

SPECIALE TRASPORTI

Dalle proposte di De Michelis di dimezzare gli organici al ridimensionamento prospettato da Signorile C'è chi non vuole il confronto con il sindacato Dai miglioramenti economici alla riduzione d'orario

Il contratto della riforma per oltre 200.000 ferrovieri

Alla fine dell'anno scadrà il contratto di lavoro di circa trecentomila ferrovieri. L'esito che avrà il suo rinnovo sarà di grande importanza per i lavoratori e per il futuro delle ferrovie. Se, come sempre è accaduto in passato, questa battaglia si presenta come un passaggio non privo di difficoltà, la portata della posta in gioco assume questa volta delle caratteristiche del tutto particolari. Intanto, perché persiste uno scenario nel quale il patronato pubblico e privato continua a frapponere ostacoli ad un andamento più fluido delle relazioni sindacali e ad una conclusione accettabile delle contrattazioni in corso. Poi perché proprio recentemente il settore ferroviario è stato oggetto di attacchi pesanti, con finalità non sempre chiare e sicuramente strumentali. Alludo, per esempio, alle superficiali, ma non casuali battute di De Michelis sulla opportunità, secondo lui, di dimezzare gli organici delle ferrovie. Ma anche al fatto di come non sia di nessun confronto il pronto ridimensionamento proposto dal Ministro dei trasporti Signorile, che ha indicato nella misura di ventimila unità il livello delle presenze eccedenti. Entrambi si muovono sulla stessa lunghezza d'onda di Gorio, che non indica numeri, ma parla di preposizionamento e stanzia a questo fine parecchi miliardi.

Nella sostanza è in atto un'offensiva preordinata, che si muove su più fronti, contro i livelli di occupazione, che mostra come non ci sia nessuna intenzione di affrontare i problemi veri del rinnovamento e dello sviluppo del sistema ferroviario.

Il presidente dell'Ente Fs, ci rassicura che non licenzia-



rà nessuno. Attenzione, però: qui si gioca una prima partita fondamentale. C'è un modo esplicito, diretto di condurre l'attacco e ce n'è un altro più subdolo. Mediamente ogni anno oltre 4.000 ferrovieri vanno in pensione e quindi nel giro di poco tempo sarà possibile raggiungere la cifra ipotizzata da Signorile senza colpo ferire se non si tiene conto del fatto che, specie in alcuni settori, mantengono se non incrementano l'occupazione è l'unica condizione per assicurare un efficiente servizio. Non porsi questioni come queste significa dare conferma di come lo stato delle relazioni sindacali nelle ferrovie sia arrivato ad uno dei livelli più bassi della sua storia.

Nel Consiglio d'amministrazione dell'Ente c'è chi invita ad assumere decisioni che interessano i lavoratori senza un confronto con il

sindacato e chi teorizza la necessità di uno scontro e di un conflitto programmato. Nei fatti l'azienda ancora arranca e fatica rispetto ai problemi che si sono posti con la riforma; c'è una grande confusione di lingue, poca chiarezza di prospettive, nessun segnale di novità, anche il più modesto. Ciò spiega come le confederazioni sindacali confederali non potessero pensare ad una piattaforma di rinnovo contrattuale che assumesse tutte queste questioni.

È stata in questi giorni messa a punto una ipotesi unitaria che costituirà la base di discussione dei dibattiti che apriamo tra i lavoratori su quello che abbiamo definito il contratto della riforma. Il cui contenuto sarà fortemente caratterizzato sul piano della qualità. Chiederemo innanzitutto all'azienda di definire un programma triennale di attività, perché, se siamo convinti

che il futuro delle Ferrovie si gioca guardando parecchio in avanti, a cominciare dalla questione dell'alta velocità, sappiamo che è fondamentale saper legare la prospettiva con le scelte del breve-medio periodo. Diremo, poi, che è necessaria una riorganizzazione dell'azienda che sia funzionale all'obiettivo di un suo rilancio sul mercato dei trasporti, a cominciare dal problema del decentramento dei poteri decisionali e della responsabilizzazione della dirigenza a tutti i livelli.

Le stesse relazioni sindacali dovranno seguire questa articolazione e, previa una puntuale definizione delle materie, vedere attuate reali sedi di confronto a livello nazionale, regionale e di impianto. La struttura del contratto, seguendo la logica dell'applicazione della legge di riforma, dovrà essere di tipo industriale, con una rottura drastica dei vecchi modelli del pubblico impiego.

Porremo, poi, il problema della classificazione del personale, sulla base del contenuto e del valore del lavoro professionale e di un modello di organizzazione del lavoro più razionale ed efficiente.

In questo quadro apriremo un processo che insieme con il miglioramento economico si porrà l'obiettivo di una semplificazione della retribuzione, mentre sind'ora metteremo su un piano di priorità il riconoscimento del lavoro dei quadri e dei tecnici, sia sotto il profilo economico che, soprattutto, sotto quello del ruolo e della funzione in Azienda.

Infine, sul piano del negoziato ci sarà il problema della riduzione dell'orario di lavoro mediamente di due ore settimanali, con articolazioni che saranno in diretto rapporto con le caratteristiche della prestazione lavorativa.

Cmè si vede sono in ballo questioni di grande qualità, che richiedono una forte unità tra i lavoratori e tra le organizzazioni sindacali. È ipotizzabile che il ricorso alla lotta per conquistare sarà inevitabile. Se sarà necessario, noi lo faremo nel quadro delle norme del codice di autoregolamentazione che abbiamo sottoscritto, consapevoli che le battaglie, soprattutto quelle più impegnative, possono essere vinte solo sulla base di un vasto consenso collettivo e fuori da logiche che considerano l'utente del servizio pubblico un ostaggio e un'arma di ricatto per fini corporativi. La grande tradizione di combattività e di maturità che contraddistingue la storia sindacale dei ferrovieri saprà trovare anche su questo terreno una adeguata conferma.

Sergio Mezzanotte
Segretario aggiunto Filt-Cgil

Carrelli Socimi per le Knr

Dopo il successo ottenuto in Australia è ora la volta della Corea del Sud dove l'Azienda Ferroviaria Nazionale la Knr (Korean National Railroad), ha di recente adottato i carrelli a sospensione pneumatica Socimi «Sistema Fast-Ride». Il carrello Fast-Ride, del tutto simile a quello fornito in precedenza alle Ferrovie Nord Milano (Esercizio o di recente in Australia, è risultato il più idoneo al gravoso servizio delle Knr, nonostante sia stato messo a confronto con altri carrelli di costruttori di fama mondiale.

La Socimi ha fornito dei prototipi del tutto simili a quelli della Nord avveni scartamento di 1.435 mm, ed ha inviato in luogo una squadra di propri tecnici che hanno provveduto ad attrezzare una carrozza ristorante delle Knr con i Fast-Ride e a coadiuvare gli esperti delle Knr durante le prove programmate.

L'impegno così assunto dalla dinamica Società milanese si è dimostrato ancor più gravoso rispetto ad altre Aziende concorrenti che avevano

equipaggiato con i carrelli di rispettiva fabbricazione delle carrozze viaggiatori tradizionali. Durante il servizio i carrelli Socimi hanno così potuto dare ottima prova di sé.

Grazie al tipo di sospensione pneumatica ed agli accorgimenti costruttivi adottati, frutto di esperienze ormai collaudate su diverse reti ferroviarie del mondo, i carrelli Socimi Fast-Ride sono risultati i più graditi all'utenza che ha constatato in modo particolare le doti di confort di marcia. Infatti i viaggiatori seduti a colazione non lamentavano più quei fastidiosi sbalzi dovuti agli sghembi di binario o alle forti accelerazioni dovute agli ingressi in curva del treno alle velocità sostenute.

Il carrello Sistema Fast-Ride è atto a circolare a velocità di 160 km/h, ma si adatta benissimo a circolare su linee con velocità di esercizio di 180 km/h.

Dopo le positive esperienze e prove realizzate con i prototipi, la Socimi si è aggiudicata la fornitura di una prima serie di 42 carrelli.



Il nuovo treno «Blue Train» delle ferrovie coreane composto di carrozze di acciaio inox e dotate dei carrelli a sospensione pneumatica italiani costruiti dalla Socimi di Milano. (foto Socimi Spa.)

Le Knr, Korean National Railroad

Le Knr della Corea del Sud hanno una rete di 3.121 km con scartamento di 1.435 mm di cui 411 sono elettrificati a 25 kV 60 Hz ed una linea di 47 km con scartamento ridotto di 762 mm. Il parco rotabili comprende: 440 locomotive diesel-elettriche, 320 elettromotrici e 116 automotrici diesel, 2.152 carrozze e 16.236 carri merce.

La trazione a vapore è scomparsa da diversi anni, i cimeli ferroviari sono comunque visibili presso il Museo della Scienza di Seoul. La linea principale, la Seoul-Pusan, è quella che sopporta il maggior traffico ferroviario. Le Knr prevedono di completare l'elettrificazione entro un ventennio, ma per le Olimpiadi del 1988 entreranno in servizio speciali convogli supertrapidi di collegamento.

Per la storia: la prima ferrovia coreana fu inaugurata nel 1899 tra Incheon e Noryangjin per una lunghezza di 33 chilometri.

stabilimento SOCIMI di Arluno/Milano

S tecnologia e tradizione
SOCIMI viaggiano insieme

SOCIMI Direzione e Uffici: 20156 Milano - via Varesina, 115 - Tel. 02/3009.1 - Telex 323564 Socimi I
Stabilimenti: Binasco/Milano - Arluno/Milano - Gazzada Schianno/Varese - Sassari