

Lotta dura/ CONTINUANO I PRESIDI NELLE STAZIONI FERROVIARIE

Trenitalia: «Ricollocheremo i lavoratori entro 24 mesi»

Luca Fazio

MILANO

Tecnicamente, perché anche Trenitalia è piena di tecnici che per risolvere i loro problemi chiedono «sacrifici» ai lavoratori, si chiama «rimodulamento» del traffico dei treni notturni. Peccato che tale rimodulazione, scattata l'11 dicembre in occasione del nuovo orario ferroviario, abbia provocato 1.700 «esuberanti» - 900 dipendenti di Trenitalia, che il gruppo ha già ricollocato al suo interno, e 849 dipendenti delle ditte in appalto che gestiscono il servizio sulle tratte notturne (Servirail e Wasteels). Sono loro che da quasi due settimane stanno costringendo Trenitalia a trattare un ipotetico reintegro ancora tutto da verificare: nelle principali stazioni interessate dalla vertenza da quasi due settimane ci sono presidi permanenti e a oltranza, a Torino, Milano, Venezia, Roma, Bari e Messina (dove ieri alcuni ex dipendenti della Servirail sono saliti su una tettoia per trascorrerci il natale). Con la loro determinazione, da nord a sud, questi lavoratori stanno dando una lezione a tutti, e soprattutto a Trenitalia che pensava fosse naturale potersi disfare senza alcun problema di 849 persone. Nel 2011 abbiamo perso 134 milioni di euro e quindi licenziamo, questo il ragionamento perfettamente in linea con la «filosofia» che im-

pera su scala planetaria per risolvere qualunque crisi. Invece ogni tanto non funziona così, a patto che dall'altra parte - magari arrampicati a 50 metri d'altezza notte e giorno - ci siano persone, «unite nella lotta», come si diceva una volta, disposte ad andare fino in fondo. In questo caso può accadere, come è accaduto ieri, che l'azienda si trovi costretta a garantire, almeno a parole, «la ricollocazione per tutti nel giro di due anni». I sindacati però non si fanno in-

Alessandro Rocchi (Filt-Cgil) è scettico: «Non c'è concretezza, non ci bastano le buone intenzioni fondate sul nulla»

cantare e chiedono «maggiore concretezza», però qualcosa sta succedendo.

L'impegno è stato preso, nero su bianco, dalle Ferrovie dello Stato, e diffuso ieri sera in una nota che si sofferma nei dettagli di una vertenza tutt'altro che risolta. Fin dalla premessa, una promessa. «Ferrovie dello Stato - si legge - allo scopo di risolvere le situazioni di forte sofferenza e disagio dei lavoratori e delle loro famiglie, assume fin d'ora l'impegno di garantire, entro i

prossimi 24 mesi, la progressiva ricollocazione a tutti coloro che non hanno ancora trovato occupazione nella prosecuzione dei precedenti appalti relativi ai treni notturni». Tutto ciò, aggiunge l'azienda mettendo le mani avanti, nella consapevolezza che «il carattere di assoluta straordinarietà della problematica in atto rende non replicabile in futuro la situazione individuata». E qui di straordinario, per stessa ammissione di Trenitalia, «ci sono forme di protesta, tutt'ora in corso, anche rilevanti sotto il profilo dell'ordine pubblico».

Il piano di salvataggio prospettato da Trenitalia prevede alcuni punti che in queste ore saranno sottoposti a verifica dai sindacati e dai lavoratori. Alcuni, «una prima risposta», verrebbero impiegati sulla tratta Roma-Parigi prevista nel primo semestre del 2012. In attesa di ricollocare gli altri, verrebbero avviati «specifici percorsi di formazione professionale». Inoltre, «il Ministero del Lavoro avrebbe messo a disposizione gli strumenti previsti dalla normativa vigente, anche allo scopo di garantire, attraverso gli ammortizzatori sociali in deroga, forme di integrazione al reddito per i lavoratori sprovvisti di forme di tutela».

Fine della partita? Tutt'altro, stando alla dura replica di Alessandro Rocchi, segretario nazionale della Filt-Cgil: «Manca tutt'ora qualsiasi bozza di ipotesi reale di ricollocazione, mentre non esiste alcun ammortizzatore sociale di sostegno al reddito, neppure in deroga, tale da garantire una copertura certa fino a 24 mesi». Rocchi, in ogni caso, si è detto disponibile a riprendere il confronto, «ma non siamo interessati a dichiarazioni di buone intenzioni fondate sul nulla». Sulle torri, sulle tettoie, bisognerà restarci ancora qualche tempo.

TORINO • Tre operai sul grattacielo in costruzione di Intesa San Paolo: «Il ministro Passera salvi i treni notturni»

Natale sul tetto per gli ex Wagon Lits

L'AQUILA

CHIETI

Mauro Ravarino

TORINO

Le ore passano e l'umore sale e scende come la temperatura. In cima, sul grattacielo, tutto è amplificato. Prima che inizi un'altra notte al gelo, Matteo Mele, 43 anni uno dei licenziati della ex Wagon Lits, ha la voce spezzata. Sono da poco andati via l'assessore regionale ai Trasporti Barbara Bonino, Pdl, e il parlamentare Pd Stefano Esposito, che avevano tentato di convincerli a scendere. Una proposta che non è piaciuta né a Matteo né ai colleghi: «Non ci garantiscono più tutele da possibili denunce - spiega, al telefono, Mele -. Invece di aiutarci ci spaventano. Noi vogliamo un lavoro, non chiacchiere. Vogliamo quello che abbiamo perso l'11 dicembre quando ci hanno lasciato a casa, quasi senza preavviso. Restiamo ancora qui, ma mi sento stanco, abbattuto».

Sul grattacielo in costruzione di Intesa Sanpaolo, simbolo contestato della nuova Torino, sono saliti in tre. Erano da poco passate le 20 di mercoledì quando Antonio Previti, Nicola Saba e, appunto, Matteo Mele hanno detto - in accordo con i loro compagni - basta: «Così, senza mai avere risposte, non si può andare avanti. Dobbiamo fare qualcosa di eclatante». Hanno messo sulle spalle tre zaini e una tenda e hanno superato il cancello del cantiere e - non senza preoccupazione - hanno preso le scale a lato del primo pilastro. Su, fino in alto. In cima, dove anche le ombre dei licenziati possono essere viste. Hanno scelto quel grattacielo, perché il via lo firmò Corrado Passera, quand'era amministratore delegato della banca. Lo stesso Passera, che ora è ministro dello Svi-

luppo economico, ha avallato la decisione di Trenitalia di cancellare i treni notte. Quelli low-cost, che univano Nord e Sud (da Torino a Lecce o Palermo), dove lavoravano gli 800 licenziati di Servirail Italia ex-Wagon Lits, 65 a Torino (a cui se ne aggiungono altri 12 tra pulizie e manutenzione), addetti all'assistenza e all'accompagnamento nei vagoni letto.

Giù, in corso Inghilterra, Orazio Arrigo anima il presidio che non abbandona i tre sul tetto. Ha in mano una lettera: «Non siamo saliti sul grattacielo per fare un dispetto al ministro. Pensiamo, però, che se ha avuto come a.d. la capacità di trovare mezzo miliardo per costruire un grattacielo, che non si capisce bene a cosa serve, ora come ministro dovrebbe trovare il modo di salvare i treni notturni, che gli italiani sanno benissimo a cosa servono». Servono a chi non si può permettere il Frecciarossa. E il Tav, favorito a discapito dei treni notte e delle tratte pendolari. Il movimento si è, infatti, fatto sentire (c'era pure qualche No Grat, i primi a salire a luglio sulla costruzione) sottolineando le contraddizioni della presenza «di politici pro Tav».

«Moretti dice bugie. Non è vero che i treni notte fossero poco utilizzati. Erano un servizio sociale. Li prendevano i tanti che dal Sud vengono a curarsi al Nord. La verità è che da due anni a questa parte è in atto un boicottaggio interno a Trenitalia, per farli fallire. Come? Diminuendo le pulizie e bloccando le prenotazioni» accusa Rosario Esposito, 32 anni di servizio. Alessandro Brienza ne ha, invece, 35 di lavoro. Lucia Dellatte, Maria Ferro, Elisa Vetrone ne hanno molti meno, assunte tra il 2005 e il 2006: «Abbiamo lavorato

in condizioni difficili, con treni sporchi e guasti; vissuto il bluff dell'Intercity notte. Abbiamo accompagnato, ogni volta, 104 persone, a differenza delle 52 assegnate ai cuccettisti delle ferrovie. Abbiamo messo le stesse divise di Trenitalia, non ci siamo mai tirate indietro e ora Moretti ci scarica così? La nostra azienda si adegua alla decisione». Arrigo ritira la lettera e tira fuori un disegno: «È di mio figlio di 6 anni e sono rimasto sorpreso da come la sua fantasia abbia ritratto il momento (dietro un treno colorato, davanti tante lapidi e la scritta "Qui riposano i lavoratori dei treni notte. Grazie Moretti" ndr.)».

Al presidio, la tensione sale. L'avvocato Bongiovanni calma gli animi: «I tre stiano tranquilli, non stanno occupando binari, non rischiano niente di così grave, al massimo un'eventuale querela». Ma quando, da Roma, arriva la notizia che è saltato il tavolo di trattativa, l'atmosfera si riaccende. «I sindacati devono finirla di prenderci in giro» dice qualcuno. «Colpa di Trenitalia che si sta rimangiando un accordo quasi fatto» ribatte Angelo Di Blasi, Filt Cgil.

In queste ore, la sinistra torinese si è raccolta vicino alla lotta. Michele Curto, segretario provinciale di Sel, da tempo segue la vertenza: «La cancellazione dei treni notturni segna la scomparsa di una cerniera del nostro Paese. La questione è nazionale». Monica Cerutti, Sel in Regione: «Siamo negativamente impressionati da come l'assessora Bonino dimostri subaltermità nei confronti di Trenitalia». Il Prc ha portato cibo e con la consigliera regionale Eleonora Artesio ha sottolineato: «Non si possono tagliare le lunghe percorrenze ferroviarie per favorire il Tav». Davide Bono, Cinque stelle, ha portato coperte. Per la lunga notte.