



Dalla commissione di garanzia forti dubbi sulla liceità dei blocchi delle Fs dell'11 e del 13. «Ci vuole uno stop di 10 giorni»

Fs, la catastrofe continua

Salta la linea aerea della Genova-Roma, traffico bloccato. E sugli scioperi è scontro aperto. Cimoli non recede sui licenziamenti: «Serve rigore, ma il sindacato mi è indispensabile»

ROMA. È un effetto domino, una catastrofe. Non passa giorno che la rete ferroviaria italiana non dia segni di essere un rottame. Il locomotore dell'Intercity 509 ha causato ieri sera la caduta della linea aerea lungo il tracciato tirrenico delle ferrovie, tra Campiglia e Follonica. La linea ferroviaria Genova-Roma è stata interrotta in quel punto. Sono stati ancora una volta i pantografi dissestati del locomotore - che a differenza di quanto accaduto anche nei giorni scorsi non trainava un Eurostar, ma un Intercity - a far cadere la linea aerea di alimentazione mentre il convoglio procedeva sul binario dispari, cioè in direzione Roma. La caduta dei cavi ha però interessato anche il binario pari, anch'esso quindi interrotto, ma che per primo dovrebbe essere ripristinato. Sul servizio a pezzi incombono gli scioperi. Due in tre giorni e molti disagi in vista per gli utenti: questo lo scenario che si sta profilando dopo il ritorno del conflitto sindacale confederale nelle Ferrovie. Otto ore l'11 marzo quando ad astenersi dal lavoro saranno le organizzazioni di base (Comu, Ucs, Ftut, Rdb); otto ore il 13 quando Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Fisas e Sma, compatti nelle strategie che li accumulano ormai da mesi, esprimeranno con lo sciopero il dissenso verso i prime tre licenziamenti decisi dalle Fs. Mentre il braccio di forza fra azienda e sin-

dacati è in azione, prosegue quello fra organizzazioni sindacali. Il Comu invita i colleghi a scioperare tutti insieme l'11 ma l'atto sembra più che altro una formale gentilezza. E poi c'è il referendum sul contratto. Ma arriva il primo sbarramento serio. Gli scioperi dell'11 e il 13 marzo violano la delibera della Commissione di garanzia. La norma violata, una novità rispetto alle vecchie regole, riguarda l'intervallo fra più azioni di sciopero e che non può essere inferiore ai 10 giorni. Sui licenziamenti il governo sta con Burlando. Scuramente Ciampi. «Nessuno vuole predicare soluzioni di carattere punitivo, ma che vi sia l'esercizio pieno di tutte le regole che vigono in un contratto di lavoro, penso che su questo non si possa non essere d'accordo». E, del resto, le nuove Fs non vogliono essere solo licenziamenti. «Non siamo guerrafondai. Abbiamo bisogno del sindacato, perché non ce la facciamo a ricostruire le ferrovie senza il sindacato. Ma ci sono momenti in cui l'azienda deve fare l'azienda e far rispettare le regole. Ci sono stati comportamenti improntati a gravi negligenze che vanno puniti con il massimo della sanzione prevista dal contratto». È quanto dichiara l'amministratore delegato delle ferrovie, Giancarlo Cimoli, in un'intervista oggi a «Il sole 24 ore». «Ci sono stati com-



portamenti improntati a gravi negligenze che vanno puniti con il massimo della sanzione prevista dal contratto. Non credo - sottolinea - che il sindacato migliore, stia difendendo chi ha causato incidenti, con nove passeggeri feriti per essere passato con il semaforo rosso, a una velocità di gran lunga superiore a quella consentita. «Nessuna linea dura»: è quanto ha detto il presidente delle Ferrovie dello Stato, Claudio Demattè. «Ho semplicemente chiesto a tutti i lavoratori delle Ferrovie dello Stato - ha aggiunto Demattè - maggiore responsabilità e null'altro».



R.E.



L'amministratore delle Ferrovie dello Stato Giancarlo Cimoli. A sinistra il ministro del Tesoro Carlo Azeglio Ciampi

Licenziamenti: si insedia il collegio «super partes»

Sarà un caso, ma il giorno dopo la proclamazione dello sciopero di otto ore che unisce sindacati confederali ed autonomi, finalmente il collegio arbitrale che dovrà esprimersi sulla liceità o meno dei licenziamenti dei ferrovieri si concretizza. Il collegio si insedia oggi, con l'arrivo del presidente Mario Rusciano. Sono serviti tre giorni di trattative frenetiche tra Governo ed azienda e all'interno dell'esecutivo (ci sono stati incontri tra il ministro dei trasporti Claudio Burlando, il presidente del Consiglio Prodi e il vice presidente Walter Veltroni), ma alla fine la figura «super partes» si può mettere al lavoro. Il presidente del collegio arbitrale, Rusciano, ha fatto parte della commissione di garanzia ed è docente di diritto del lavoro all'Università di Napoli. L'insediamento dell'organo, previsto dal vecchio contratto di lavoro dei ferrovieri e inserito anche nel nuovo contratto ancora non entrato in vigore, è l'unico strumento che può consentire un arbitrato su provvedimenti dell'azienda Fs, come sanzioni, licenziamenti. Dopo il pronunciamento del collegio, il lavoratore, se riconosciuto «colpevole», può ricorrere alla magistratura. Non c'è invece possibilità di appello per l'azienda che, in caso di riconoscimento dell'errore, dovrà reintegrare il lavoratore. Per ora restano confermati i due giorni di sciopero per l'11 e il 13 marzo. Ma se il collegio lavora in tempi molto veloci, come auspicato dallo stesso ministro Burlando, non è escluso che la decisione che prenderà incida anche sugli scioperi.

Secondo l'Alitalia settanta hanno aderito e quattrocento si danno malati

Voli regolari, strade no

Lo sciopero dei controllori blocca la Roma-Fiumicino



Fine settimana a rischio blocchi

degli autotrasportatori saranno Milano, Como, Cuneo e Torino dove si svolgeranno i cortei degli automezzi. «Il più imponente - avverte la federazione degli autotrasportatori - sarà quello di Como, sabato 7 marzo, con una sfilata di 200 bisonti della strada». Domenica quindi si svolgerà il consiglio nazionale della Fai che «in mancanza di segnali da parte del Governo» deciderà di attuare il fermo del 15 marzo. «Sono gli effetti di una poco adeguata gestione del rapporto tra Governo e imprese di autotrasporto - ha spiegato Paolo Ugge, segretario generale della Fai - situazione che sta a dimostrare la necessità di un ripensamento dell'intera politica dei trasporti e che deve riguardare non solo le Ferrovie ma anche la questione dell'autotrasporto».

ROMA. Primo weekend di marzo a rischio per i vacanzieri della domenica di Piemonte e Lombardia che potrebbero trovare sulle loro strade cortei di Tir e possibili ingorghi in attesa del blocco nazionale dell'autotrasporto previsto per il 15 marzo. Le città interessate dalla protesta

ROMA. Voli assolutamente regolari (almeno a sentire l'azienda), 70 dipendenti in sciopero e 400 malati (sempre a sentire l'azienda), ed un paio di centinaia di assistenti di volo aderenti alle organizzazioni di base, impegnati per alcune ore a stringere in stato d'assedio la palazzina degli uffici dell'Alitalia a Fiumicino dove si erano dati appuntamento l'amministratore delegato, Domenico Cempella ed i dirigenti sindacali «colpevoli», a detta degli scioperanti, di aver siglato un'intesa lesiva dei loro diritti. Di contorno, nell'autostrada che collega Roma a Fiumicino, almeno quattro chilometri di auto in coda, bloccate dal corteo dei manifestanti.

Clima da autunno caldo, dunque, quasi una anticipata celebrazione del trentennale del '68, ieri mattina in Alitalia. Come se stesse ritornando i tempi più duri e paralizzanti dell'era Schisano, quando i piloti arrivarono addirittura ad invadere le piste e bloccare gli aerei in partenza.

Ieri mattina gli assistenti di volo sono limitati ad un tempestoso sit-in davanti agli uffici con lanci di uova e monetine a spese soprattutto di un sindacalista della Uil, ad una irruzione nell'aerostazione per fare opera di volantaggio tra i viaggiatori ed incassare la solidarietà (e gli abbracci) di Valeria Marini, ad un corteo di auto sufficientemente lente per mettere in coda il traffico. Ma per le prossime settimane vengono annunciate nuove e decise iniziative di lotta contro l'accordo sottoscritto il 26 febbraio da azienda e sindacati confederali «mirato unicamente - sostengono le organizzazioni di base - a ridurre ulteriormente il costo del personale, a peggiorarne le condizioni normative e contrattuali e creare problemi occupazionali».

Il nocciolo della contestazione riguarda il passaggio della flotta di Md11 da Alitalia alla controllata Team. Di conseguenza, steward ed hostess che hanno scelto di non passare alla nuova compagnia (a costi più bassi), si troveranno con me-

Ai manifestanti arriva anche la solidarietà di Valeria Marini

no lavoro e saranno costretti ad accettare i contratti di solidarietà. L'operatività degli Md11 verrà assicurata da lavoratori nuovi assunti da Team, ovviamente con stipendi più bassi. Inoltre, nel 2000 si tornerà ad un unico sistema contrattuale tra Alitalia e Team, ovviamente a condizioni meno vantaggiose di quanto quattro chilometri di auto in coda, bloccate dal corteo dei manifestanti.

E che il momento non sia dei più facili per i confederali, impegnati nella difficile opera di risanamento della compagnia, lo dimostra anche una dura presa di distanza dalla propria federazione di riferimento da parte dei piloti aderenti alla Filt-Cgil che esprimono addirittura «profondo dissenso nei confronti di qualsivoglia consociativismo e comitato d'affari».

Agitazioni (quattro ore venerdì ed altre otto lunedì 16 e giovedì 26 marzo) vengono intanto annunciate dal personale di Civilavia.

L'acuirsi della tensione sindacale, se non si troverà una soluzione in tempi brevi, rischia di guastare le uova nel paniere di Cempella che si appresta a mettere a punto gli ultimi dettagli per presentare agli investitori internazionali la bontà dell'investimento nella compagnia aerea italiana. «Nelle prossime settimane mi reherò nelle principali piazze finanziarie europee (Parigi, Amsterdam, Zurigo, Londra, Francoforte) e negli Stati Uniti per presentare l'aumento di capitale», ha spiegato ieri nel corso di un incontro (quello contestato ieri dagli assistenti di volo in sciopero). L'operazione, oltre agli stanziamenti di soldi pubblici, prevede il collocamento di 750 miliardi presso privati.

Nei giorni scorsi, anche il presidente dell'Iri, Gian Maria Gros-Pietro aveva confermato l'intenzione dell'azionista pubblico di scendere



La protesta degli assistenti di volo davanti alla palazzina uffici Alitalia di Fiumicino

Vergati/Ansa

sotto quota 51% del capitale Alitalia. «La nostra intenzione - Aveva detto Gros-Pietro - è discendere sotto la maggioranza assoluta in Alitalia entro il 1998, subordinatamente alle direttive che riceveremo dal Governo. Ma, immediatamente, stiamo eseguendo un aumento di capitale che diluirà la partecipazione dell'Iri nella compagnia di bandiera facendo crescere quella dei privati».

«Ho l'impressione - ha detto ancora Cempella nel suo discorso ai delegati sindacali con un chiaro riferimento all'agitazione in corso ma non solo - che non tutti abbiano capito la serietà del momento. Questa è un'azienda che ha fatto grandi cose in due anni con il contributo di tutti - ha sottolineato - Però state attenti a non disperdere il vantaggio e, soprattutto, non restate sordi a quanto indicato dal piano di risanamento e sviluppo, perché i 444 mi-

liardi di utile - dopo dieci anni - non sono tutto. Bisogna guardare al futuro in un'ottica manageriale, con lo sguardo rivolto al mercato perché è con esso che dobbiamo misurarci giorno dopo giorno. Non è più il momento di fare bassa cucina - ha proseguito - se vogliamo crescere».

Ieri, intanto, è partita la campagna tariffaria di primavera che prevede forti sconti sulle tratte intercontinentali.

Un black-out di un minuto fa impazzire gli scambi ferroviari

Milano, caos nelle stazioni

Ritardi di più di un ora per tutta la mattinata. Gravi disagi per i pendolari.

MILANO. Ferrovie senza pace anche a Milano. Un guasto, banalissimo, ad una cabina di trasformazione dell'Enel che alimenta i sistemi di servizio di sicurezza (scambi, semafori e così via), in due stazioni, ha creato una interminabile catena di problemi a decine di convogli delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie Nord. Ritardi pesanti, da 15 minuti a un'ora. Disagi per migliaia di pendolari che ogni mattina raggiungono la città dalla provincia. E c'è anche un piccolo giallo sulla durata del black-out.

È incominciato tutto verso le 7.40. In una cabina primaria di trasformazione di Musocco, zona nord ovest, si verifica un guasto meccanico: salta un variatore di tensione. Il risultato è che tutte le utenze servite da quella cabina rimangono senza energia elettrica. Il problema interessa tre zone della città per un totale di 20 mila abitanti e, soprattutto, i sistemi di sicurezza e di servizio delle FS delle stazioni di Lambrate e del Passante ferroviario. Ma il Passante viene utilizzato anche dai treni delle Ferrovie

computer, insomma, se manca la corrente anche per un solo minuto, lungo le linee ferrate italiane è ancora necessario intervenire manualmente. Anche i convogli Fs hanno avuto problemi soprattutto alla stazione di Lambrate, il cui sistema di servizi e di sicurezza è stato colpito dal guasto alla cabina di Musocco. Una trentina di treni in arrivo hanno subito rallentamenti e soste. Qui i ritardi sono comunque stati meno pesanti non superando i venti minuti.

Ma non è bastato il black-out. Ieri mattina, verso le 7.45, su una carrozza del Varese - Milano, si è rotto il compressore che consente il funzionamento dei freni e l'apertura e chiusura delle porte. Il guasto, verificatosi nei pressi della stazione di Mozzate ha costretto il personale viaggiante a procedere lentamente fino a Saronno. Anche qui i pendolari sono arrivati in stazione con un ritardo di circa 15 minuti. Un'altra giornata da dimenticare per le ferrovie italiane.

Elio Spada