

Trasporto ferroviario verso l'applicazione di un contratto unico. Favorevoli sindacati e Fs

ROMA Non si placano le polemiche per la norma della manovra che impone il contratto nazionale di settore anche alle imprese ferroviarie private. La disposizione, confermata nel maxiemendamento del Governo, ha provocato la reazione durissima degli operatori privati, nati con la liberalizzazione e raccolti nel Forum del trasporto ferroviario. Soddisfatte, sia pur sottotraccia, le Ferrovie dello Stato che vedono accolta una richiesta di vecchia data: da tempo l'amministratore delegato Mauro Moretti invoca regole uguali per tutti, comprese quelle a tutela del lavoro. Favorevolmente sorpresi i sindacati: Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti salutano positivamente l'obbligo, per chi voglia entrare nel mercato delle ferrovie, di adottare il contratto collettivo. Anche se non è chiaro quale sia il contratto da adottare: il vecchio accordo delle attività ferroviarie è scaduto nel 2007 mentre il nuovo contratto unico della mobilità resta in alto mare. Proprio su un nuovo contratto di settore capace di ammodernare il sistema ferroviario liberalizzato punta Confindustria. «Stiamo lavorando - dice il direttore generale di Confindustria, Giampaolo Galli - perché si trovi un punto di equilibrio fra tutti gli operatori per definire moderni contratti di settore, ossia un contratto leggero che lasci il giusto spazio alla contrattazione aziendale, in coerenza con le indicazioni dell'accordo interconfederale del 28 giugno». Al momento la situazione nelle ferrovie è assai frastagliata e diversificata: le Fs, gli appalti e la ristorazione hanno il contratto delle attività ferroviarie; la Ntv di Montezemolo e Della Valle è entrata quest'estate nel contratto unico della mobilità con un accordo aziendale di start up che va a regime il 1° gennaio 2015; le ferrovie locali, a parte la lombarda Trenord (50% Le Nord e 50% Fs) che si allineerà gradualmente a Trenitalia, rientrano negli autoferrottranvieri mentre le imprese cargo spaziano fino alle merci e ad accordi individuali plurimi. Per Alessandro Rocchi, segretario nazionale della Filt Cgil, che martedì ha scioperato proprio contro l'articolo 8 della manovra, l'estensione del contratto collettivo di settore «è l'unica parte positiva inserita in un contesto negativo: in tutti i settori liberalizzati dei trasporti come i servizi aeroportuali, portuali e postali esistono norme di legge che impongono di adottare il contratto nazionale». «L'emendamento incriminato e tanto criminalizzato - commenta Giovanni Luciano, segretario generale della Fit Cisl - parla di contratti collettivi nazionali di settore. Al plurale, quindi, attività ferroviarie, tranvieri e merci. Non quello delle Fs. Siamo assolutamente favorevoli a una norma che dia certezze sulla sicurezza e sulle condizioni minime di impiego e remunerazione di un'attività complessa ed articolata come il fare ferrovia». Più controcorrente l'interpretazione di Luigi Simeone, segretario generale Uiltrasporti: «Parliamo di contratti al plurale e io aggiungo con le dovute flessibilità. Per me l'accordo fatto con Ntv è esattamente in linea con la nuova norma: l'azienda ha trovato la sua collocazione dentro il contratto nazionale». Non si arrende Giacomo Di Patrizi, che guida il Forum dei privati: «Faremo quanto potremo per opporci, andremo al Tar, impugneremo la norma ovunque. Così si torna dritti al monopolio, è un tentativo di azzoppare il processo di liberalizzazione».