio gratis

» DANIELE MARTINI

In treno c'è chi paga sempre e sono gli abbonati, soprattutto pendolari. C'è chi prova a non pagare e rischia una multa da un minimo di 50 fino a 200 euro. E infine ci sono quelli che non pagano mai e non rischiano niente.

Sono un esercito, mezzo milione di persone circa che viaggiano gratis, protetti dalle regole e in perfetta tranquillità sugli Intercity, gli interregionali, i locali delle Ferrovie dello Stato. Il privilegio, anche se con una leggera mitigazione, è esteso perfino ai Frecciarossa, i treni veloci considerati di solito intoccabili dalle Fs perché dal viene il guadagno proprio con la vendita dei biglietti, spesso molto cari. Sulle Freccie la moltitudine dei non paganti, in realtà qualcosina la deve pagare, 15 euro come diritto di ingresso, una quota quasi simbolica, unica e uguale per tutti, sia per chi si sposta sull'alta velocità, per dire, da Torino a Napoli, sia per chi fa un viaggetto da Bologna a Firenze.

1500MILA fortunati del treno sono la grande famiglia ferroviaria italiana. Prima di tutto ci sono i 70 mila ferrovieri di ogni ordine e grado e di tutte le società del gruppo Fs, dai macchinisti ai manager della sede nazionale di Villa Patrizia a Roma, dai capistazione ai controllori, dagli ingegneri di Italferr ai dirigenti della rete Rfi. A essi si aggiun-

gono le mogli e i figli fino al compimento del 25esimo anno d'età: altre 130 mila persone circa, come minimo. Nel gruppono, infine, ci sono pure i 150 mila ex ferrovieri ora in pensione più le mogli e gli eventuali figli per un totale di altri 150 mila non paganti. Alle Ferrovie dicono che il treno gratis fa parte della contrattazione sindacale, è una "forma di welfare". Ma la spiegazione, che può forse valere per i dipendenti Fs in attività, zoppica per gli ex ferrovieri ora pensionati Inps: per loro il treno gratis somiglia a un vitalizio mascherato.

La cuccagna ferroviaria è contrappuntata da parecchie incongruenze. Per esempio, se un pensionato Fs torna a lavorare per qualcun altro e peggio se lo fa per un'azienda concorrente, tipo Ntv e i treni Italo, allora perde immediatamente il diritto ai biglietti gratis. Il ragionamento è che non può essere garantito un benefit aziendale a chi è fuori dal perimetro dell'azienda stessa. Ma in base allo stesso approccio, i biglietti gratis dovrebbero essere negati anche ai dipendenti e ai pensionati di Rfi, la rete ferroviaria, società del gruppo Fs che per definizione dovrebbe essere terza, al di sopra delle parti, fuori dall'influenza del padrone Ferrovie dello Stato sia da quella dei concorrenti, i treni veloci Italo e tutte le aziende private del trasporto merci.

Ma chi paga per garantire il privilegio? La domanda è sempre rimasta sullo sfondo e a tutti è stato fatto sbrigativamente credere che

era tutta roba interna, un costo sopportato dalle Fs. Ma non è così. Le attuali regole sono state fissate 27 anni fa con un contratto firmato per la Cgil da Mauro Moretti, che allora era un brillante sindacalista in carriera e che diversi anni più tardi sarebbe diventato amministratore delegato del gruppo ferroviario. Da allora i viaggi gratis per la grande famiglia ferroviaria sono considerati un diritto acquisito, guai a metterlo in discussione. Quei viaggi, però, ovviamente costano e a pagare sono i viaggiatori normali, soprattutto i pendolari, e indirettamente tutti i cittadini. E ora che l'amministratore Fs Renato Mazzoncini vorrebbe quotare in Borsa Trenitalia o le Freccie, la faccenda può avere il suo peso perché non si tratta di spiccioli.

LA STORIA dei biglietti gratis si intreccia con un'altra novità voluta da Moretti, questa volta con il cappello di amministratore: i treni a "catalogo". Per i treni locali, regionali e alcuni Intercity un contratto lega le Fs che vendono il servizio alle Regioni che lo pagano in base a ciò che scelgono su un catalogo: tipo di treno, numero di carrozze, anzianità delle stesse e via dicendo. Dal totale viene alla fine dedotto ciò che le Ferrovie incassano dalla vendita dei biglietti e degli abbonamenti. Il mancato introito dei 500 mila viaggiatori della grande famiglia Fs viene quindi indirettamente scaricato sui viaggiatori che devono pagare più cari i biglietti e gli abbonamenti. Oppure viene pagato da tutti i cittadini attraverso l'esborso da parte delle Regioni di un canone più elevato a Fs.

La rete dei privilegi

Sono mezzo milione,
i costi sono coperti dagli
altri viaggiatori e dai
trasferimenti regionali