

Mercoledì 4 marzo 1998

2 l'Unità

BUFERA SULLE FERROVIE



Diliberto chiede che il ministro se ne vada. Bertinotti: «Sono per il ritiro dei licenziamenti non per mandare via qualcuno»

«Via Burlando, anzi no»

Rifondazione vuole le dimissioni, poi ci ripensa

ROMA. Licenziamento dei due ferrovieri: Rifondazione ne vuole la revoca. E vuole che anche il governo, «l'azionista di maggioranza», faccia qualcosa per evitare i due provvedimenti. L'ha chiesto ieri Bertinotti, chiudendo i lavori della direzione del suo partito. Il licenziamento, insomma, deve diventare un problema «politico». «E se questa richiesta, che è alla base dello sciopero generale della categoria, non fosse accolta si aprirebbe un contenzioso molto serio nella maggioranza». Bertinotti dice di più: «Io so che dopo questa frase si aprirà la solita diatriba: che fa Rifondazione? Esce dalla maggioranza? Io lo fa subito, fra un po' lo comunque, con la mia storia di sindacalista, dico che avrò un problema di coscienza a far parte di una maggioranza che accetta il licenziamento di due lavoratori, scelti come capri espiatori di un sistema che non funziona». Ritiro dei licenziamenti, dunque. Questa è la richiesta di Rifondazione. Qualcuno - il capogruppo alla Camera, Diliberto - durante la stessa riunione della direzione, era andato anche più in là. E aveva chiesto le dimissioni del ministro Burlando. Una richiesta, aveva subito

sostenuto qualche osservatore, più giocata in funzione del dibattito interno a Rifondazione (Diliberto da sempre è vicino a Cossutta) che sostenuta realmente. Comunque sia, quella richiesta è stata respinta un po' da tutti. A cominciare da Bertinotti: «Io sono per il ritiro dei licenziamenti, non per licenziare un ministro. Scherzi a parte, io sono perché le scelte del governo siano collegiali. Anche in questo caso». Alla fine, Diliberto ha rinunciato a formalizzare la sua richiesta, che non è stata più messa in votazione.

Del resto, le dimissioni di Burlando, avevano subito suscitato molte perplessità. Soprattutto nelle altre forze di maggioranza. Netto è stato Mussi, capogruppo della Sinistra Democratica alla Camera. «Per noi la posizione del ministro non è in discussione». Che sono più o meno le stesse cose che ha detto il presidente dei senatori verdi, Maurizio Pironi: «Il problema non è cambiare un ministro ma cambiare la politica delle Fs». E per essere ancora più espliciti: «Non vogliamo le dimissioni di Burlando ma il dimezzamento dei semidirettori e l'elenco dei consulenti esterni. Vogliamo, insomma,

trasparenza nella gestione». E il sindacato? Per tutti ieri ha parlato il leader della Cgil, Cofferati. Anche per lui «non c'è alcuna ragione per mettere in discussione il ministro Burlando: non vedo dove sia il nesso tra le scelte che sono delle ferrovie e il ruolo e funzioni del ministro dei trasporti». La Cgil insiste, però, perché sia sospeso il licenziamento dei due macchinisti coinvolti nell'incidente di La Spezia. Per questo ci sarà lo sciopero della categoria. Perché «il licenziamento di un lavoratore è una scelta estrema e non deve essere attuata in presenza di zone d'ombra o di dubbi sul reale andamento dei fatti contestati». Quindi, prima di tutto, bisogna aspettare di avere tutti «gli elementi di valutazione». Cofferati però ha qualche sospetto su tutta questa vicenda. Ecco: «Temo che la concatenazione delle decisioni pur diverse



prende dalle Fs non sia del tutto casuale e che una parte del gruppo dirigente voglia creare tensioni sul voto dei lavoratori per il contratto». Contratto «che introduce nuove norme che influenzeranno la gestione e che perciò potranno cambiare in profondità le Fs. C'è una voglia di conservazione che va battuta».

Il ministro dei Trasporti Claudio Burlando. In alto il segretario di Rifondazione comunista Fausto Bertinotti

A3 e Monteforte/Ansa



IL CASO

«I nostri treni sono sicuri»

BOLOGNA. Una linea colabrodo disseminata di incidenti? Frottole. La Bologna-Piacenza può apparire così se si leggono i dati con occhiali distorti, o con diletantismo. Treni a rischio? Ma quando mai! Il sistema ferroviario italiano, insieme a quello francese, «è il più sicuro del mondo». Correzione di rotta o interpretazione «doc» che sia, adesso le Ferrovie precisano, puntualizzano, distinguono. Prendono le distanze da quel documento che l'Unità ha pubblicato ieri e che le Fs non tenevano certo a pubblicizzare. Insomma, gettano acqua sul fuoco delle polemiche proprio nel giorno in cui parte una denuncia dell'Adusbef (associazione di difesa consumatori) alla Procura per i nuovissimi Etr 500 che registrano problemi tecnici connesso a collaudi di disservizi. Ventiquattro ore dopo la pubblicazione di un documento ad uso interno, firmato «ASA Rete» (l'area strategica d'affari delle Ferrovie) che forniva un quadro pesante, in particolare sul fatto che in un solo anno i guasti hanno avuto un'impennata del 152%, l'ingegnere Carmelo Abbadessa, direttore della zona di Bologna, corre ai ripari. Con una piccola premessa polemica: «L'informazione corretta non può limitarsi alla sola presentazione dei dati a non addetti ai lavori senza spiegarne le modalità di raccolta». Quindi l'affondo, tortuoso ma chiaro: «Il forte aumento del numero di "anormalità" alle infrastrutture della linea Bologna-Piacenza è più statistico che reale, non è indice di un grave e improvviso degrado della linea ma è dovuto alla classificazione fra le "anormalità" delle ritardate riattivazioni della circolazione treni a seguito di interruzioni di linea programmate per i lavori di ordinaria e straordinaria manutenzione. Inoltre nel primo semestre 1997, subito dopo il gravissimo incidente del Pendolino a Piacenza, per comprensibili motivi di emotività i tecnici hanno istituito numerosi rallentamenti, mentre i macchinisti hanno sovente segnalato difetti lungo i binari spesso risultati poi trascurabili». A supporto della sua tesi Abbadessa richiama il numero di guasti dell'intero servizio di produzione che fa capo a Bologna, fonte di ritardi certi. Dai 2.419 del '95, si era scesi a 2.038 nel '96 per poi risalire a 2.235 lo scorso anno, ma sempre includendovi le manutenzioni da tempo previste. Soprattutto, sottolinea l'ingegnere Fs, dal confronto emerge che dai 158mila minuti di ritardo complessivamente accumulati tre anni fa, e pari a 2.633 ore, lo scorso anno si era scesi a 146 mila (16 mila in più, però, rispetto al '96). Sul tronco nord in direzione Milano oltre un terzo dei 50mila minuti di ritardo è ancora una volta da ascrivere non a incidenti bensì a lavori precedentemente in calendario. «Il fatto è che da due anni ad oggi i treni circolanti sono aumentati - dice l'ingegnere - su una tratta che potrebbe reggerne 240 se ne hanno a volte 260 al giorno, e già questo è da solo un motivo di automatico incremento dei ritardi». Abbadessa critica l'eccessivo allarmismo dei media: «Parlare di mancanza di sicurezza in ferrovia è gravissimo dal punto di vista sociale perché spinge la gente a usare l'auto. E noi sappiamo che contro un massimo di venti morti all'anno in incidenti sui binari, che oltretutto coinvolgono i ferrovieri, sulle strade se ne contano settemila. E che la gente, quando parla di Ferrovia, vuole che tutto vada bene». Be', tutto tutto no. Ma neanche che ci sia un incidente al giorno.

Troppi guasti per parlare solo di coincidenze

Spettro sabotaggi ma tutti negano

ROMA. Dal fronte delle Ferrovie anche ieri arrivata la solita, ormai quotidiana, notizia di guai: stavolta la caduta di una linea aerea sulla Roma-Genova, la città di Claudio Burlando. Il ministro dei Trasporti e l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli possono fare tutti gli scongiuri del caso (auguri), ma non pensiamo di essere impententi cassandre nell'immaginare che la serie nera delle Ferrovie durerà ancora per un bel po'. Basta, del resto, dare un'occhiata ad una piccola statistica che le Fs preferiscono non divulgare più di tanto per un pudore sin troppo comprensibile: nel 1990 sono stati segnalati nei 16.000 chilometri di rete ferroviaria circa 20.000 guasti su cui si è stati costretti ad intervenire con azioni di manutenzione straordinaria. Nel 1996 le situazioni di emergenza sono salite a 36.000: cento al giorno.

Eppure, nonostante la «normalità» quotidiana del disastro ferroviario, non può non destare impressione lo stillicidio di «perdite» segnalato negli ultimi mesi dai bollettini di guerra delle Ferrovie. Non ci sono soltanto gli incidenti gravi con il loro drammatico prezzo di vittime innocenti immolate sull'altare delle ca-

renze ferroviarie. Le Fs si difendono mostrando statistiche in cui i nostri treni sono annoverati tra i più sicuri del continente. Ma, incidenti a parte, la catena dei guasti è sterminata e ad anello si aggiunge ogni giorno che passa un nuovo anello ad un ritmo esponenziale.

Anzi, proprio negli ultimi tempi, dopo l'uscita di scena di Necci ed il formarsi, pur tra mille difficoltà ed altrettante ambiguità, di un nuovo gruppo dirigente che punta ad invertire una china discendente durata decenni (o almeno prova a farlo), il mal oscuro delle Ferrovie ha mostrato sintomi sempre più gravi. Una coincidenza statistica amplificata nei suoi impatti emotivi dall'attenzione con cui l'apparato dei media segue in questi giorni la cronaca ferroviaria? È possibile anche se, di fronte all'impressionante ripetersi di locomotori che si fermano in aperta campagna come muli bizzosi, carrozze che prendono fuoco come cerini, linee ad alta tensione che vanno liberamente a spasso per il cielo, c'è persino chi si chiede se non ci sia qualcosa di più che semplici coincidenze dietro a tanto reiterato disastro.

Un sospetto terribile anche perché

IL PERSONALE FS	
Addetti per settore di attività (al 31 gennaio 1998)	
Materiale rotabile e trazione	35.527
Logistica integrata	2.449
Trasporto metrop. e regionale	610
Holding	5.603
Rete	52.943
Passeggeri	20.270
TOTALE	118.402

in gioco non c'è soltanto la quotidiana battaglia con i numeretti dell'orario ferroviario. In ballo ci sono la vita di decine di migliaia di persone che ogni giorno prendono il treno, la sicurezza delle migliaia di ferrovieri che fanno il loro dovere alla guida dei treni, l'ordinato svolgersi della vita civile di un paese «normale» in cui l'affidabilità del sistema dei trasporti dovrebbe essere uno dei pilastri indiscussi.

Sospetto terribile ed in quanto tale, pertanto, probabilmente da rigettare. Non si vede quale pur importante rivendicazione sindacale, quale battaglia per la conservazione di un potere che si sente minacciato, quale disamore per un'azienda di cui un tempo si era orgogliosi di far parte possano giustificare comportamenti di noncuranza, atteggiamenti lassistici o peggio ancora atti di consapevole danneggiamento le cui conseguenze finiscono inevitabilmente per tradursi in un drammatico gioco a rim-

piattino con la vite e con la morte.

Eppure, proprio il fatto che questo inquietante interrogativo abbia potuto farsi strada in questi giorni di caos ferroviario, sia pure come mera ipotesi teorica, dà l'idea del degrado, dell'incertezza in cui è precipitata la situazione e dell'urgenza con cui è necessario porvi rimedio. Una consapevolezza che dovrebbero avere tutti ben presente: il ministro, gli amministratori della società, ma anche i lavoratori che in questi giorni sono chiamati non solo a scioperare contro i licenziamenti, ma altresì ad esprimere il loro parere su un nuovo contratto per molti versi doloroso ma che, forse, può consentire di imboccare finalmente una strada nuova. Ma perché la rinascita sia più che un'illusione è decisivo che nelle Ferrovie ritorni un clima di fiducia e di dialogo: i guasti morali chiedono di essere riparati come quelli alla rete.

Gildo Campesato

Filt-Cgil scrive al Tesoro

«Basta esodi a peso d'oro»

La rottura tra sindacati e Ferrovie dello Stato è ormai consumata e i rappresentanti dei lavoratori scrivono direttamente all'azionista: il segretario generale della Filt-Cgil, Guido Abbadessa ha scritto al ministro del Tesoro, Carlo Azeglio Ciampi e al ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, per chiedere il blocco degli esodi incentivati che le Fs hanno ripreso come dimostra una lettera datata 27 febbraio. Secondo il leader della Filt-Cgil, «le iniziative che avviano nuovamente le procedure per gli esodi incentivati e indiscriminati di personale» violano il «contratto di lavoro appena firmato ed in questi giorni sottoposto alla consultazione dei lavoratori». Inoltre, secondo Abbadessa, gli esodi «rappresentano un grave spreco di risorse laddove si riferiscono soprattutto ad incentivare la cessazione del servizio di personale già in possesso dei requisiti pensionistici massimi e, spesso, (di personale) recentemente confermato in servizio dalle stesse Ferrovie dello Stato».

Nella lettera, peraltro inviata anche ai vertici delle Ferrovie, Abbadessa rileva che le iniziative per incentivare gli esodi intraprese dall'azienda sono «in contraddizione con spirito e obiettivi della recente norma legislativa che collega i pensionamenti ad esuberi correttamente individuati» e, inoltre, contrastano con «quanto contenuto nell'accordo del 2 febbraio 1997, nel quale si prevedeva la necessità di individuare una diversa soluzione del problema per questo personale».

È in base a queste considerazioni che il dirigente sindacale chiede «l'immediato blocco di queste iniziative». Nella lettera delle Fs diffusa da Abbadessa, si fa presente che dal 18 aprile si riapriranno i termini per gli esodi incentivati. Tale procedura, si legge nella lettera è riservata ai dipendenti che «abbiano almeno 35 anni di servizio utili a contribuzione, ed almeno 53 anni di età» o che abbiano «almeno 36 anni di contributi a prescindere dal requisito dell'età».

Per i lavoratori delle ferrovie sono due i livelli di contrattazione: nazionale e decentrato

Qui ora si contratta quasi come alla Fiat

Le Rsu fanno trattative sull'organizzazione del lavoro, gli orari e gli integrativi salariali. E si premia la produttività.

ROMA. Nelle ferrovie i livelli contrattuali sono due: nazionale e decentrato. Il potere negoziale è infatti affidato alla rappresentanza nazionale e a quella articolata nelle Rsu (rappresentanze sindacali unitarie) a livello locale che sono circa 400 per 120.000 dipendenti. C'è poi una sede regionale che tratta alcune materie non economiche come la concertazione delle iniziative per il trasporto locale e quella sugli organici dopo che le Rsu hanno contrattato i fabbisogni di personale: un ferroviere di troppo a Perugia non sarebbe in esubero (e non andrebbe in pensione anticipata) se a Foligno fosse accertato un buco nell'organico. Riguardo agli esuberi, la vera contrattazione riguarda i fabbisogni di personale che sono negoziati appunto dalle Rsu.

Nessuna anomalia dunque, da questo punto di vista. La vera anomalia è che si tratta di un contratto aziendale, nel senso che si applica solo ai dipendenti della Fs-Spa,

seppure numerosi e diffusi capillarmente nel territorio. La prospettiva è quella di un contratto nazionale del trasporto su ferro, che si accompagnerebbe alla riforma istituzionale delle Fs con la separazione in diverse società fra rete, servizio di trasporto passeggeri, merci e trasporto locale. Un contratto nazionale che potrebbe comprendere le stesse ferrovie concesse, mentre per il trasporto passeggeri non si esclude la gestione da parte di una società mista Fs-privati, mentre altre società potrebbero offrire il servizio in concorrenza. Come avviene nelle telecomunicazioni: il contratto aziendale Sip è stato superato da quello nazionale Tlc, con gli integrativi Tim, Telecom e Omnitel.

Torniamo ai livelli del negoziato sindacale. Fino all'ultimo contratto sul quale stanno discutendo le assemblee dei ferrovieri per approvarlo, c'è stato un solo livello contrattuale sulle retribuzioni di base o accessorie -, quello nazionale.

Ora invece le Rsu contrattano l'organizzazione del lavoro, gli orari e gli integrativi salariali. Come alla Fiat c'è un contratto di produttività rispetto all'accordo nazionale dei metalmeccanici, nelle ferrovie ogni Rsu negozia il «premio di risultato annuale» mettendosi d'accordo con l'azienda sugli obiettivi di produttività fissati all'inizio dell'anno. Ma questo premio è ancora una parte marginale della retribuzione, con punte massime di 120.000 lire al mese. Anche nel precedente contratto del '94 veniva riconosciuto un potere negoziale alle Rsu, che però era quasi inefficace nella parte salariale.

Il contratto dei ferrovieri consta di una parte generale e di parti specifiche. Le parti specifiche fanno riferimento alla nuova strutturazione delle Fs per «Aree strategiche di affari» (Asa). Abbiamo così il capitolo dell'Asa Rete relativa alle infrastrutture, con due sottotitoli: circolazione e manutenzione. Il primo regola il lavoro di capista-

zione, di macchinisti manovratori che portano il treno in deposito ecc. Il secondo soprattutto quello degli operai.

Segue il capitolo dell'Asa Materiale rotabile e di trazione. Un settore decisivo, i suoi lavoratori permettono ai treni di camminare. Si tratta dei macchinisti per la trazione, e degli operai e tecnici delle officine per la manutenzione dei convogli. Ed ecco l'Asa Passeggeri con gli addetti alla vendita (biglietterie) e il personale viaggiante (ferrovieri che ci controlla il biglietto). Questo è il settore dell'esercizio, del servizio di trasporto per i viaggiatori che in base alla direttiva Prodi in applicazione delle indicazioni dell'Unione europea, dovrebbe essere separato dall'infrastruttura in una Spa a parte. All'inizio la società sarebbe interamente pubblica, ma potrebbe aprirsi alla partecipazione dei privati. In nome della libera concorrenza nell'Unione anche per il trasporto fer-

roviario, l'infrastruttura deve essere autonoma dall'esercizio per consentire alle società ferroviarie degli altri paesi di offrire il servizio anche in Italia (e viceversa per le Fs italiane). La liberalizzazione comporta che anche la Fiat, volendo, possa offrire un Venezia-Torino sui propri treni.

Un altro capitolo del contratto riguarda l'Asa Logistica integrata, definizione gergale per indicare il trasporto merci. Questo settore riguarda la capiggione e il personale delle filiali di marketing, essendo i macchinisti delle locomotive dei treni merci regolati nel capitolo Trazione. Infine c'è la parte specifica delle Attività amministrative o tecnico-specialistica. Qui troviamo tutti gli impiegati degli uffici, compresi i quadri ma esclusi i dirigenti. Qui sono i cosiddetti segretari tecnici, personale specializzato come quello che segue i vari cantieri.

Raul Wittenberg

Sergio Ventura

l'Unità

DIRETTORE RESPONSABILE: Mino Fucillo
VICE DIRETTORE VICARIO: Gianfranco Testino
VICE DIRETTORE: Pietro Spataro
CAPO REDATTORE CENTRALE: Roberto Gressi

UFFICIO DEL REDATTORE CAPO: Paolo Baroni, Stefano Pralogni, Rosella Ripet, Cinzia Romano

REDAZIONE DI MILANO: Onesto Pivetta
ART DIRECTOR: Fulvio Faloni
SEGRETERIA DI REDAZIONE: Silvia Garaboldi

CAPISERVIZIO: Paolo Soldati
POLITICA: Omero Cial
ESTERI: Anna Tarquini
CRONACA: Riccardo Ligutti
ECONOMIA: Alberto Cortese
CULTURA: Toni Jop
SPETTACOLI: Renato Puggini

"L'Arca Società Editrice de l'Unità S.p.A."
Presidente: Francesco Riccio
Consiglio d'Amministrazione: Marco Fodda, Alfredo Medici, Italo Prato, Francesco Riccio, Gianluigi Serbelli
Amministratore delegato e Direttore generale: Italo Prato
Vicedirettore generale: Dario Azzeolino
Direttore editoriale: Antonio Zallo

Direzione, redazione, amministrazione: 00187 Roma, Via dei Due Macelli 23/33
tel. 06 699661, fax 06 6783555
20124 Milano, via F. Casati 32, tel. 02 67721
Quotidiano del Pds - licenza di n. 243 del registro stampa del trib. di Roma, licenza come giornale munito nel registro del tribunale di Roma n. 4555

Certificato n. 3408 del 10/12/1997