



Fallisce l'incontro di confederali e autonomi con Demattè e Cimoli: l'azienda non sospende i licenziamenti

Fs, l'ira dei sindacati

Sciopero di otto ore venerdì 13 marzo

ROMA. Tutti d'accordo, tutti contro le Ferrovie e la loro decisione di andare avanti sulla strada dei licenziamenti. Le Fs non li sospendono e così anche i sindacati confederali si associano agli autonomi e scelgono la strada dello sciopero generale per venerdì 13 marzo dalle ore 10 alle 18. Resta in piedi inoltre l'astensione dal lavoro di macchinisti, capi stazione e capi deposito per mercoledì 11 marzo. Sarà una settimana dura, la prossima, per i viaggiatori. Le decisioni sono giunte al termine di un estenuante braccio di ferro. «O le Ferrovie sospendono o revocano i licenziamenti oppure sarà sciopero»: questo l'ultimatum lanciato ieri mattina da Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Fisafs e Sma. Confederali e autonomi, uniti per la prima volta in maniera così massiccia, fanno salire nuovamente la febbre nelle Fs, sempre sull'orlo di una crisi di nervi tra polemiche, licenziamenti, vicende giu-

diziarie e nuovi incidenti. Il bollettino di ieri racconta di un pantografo bruciato a Scurcola Marciana che ha provocato il blocco sulla Roma-Pescara per due ore, di un carro e di un locomotore in fiamme a Brindisi e Foggia. Così ieri i segretari generali dei cinque sindacati, in uno schieramento che non ha precedenti, hanno incontrato il presidente e l'amministratore delegato delle Fs, Claudio Demattè e Giancarlo Cimoli. Sguardi incrociati, ciglia nervose, tensione alle stelle e un arriverci carico di funesti presagi che in serata hanno trovato conferma. «Aspettiamo una risposta» hanno detto i sindacalisti senza sbattere la porta, ma quasi. Qualche ora dopo arriva il «niet» dei vertici aziendali e scatta la proclamazione dell'astensione per il 13 marzo. Il licenziamento dei due macchinisti per l'incidente dell'11 novembre alla Spezia, il licenziamento di un verificatore e la so-

sensione di altri addetti di Alessandria per il deragliamento di Pontedecimo del 28 novembre continuano a pesare sulla situazione aziendale. I sindacati ribadiscono «l'iniquità dei provvedimenti» per i tre licenziati (per i due addetti alla biglietteria fiorentina bisognerà verificare l'esistenza o meno del dolo). E l'Ucs (l'Unione dei capi stazione) conferma lo sciopero di mercoledì 11 marzo anche se venissero ritirati i provvedimenti. Solo se ci sarà una modifica della normativa disciplinare del contratto di lavoro - ammoniscono i capi stazione - si potrà impedire il blocco della circolazione, confermato anche da altre sigle (Comu, Sma, Ftucub e Rdb-Cub). Di pace sociale nelle Fs non parla più nessuno, alla vigilia del referendum contrattuale che scatta oggi. «Ho l'impressione che Demattè voglia affermare il suo potere con un ingresso in azienda alla Wanda Osiris, ma sbaglia di

grosso» dice il segretario di categoria della Uil, Sandro Degni. E al neopresidente ribatte anche Giuseppe Surrenti della Fit-Cisl: «Dice "chi sbaglia paga", come se prima non fosse così. E se sbaglia l'amministratore delegato o il presidente con quale parametro deve essere valutato?». Ma quello che preoccupa i sindacati è la ricerca dello scontro da parte delle Fs, dell'azionista, dei vertici e del management. «Non potevano stare con le mani in mano, una parte dell'impresa vuole creare confusione e sconcerto e determina le condizioni per la bocciatura del contratto» tuona Dino Testa della Filt-Cgil. Anche il mondo politico è in fermento per le Fs: il verde Pieroni invita Burlando «a farsi rispettare», il comunista Eduardo Bruno dice no ai licenziamenti. Burlando, solo in prima linea, allarga le braccia e spera che la tempesta si plachi.

M.F.



Il ministro ai Trasporti: «Ma ognuno pensi alle sue mancanze, non guardi quelle altrui»

I dirigenti nel mirino

Burlando: «Non poterli licenziare è ormai un'anomalia»

Alitalia: oggi in sciopero gli assistenti di volo

ROMA. Oggi si vola male con Alitalia. Proprio nel giorno in cui la compagnia aerea di bandiera si ripresenta al mercato con tariffe più aggressive sul fronte delle promozioni, ma intanto i sindacati degli assistenti di volo rovinano la festa. L'assemblea degli assistenti di volo ha infatti respinto ieri mattina il protocollo di intesa firmato dall'Alitalia e i sindacati lo scorso 27 febbraio. Di conseguenza viene confermato lo sciopero di oggi dalle 11 alle 15. L'agitazione interesserà gli scali di Roma e Fiumicino, ma lascerà indenni i collegamenti con le isole. La compagnia butta comunque acqua sul fuoco e si dice convinta di poter ridurre al minimo i disagi per i viaggiatori: «È stato predisposto un programma in grado di fronteggiare lo sciopero e teso ad assicurare sostanzialmente l'operatività». Ieri in un comunicato congiunto, gli assistenti di volo della Filt-Cgil, Fit-Cisl, Anpav, Sulta e Ugl-Gda minacciano una «reazione pesante» ben oltre lo sciopero di oggi ed annunciano la «costituzione di un coordinamento per organizzare la risposta». Tornando alla nuova offerta tariffaria Alitalia, si potrà volare da Roma a Firenze o da Milano a Venezia nei «fine settimana» al prezzo di 77mila lire (solo andata). Chi viaggia da Roma a Milano o Palermo, tra le 10 e le 15 oppure dalle 21 alle 24, pagherà 153mila lire (solo andata). Sui collegamenti europei Alitalia offre, ad esempio, una tariffa di trecentodiecimila lire per i voli Roma-Nizza (andata e ritorno) oppure una tariffa di poco meno di 400mila lire per i voli Roma-Londra (andata e ritorno).

GENOVA. Sicurezza, un assillo per il ministro dei trasporti Claudio Burlando. Ieri mattina il ministro era alla stazione marittima di Genova per inaugurare la nuova sede della direzione dei servizi per la sicurezza della navigazione. Ma se in mare Burlando può sentirsi sicuro, è a terra che i suoi sonni diventano inquieti, alimentati dalla catena di incidenti ferroviari, l'ultimo dei quali avvenuto domenica sulla linea Bologna-Firenze, dove un Eurostar ha tranciato il cavo dell'alta tensione. E proprio sugli incidenti si è innestata la polemica dei licenziamenti che ha scatenato l'ira dei sindacati.

Ministro, in tanti attaccano il fatto che non si possono licenziare i dirigenti. Anche Anna Donati, del consiglio d'amministrazione delle Ferrovie, dice che non bisogna fare giustizia sommaria. Lei com'erisponde?

«Io per primo ho denunciato il fatto che i dirigenti non si possano licenziare per scelta puramente aziendale. Però è anche un fatto concreto che molti dirigenti siano stati allontanati. Credo che bisogna fare un nuovo contratto dei ferrovieri che superi questa anomalia».

Intanto, però, i sindacati dicono che a pagare sono sempre gli stessi. Lei replica che paga chi sbaglia, ma allora perché non sono stati licenziati i 26 dirigenti incriminati per il grave deragliamento di Piacenza o quelli indagati per corruzione?

«Credo che quando a una persona siano contestate certe cose, non stia bene guardare gli altri. Se questa persona ritiene di non aver compiuto mancanze e che la sanzione sia troppo grave, esiste un giudizio arbitrale che può essere dato; eventualmente c'è anche il ricorso alla magistratura, ma speriamo che a questo non si arrivi e si faccia giustizia».

Il Comu sostiene che lei fa parte del partito dei licenziamenti?

«Non mi sono iscritto ad alcun partito, o meglio mi sono iscritto tanti anni fa quando ero un ragazzino e non ho mai cambiato idea. Ho semplicemente detto che su questa vicenda deve esserci un giudizio di merito, posizione che confermo. Non vedo altra possibilità. Siccome è stabilito che nei prossimi giorni di questo si occupi un collegio arbitrale che sarà presieduto da un arbitro super partes, più lasciamo che questo arbitro possa lavorare in serenità e meglio è».

Lei raccomanda alla politica di non ledere l'autonomia aziendale delle Fs. Non le pare, però, che in questo caso siano in gioco diritti fondamentali dei cittadini?

«Ci sono diritti fondamentali in gioco e l'azienda ha deciso come regolarli. Mi pare che sia bene seguire le procedure stabilite e firmate an-



Il ministro dei Trasporti Claudio Burlando

che dai lavoratori».

Intanto continuano gli incidenti. L'ultimo, quello di domenica, da cosa dipende?

«Dal fatto che in Italia abbiamo linee saturate tecnologicamente poco attrezzate. Abbiamo a disposizione treni nuovi che sono stati concepiti e costruiti per linee nuove; in realtà sono entrati in esercizio su linee vecchie».

Ministro, quando usciremo da

questa emergenza?

«Quello che sta succedendo dimostra che l'allarme che lanciò alla Camera a dicembre, e che secondo alcuni era un po' eccessivo, era più che giustificato. Ora, come si sa, si è avviato un programma di rinnovamento piuttosto radicale di queste strutture. Ma ci vuole il tempo di realizzare questi interventi».

Marco Ferrari

Un documento interno: sulla Bologna-Piacenza in un anno il 152% di guasti in più

La rete fa acqua, parola di Ferrovie

Gli Etr (i treni Intercity) sono troppo potenti per le linee aeree e troppo veloci per i binari esistenti.

BOLOGNA. Era tutto previsto. E non perché da anni lo vanno dicendo i ferrovieri che agguistano come possono i fili, le cabine e i binari. O i macchinisti che li guidano a duecentocinquanta chilometri all'ora sulle linee «di rango P», quelle destinate agli ex Pendolini ribattezzati Eurostar. Gli Etr 450 e gli Etr 500 non sono affidabili. Per via dei «materiali rotabili» (carrozze e locomotori), o del «dispositivo di pendolamento» che manda in avaria le casse (che sostengono le ruote), o dei pantografi troppo «aggressivi» che tendono a tranciare i fili elettrici, come è successo domenica pomeriggio sulle colline alle porte di Bologna. È scritto proprio così in un documento riservato e ad uso interno firmato «ASA Rete», l'area strategica d'affari delle Fs spa. È un documento ricco di cifre, che parte da un dato assai sperimentato dai passeggeri: dal '93 ad oggi i treni sono sempre più in ritardo. I treni veloci, soprattutto. Dagli Intercity ai Pendolini, ai pompamenti definiti Eurostar l'evoluzione non ha migliorato la specie. Tutt'altro. I vari Etr sono stati sperimentati in servizio e durante la prova hanno dato il meglio e il peggio di sé, provocando guasti, anomalie, ritardi. Troppo veloci per questi binari, troppo potenti per queste linee aeree. E poco affidabili. Il gergo è

molto aziendalista, si fa l'analisi e si propongono le soluzioni.

In una paginetta, l'Asa segnala a caratteri cubitali le «principali criticità» dell'Eurostar. Una riguarda, appunto, l'affidabilità delle carrozze dell'Etr 500. Che creano problemi, ammettono le Ferrovie. Anche se nel foglio successivo (possibili soluzioni) non dicono come intendano risolverli. «Insufficiente» l'affidabilità del dispositivo di pendolamento dell'Etr 450. La conseguenza? La struttura che sostiene le ruote si deteriora nel tempo fino a rompersi. Per contenere i danni, i macchinisti rallentano in curva azzardando così il vantaggio del treno superelece. La soluzione studiata dalle Ferrovie? L'affermazione d'obbligo è ovvia: «Rendere affidabile il dispositivo». Ma siccome nessuno ci crede, nella riga sotto si consiglia più pragmaticamente di non far circolare gli Etr 450 su linee di rango P. E così la prima generazione degli Eurostar è già in archivio. È stata un fallimento e si merita di finire in mezzo ai treni di serie B. Come se non bastasse, anche i pantografi rischiano la brutta figura. Ma in questo caso, quelle grosse «spine» che prendono energia dalla linea per trasmetterla al locomotore non hanno colpa. Sono semplicemente incompatibili con gli impianti, suc-

chiano troppa energia e la loro struttura rischia continuamente di spezzare il cavo. Sono troppo moderni, diciamo così, per adattarsi ad una linea troppo vecchia. Nel solito capitolo delle «criticità», le Ferrovie parlano di «elevata aggressività dei pantografi». E temono l'introduzione di nuovi Etr. La soluzione? Ci si mette una pezza. Siccome la linea è

l'Italia in due. L'analisi delle «criticità» si conclude con una ammissione: «Il sistema è saturo e sovrasaturato, senza gradi di libertà e non ammette deroghe». In parole povere, ci sono troppi treni che viaggiano, sopra e sotto strutture perdipiù vecchie e usurate. Solo a Bologna passano, arrivano e partono seicento treni. Lungo la Milano-Bologna ne

strecchia uno ogni due tre minuti. Non c'è nemmeno il tempo e lo spazio (i gradi di libertà) per «curare» i binari. E infatti, a parte quelli della squadra di pronto intervento (tre persone per ogni turno), gli operai addetti alla manutenzione intervengono solo la notte, nell'unico intervallo lungo tre ore e mezza. Sulla manutenzione, ormai, si è detto tutto. Se ne fa poca, si corre dietro al guasto, gli operai mancano e le squadre sono dimezzate. Eppure succede anche che a Bologna esista una macchina rinalzatrice ultra moderna che vale 12 miliardi e non funziona. Dovrebbe risanare i binari, rinalzare la ghiaia per evitare i rigurgiti, la massicciata che scende e il fango che sale creando il vuoto. Fu

L'alta tecnologia non va sulle linee usurate

quella che è e non si può cambiare dall'oggi al domani, sarà bene far viaggiare gli Etr con un solo pantografo (di regola dovrebbero essere due, uno in testata e l'altro in coda), eccezione fatta per il tratto tra Bologna-Roma. Ed è proprio lì, in un paesello di nome Monzuno, che due giorni fa il primo e il secondo pantografo hanno spezzato i fili e

tutto. Se ne fa poca, si corre dietro al guasto, gli operai mancano e le squadre sono dimezzate. Eppure succede anche che a Bologna esista una macchina rinalzatrice ultra moderna che vale 12 miliardi e non funziona. Dovrebbe risanare i binari, rinalzare la ghiaia per evitare i rigurgiti, la massicciata che scende e il fango che sale creando il vuoto. Fu

Ferrovieri alla sbarra

Deragliamento: chiesti 9 mesi

Ultime battute a Genova del processo che vede alla sbarra cinque dipendenti delle Ferrovie che nel lontano novembre '93 avrebbero provocato il deragliamento di un treno passeggeri in prossimità dello scalo merci di Terralba. Gli imputati devono rispondere di disastro colposo e lesioni personali. Il pm Giuliana Tondina ha chiesto per ciascuno nove mesi di reclusione. La sentenza è attesa nei prossimi giorni. Subito dopo l'incidente, avvenuto intorno alle 21 del 2 novembre '93 all'altezza dei binari del vecchio parco lavaggio, la commissione di inchiesta istituita dalle Ferrovie, aveva concluso i propri lavori sostenendo che i cinque ferrovieri non avevano attuato «pienamente gli obblighi professionali» e dunque erano da ritenere «parte in causa del disastro».

Consiglio di Stato

Licenziato e riassunto

Una storia bizzarra, quella di un dipendente delle Ferrovie assunto con la qualifica di «ausiliario viaggiante», riconosciuto idoneo a svolgere quel tipo di mansione, destinato a svolgere una nuova mansione, mandato in aspettativa per motivi familiari e licenziato perché non si era più presentato al lavoro. Ora, però, le Ferrovie devono riassumerlo. Lo ha stabilito il Consiglio di Stato dopo una lunga battaglia giudiziaria.

Novi Ligure

Dipendente Fs rubava il rame

Lo hanno preso mentre stava portando via il rame rubato insieme ad un complice. Angelo Neri, 41 anni, dipendente delle Ferrovie alla stazione di Novi Ligure (Alessandria), aveva riempito un camioncino di 400 chilogrammi di rame elettrolitico, per un valore di un milione di lire. Il furto che è costato caro ad Angelo Neri e al suo complice, Carlo Rutigliano, 32 anni: entrambi sono stati condannati a 2 mesi e 10 giorni di carcere, poi convertiti in 5 milioni di lire.

Pisa

Passaggio a livello spezza il paese

Un paese diviso a metà, quello di Acciaio in provincia di Pisa. La causa è nel passaggio a livello che si trova sulla strada principale. Ieri mattina l'ennesimo guasto (il quinto in poco tempo) ha nuovamente spezzato in due il paese e gli abitanti sono scesi in piazza per protestare contro le Ferrovie.

acquistata nel '95 per sei miliardi e mezzo. Altri sei se ne sono andati nell'arduo tentativo di modificarla. Nulla da fare. E lì ferma. Non serve. In tutta la stazione di Bologna c'è un solo trapano per lavorare sui binari. Ogni guasto un ritardo. Non dimentichiamolo, «il sistema è saturo». Dunque l'orario salta. Prendiamo il novembre del '93: l'86% degli Intercity arrivava con un ritardo contenuto entro i 5 minuti. Nel '97 la percentuale è crollata al 67%. Tre Etr su dieci superano i cinque minuti. Idem per gli altri treni a lungo percorso: dal 75% al 57%. Risollevano la media i locali. Mentre per i merci è un disastro: 28 minuti di ritardo nel '93, un'ora e dieci minuti l'anno scorso.

Infine, i guasti. Il documento dell'Asa li definisce «anormalità»: negli impianti di sicurezza, sui binari, lungo la linea elettrica. Tra il '96 e il '97, sull'intera rete, i guasti sono saliti da 1.601 a 1.763, con una variazione del 10%. Può sembrare poco, ma prendiamo solo il tratto Piacenza-Bologna, quello più «saturato», da 280 treni al giorno. Lì i guasti sono passati da 91 a 243, il 152% in più. Con la bellezza di 400 ore spese in pronto intervento e di 713 trascorse in ritardi.

Raffaella Pezzi