

→ **Gruppo Fs** senza contratto dal 2007. Filt Cgil, Fit Cisl, Uilt e Uglit proclamano l'astensione

→ **Moretti** propone un incontro. La replica: disponibilità strumentale, il tavolo è al Ministero

Rottura tra Ferrovie e sindacati Sciopero dei treni il 21 ottobre

I sindacati proclamano lo stop ai treni per il 21 ottobre. Ce l'hanno con Moretti. Rocchi (Cgil): la sua disponibilità sul contratto è strumentale, bisogna convocare il tavolo ministeriale. Ma Matteoli non parla.

MASSIMO FRANCHI

mfranchi@unita.it

Alla fine è arrivata anche la data. Il 21 ottobre stop ai treni per otto ore. I sindacati confederali lo avevano anticipato già mercoledì. Le remore venivano dal fatto che nei trasporti proclamare uno sciopero è complicato e soprattutto rende molto difficile prevedere altre mobilitazioni. La prospettiva infatti era quella di un altro sciopero dell'intero settore, assieme all'autotrasporto pubblico (come successo il 21 luglio scorso), contro i tagli previsti in manovra e quelli conseguenti che saranno costretti a decidere le Regioni. Le parole di Moretti (in realtà una sola, «fesseria») in risposta alle critiche di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, Ugl trasporti e Fast sulla necessità di riconvocare il tavolo ministeriale per il rinnovo del contratto, hanno tolto ogni dubbio. Ieri l'ad delle Ferrovie, parlando a Bergamo, si è detto «in attesa» di poter avviare con i sindacati le trattative per il contratto «in qualsiasi sede, in qualsiasi momento». «Noi siamo pronti, basta iniziare». Dopo essersi detto «sicuro» che sarà raggiunto un accordo, Moretti ha confidato di «non riuscire a capire perché non si possa andare avanti». Giovedì invece Moretti aveva sostenuto che il contratto cosiddetto start-up firmato con Ntv era, in buona sostanza, una concorrenza sleale perché permetteva alla nuova azienda di avere «un costo del lavoro del 40% in meno» e che il tavolo ministeriale sul rinnovo del contratto non era «l'unico luogo per discutere». Ieri i sindacati hanno risposto duramente: «Il risparmio vero sul costo del lavoro in Ntv è solo del 15% - precisa Alessandro Rocchi, segretario na-



Black out ferroviario il prossimo 21 ottobre

zionale della Filt Cgil - e su questa differenza pesa anche il fatto che il contratto Fs è datatissimo, risale al 2003. Invece di affannarsi a sfidare i sindacati a negoziare in ogni luogo, tempo e modo il rinnovo contrattuale, Moretti chiedi a chi deve convocare il

tavolo, cioè il Ministero dei Trasporti (anche ieri silente sulla querelle, Ndr) di farlo». Più in generale la Filt Cgil contesta «la decisione contenuta nel piano d'impresa, presentato a luglio, sul punto delicatissimo dell'esternalizzazione delle attività

di manutenzione ordinaria, una decisione che mette a rischio la sicurezza». I sindacati confederali dunque motivano lo sciopero con «una serie di scelte sbagliate e unilaterali nella gestione interna aziendale e nell'ormai insostenibile situazione che si è andata determinando negli appalti dei servizi». Il 21 ottobre dunque otto ore di sciopero in Fs, mentre 24 saranno le ore di astensione dal lavoro negli appalti territoriali (pulizie, accompagnamento notte e ristorazione) con anche l'Orsa che aderisce.

LE RAGIONI DEI SINDACATI

Rinnovo del contratto a parte, i *cahiers de doléances* dei sindacati sono lunghi. Al primo posto c'è certamente il taglio di 1 miliardo, stimato dallo stesso Moretti e che andrebbe ammortizzato «aumentando le tariffe», al trasporto ferroviario regionale previsto della manovra del governo, con il rischio di cancellare la metà dei treni pendolari rimasti dal prossimo 15 dicembre (nuovo orario ferroviario). Passando alle questioni più puramente aziendali, la più importante è quella della gara per l'affidamento del servizio notte. Dopo le polemiche estive sul taglio ai servizi, Trenitalia ha messo a bando (scadenza metà dicembre) la gara «togliendo per la prima volta le clausole sociali sulla tutela dell'occupazione e considerando almeno 480 lavoratori come esuberanti». C'è in più la cessione di ramo d'azienda prevista per i servizi di trasbordo auto-camion sullo stretto di Messina con 90 lavoratori che passeranno a Blufferies (altra azienda del gruppo, proprietà Rfi) che passeranno dal contratto Fs a quello, molto peggiorativo, dei marittimi. Ultimo punto, quello del malfunzionamento dell'Ivu, il sistema informatico per la gestione del personale navigante, introdotto da Trenitalia che si sta rivelando inefficiente (tanto da essere stato sostituito ad Ancona nei giorni della visita del Papa per evitare disguidi) e con «aspetti fuori dal contratto nazionale». ♦