



Ferrovie. Nel mirino dell'ad il costo orario del 40% superiore agli altri operatori

Moretti: «Siamo pronti a disdettare il contratto»

**Contro il far west normativo
«serve una base minima comune»**

Morena Pivetti
ROMA

La corda sta per spezzarsi: o si chiude rapidamente il nuovo contratto di lavoro per i 70mila ferrovieri del Gruppo Fs o l'amministratore delegato è pronto ad inviare la lettera di disdetta alle organizzazioni sindacali. Mauro Moretti aveva dato il primo avviso al tavolo della trattativa a metà settembre: «In questo mese dobbiamo trovare l'accordo senno' ognuno è libero di andare per la propria strada». Dopo i tentativi falliti ad ottobre, che hanno provocato anche la dura reazione dei sindacati con 8 ore

di sciopero generale della categoria, l'ad ha ripetuto lo stesso avvertimento all'Audizione in Commissione trasporti della Camera di giovedì scorso: «Se non abbiamo adesioni dobbiamo disdettare il contratto».

Moretti ha posto l'accento sul fatto che confederali e Uglit abbiano siglato a luglio un contratto di lavoro con Ntv - la società ferroviaria privata presieduta da Montezemolo, diretta concorrente dal 2012 sui binari dell'Alta velocità - che concede condizioni normative e salariali più favorevoli di quelle in essere per la Spa pubblica. Accordo troppo vantaggioso per lo sfidante e troppo penalizzante per le Fs, tanto che, alla domanda su quale sia il possibile riferimento per il nuovo contratto, Moretti ha replicato: «Tutti, fuorché il nostro. Non possiamo competere se abbiamo un costo orario del 40% superiore agli altri operatori». Da tempo le Ferrovie dello Stato contestano il far west

contrattuale del settore ferroviario, dove si applicano accordi diversi e perfino «contratti individuali plurimi», e chiedono una base minima uguale per tutti. Impossibile, altrimenti, affrontare la sfida di un mercato liberalizzato, con un differenziale del costo del lavoro tanto ampio.

Così, secondo la tabella presentata dalle Fs ai parlamentari in audizione, un macchinista di Ntv costerà all'azienda il 49% in meno di un macchinista di Trenitalia e potrà lavorare ogni giorno fino al 20% in più - 38 ore settimanali medie in 4 mesi contro 36 ore settimanali medie al mese - mentre un capotreno Ntv avrà un costo inferiore del 42% e potrà lavorare fino a 12 ore al giorno contro le 10 del capotreno di Trenitalia; i macchinisti delle imprese cargo poi, pesano fino a meno della metà, senza limiti di prestazioni giornaliere.

«Per noi il dumping salariale e sociale - ha insistito Mauro Mo-

retti - è inaccettabile. Nessuna liberalizzazione in Italia e nessuna all'estero, compreso nei trasporti, è stata realizzata senza un unico contratto collettivo di lavoro». In Germania, dove è l'operatore nuovo entrante, Trenitalia paga ai propri dipendenti di Netinera salari più alti dell'ex monopolista Deutsche Bahn.

Ieri l'ad ha anche contestato i dati sui pedaggi dell'infrastruttura elaborati e resi noti da uno studio di Ntv. «Quei numeri sono molto approssimativi - ha detto a margine del Forum internazionale della logistica e dell'autotrasporto di Milano - e non sono affatto veritieri: provvederemo a fornire i dati veri. I pedaggi li fissa il Governo e nessun altro. Ancora una volta l'unico problema è non pagare i pedaggi: li paghiamo anche noi, nella stessa maniera e senza nessun problema. Più soldi si tolgono dal pedaggio dell'Alta velocità, più pedaggi si mettono per i pendolari».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TRASPORTO SU FERRO: LA MAPPA DEI CONTRATTI

Fs

▣ contratto attività ferroviarie più integrativo aziendale

Ntv

▣ confluenza nel 2015 nel contratto attività ferroviarie con flessibilità per start up

Ferrovie regionali

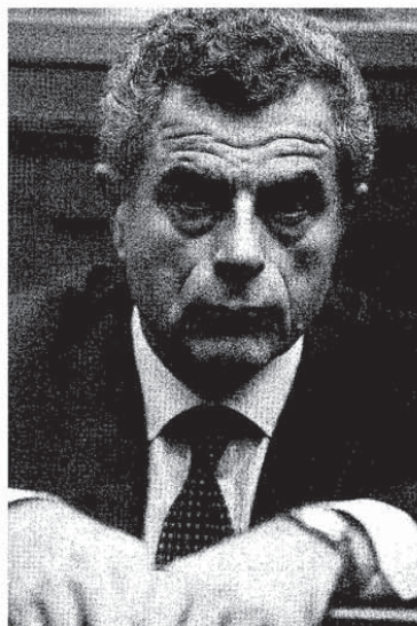
▣ contratto autoferrotranvieri

Operatori merci

▣ contratto logistica e trasporto merci o contratto autoferrotranvieri

Rtc

▣ Contratti individuali plurimi



Vertice Fs. L'amministratore delegato Mauro Moretti