

Il prossimo sciopero dei bus senza fasce protette

Lo consente la regolamentazione di settore nel caso di manifestazione nazionale

Allarme rosso. Il prossimo sciopero degli autoferrotranvieri, che i sindacati hanno già proclamato per venerdì 16 novembre, sarà senza le fasce di servizio minimo garantito. E non è una minaccia o un gesto contro la legge da parte delle organizzazioni sindacali, ma lo prevede la delibera sulla regolamentazione delle astensioni dal lavoro nei trasporti pubblici locali adottata dalla Commissione di garanzia sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali.

L'articolo 15 del testo stabilisce infatti che «al fine di consentire ai lavoratori di partecipare ad una manifestazione» a sostegno del rinnovo del contratto di lavoro «indetta non più di una volta congiuntamente» dai sindacati «le modalità di astensione dal lavoro possono prevedere la riduzione delle prestazioni essenziali alla garanzia dei soli trasporti asso-

lutamente indispensabili per la generalità degli utenti». In pratica, spiega **Giovanni Luciano**, segretario generale della Fit-Cisl, «non ci saranno le fasce protette». Lo sciopero del 16 novembre è infatti il nono di questa vertenza che dura da cinque anni (il contratto è scaduto nel 2007) e il primo che sarà accompagnato da una manifestazione nazionale a Roma e quindi si avvarrà di quanto consentito dall'articolo 15. «Spero che non ci si arrivi — dice Luciano — ma a questo punto tutto dipende dal governo che, inespugnabilmente non ci ha mai convocato».

Eppure i tre sindacati dei trasporti e le rispettive confederazioni Cgil, Cisl e Uil hanno più volte scritto al presidente del Consiglio e ai mini-

stri sollecitando un loro intervento. L'ultima lettera è del 28 settembre, quattro giorni prima dello sciopero che ha creato il caos a Milano. È firmata dai segretari confederali **Fabrizio Solari** (Cgil), **Annamaria Furian** (Cisl) e

Antonio Focillo (Uil) e dai segretari di categoria **Franco Nasso** (Filt), **Giovanni Luciano** (Fit) e **Luigi Simeone** (Uilt) ed è diretta ai ministri dello Sviluppo, **Corrado Passera**, e degli Affari Regionali, **Piero Gnudi**, per chiedere «un incontro urgente». Una lettera analoga era stata mandata il 10 luglio al presidente del Consiglio, **Mario Monti**, e allo stesso Passera, sottolineando il rischio di «un pericoloso punto di non ritorno» per la vertenza. Sempre Passera aveva già ricevuto tre lettere con la ri-

chiesta di un incontro il 9 febbraio 2011, il 12 dicembre 2011 e l'11 gennaio 2012, spiega Luciano mostrando i documenti firmati con gli altri leader sindacali. «Abbiamo bussato a tutte le porte e non riusciamo a comprendere perché il governo non ci convochi. Abbiamo proposte innovative. Non vogliamo solo il rinnovo del contratto, scaduto nel 2007, ma anche una riorganizzazione industriale del comparto. Non si può andare avanti con 1.200 microaziende assistite». Il problema è che sul tavolo c'è anche la richiesta di un aumento medio di 150 euro lordi, insostenibile per le imprese. Anche in passato il contratto si è risolto solo con l'intervento del governo. Basta che questa volta non finisca come nel 2004, quando le risorse per aumentare le retribuzioni dei 116mila autoferrotranvieri furono trovate aumentando l'accisa sui carburanti.

