



Il collegio arbitrale rinviato a lunedì e nell'attesa si lavora per trovare la via d'uscita ed evitare una settimana di disagi agli utenti

# Diplomazia antisciopero

## Fs, in arrivo la sospensione dei licenziamenti?

ROMA. Grandi manovre per evitare la paralisi delle ferrovie la settimana prossima con due giorni di sciopero, uno dietro l'altro. Mercoledì 11 si fermano i macchinisti e capistazione e i rispettivi sindacati autonomi, e venerdì 13 il resto dei ferrovieri di tutti gli altri sindacati confederali compresi. Per la credibilità del governo e della Fs-Spa sarebbe la fine, dopo due settimane di incidenti e polemiche.

La questione è, lo sappiamo, quella del licenziamento di tre macchinisti coinvolti in altrettanti incidenti, motivo degli scioperi. La soluzione che si profila è necessariamente diplomatica. Si tratta di salvare la posizione delle Fs che - appoggiate dal governo - non possono ritirare la misura, il ripensamento equivale al confessare di aver deciso a cuor leggero. Si tratta di salvare la posizione dei sindacati che per revocare lo sciopero chiedono la sospensione dei licenziamenti. Anzi, come ha detto il

leader della Cgil Cofferati, la sospensione «della esecutività» dei provvedimenti. Chi può compiere una mossa che salvi capra e cavolo? Mauro Rusciano, presidente del collegio arbitrale sulle misure disciplinari nelle Fs, di nomina freschissima. Anche se il collegio non si è ancora costituito, il presidente potrebbe chiedere alle Fs di sospendere l'efficacia dei licenziamenti per lasciare al collegio il tempo di esaminare la vertenza. Le Fs - a quanto ci risulta non aspettano altro - aderiscono all'invito, sospendono i licenziamenti e a quel punto per i sindacati cade la motivazione dello sciopero. Una soluzione, questa, caldeggiata a Botteghe oscure. E ne avrebbero parlato per telefono anche Cofferati e il ministro dei Trasporti Claudio Burlando. Ed è l'unica maniera per uscire da una situazione di stallo anche procedurale. Perché il collegio arbitrale possa insediarsi occorre non solo che entrambe le parti abbiano

nominato i rispettivi rappresentanti; e finora lo ha fatto - dal 27 febbraio - soltanto l'azienda indicando il suo responsabile della sicurezza Giampiero Monfardini. Ma è necessario pure che i lavoratori colpiti dal provvedimento facciano ricorso al collegio arbitrale, nominando il loro difensore attraverso i sindacati di appartenenza. Ciò non è ancora avvenuto perché i sindacati condizionano l'assenso della procedura alla sospensione dei licenziamenti. Diciamo per inciso che dei tre macchinisti, due sono della Cgil e uno del Comu: il rappresentante di parte sindacale - terzo membro del collegio - sarà espressione della Cgil o del Comu a seconda del caso preso in esame al momento.

Il cerchio si chiude con la commissione di garanzia dei servizi essenziali - convocata per oggi d'urgenza dal presidente Gino Giugni-

che impone a uno dei due gruppi di scioperanti di spostare la protesta. La regola vuole infatti che tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione di quello successivo debbono passare almeno dieci giorni: qui v'è solo un giorno fra i due scioperi. I macchinisti dello Sma, per protestare contro questo termine di dieci giorni, hanno provocatoriamente proclamato 21 giorni di sciopero sino a fine anno. Le previsioni sono che il collegio non si insedierà prima di lunedì, ma i tempi diventerebbero troppo stretti per evitare il blocco di mercoledì. Pare che i sindacati vogliono prima la conclusione del referendum sul nuovo contratto di lavoro, e la chiusura delle urne è prevista per domani. Intanto dovrà concludersi la manovra diploma-

ta per le sospensioni. In due anni e mezzo le Fs hanno licenziato 79 ferrovieri, in gran parte personale di stazione e viaggiante per gravi illeciti come furti o forte assenteismo. Nessuno di questi con le imputazioni che gravano oggi sui tre macchinisti. La tensione nel personale è ai massimi. Ciò preoccupa il segretario della Uilt Sandro Degni, perché mette a rischio il consenso al nuovo contratto: con la linea dura - spiega - il messaggio che passa è «questo è il contratto dei licenziamenti e un ferroviere prima di votare si ci pensa sei volte e alla fine vota no». Sembra dargli ragione il Comu, contrario all'accordo, facendo sapere che a Torino i macchinisti hanno lo hanno bocciato col 91% dei no.

Raul Wittenberg

### Bloccata la Roma Pescara

SULMONA. Due ore di stop sulla linea Roma-Pescara, per un banale incidente. Un carrello usato per lavori di manutenzione si è ribaltato al valico Carrito-Ortona, tra la Marsica e la Valle Peligna. I treni da e per le due località sono stati fatti fermare alle stazioni di Sulmona ed Avezzano. Il carrello era utilizzato da due addetti del «Centro di produzione» di Sulmona per compiere lavori di manutenzione ai cavi di alimentazione elettrica della linea ferroviaria. Per cause in corso di accertamento il carrello è uscito dai binari, restando incastrato al centro della ferrovia. E sempre ieri, alla stazione di Rho, solo un miracolo ha evitato un nuovo incidente. La denuncia è del Comu che racconta la dinamica dell'episodio. «Intorno alle 7 - dice Giulio Moretti, coordinatore nazionale del sindacato - alla stazione di Rho un treno ha superato un segnale rosso. Il macchinista ha frenato tardi. Fortunatamente non è successo nulla e oggi quel macchinista è sottoposto dall'azienda a visita medica». Moretti fa rilevare che l'inconveniente è avvenuto nello stesso turno lavorativo che lo scorso 2 febbraio ha interessato il treno deragliato sulla Varese-Milano.

### Ascoli sabotaggi ai binari?

ROMA. Un gesto dimostrativo nei confronti delle Ferrovie dello Stato, compiuto molto probabilmente da qualcuno interno all'azienda. E questa, pur fra molte cautele, la principale pista d'indagine sul sabotaggio messo in atto nella notte fra lunedì e martedì all'interno della stazione ferroviaria di Ascoli Piceno. Ignoti hanno forzato un carro merci in parcheggio contenente blocchi di grafite destinati alla fabbrica Sgl Carbon, facendone rotolare cinque sul primo binario di circolazione, e puntellandone uno da sei quintali, lungo 1,25 metri, in modo da ostruire il transito dei convogli all'ingresso dello scalo. In quel tratto della linea interna San Benedetto-Ascoli Piceno i treni viaggiano ad una velocità massima di cinque chilometri orari, e quel binario è normalmente impiegato soltanto per le partenze. Questi elementi, uniti al fatto che solo un dipendente delle ferrovie (o dell'Sgl) poteva essere informato sulla natura del carico dei merci e allo stesso tempo essere in grado di compiere la manovra per aprire il portellone senza farsi travolgere dalla grafite, fanno propendere la polizia ferroviaria di San Benedetto del Tronto per l'ipotesi di un attentato «interno» alle Fs.

IL CASO. Bologna, tecnologie europee inutilizzabili

## Tredici miliardi su un binario morto

BOLOGNA. Si chiama «PM 150 FS». È gialla, lunga 300 metri. È unica al mondo. Tecnologia tedesca (Plasser) e italiana (Fs). È una risanatrice che oggi vale circa 13 miliardi, ferma sui binari morti del mega cantiere di Bologna Ravone. Dovrebbe risanare i binari delle linee principali, soprattutto. Per evitare i cosiddetti rigurgiti, la massicciata di ghiaia che cede nel tempo facendo salire il fango e creando il vuoto sotto i binari. Ma ora è lì, ferma, spaccata in due, un pezzo da una parte, un pezzo dall'altra. Dieci operai alle dipendenze di un capo tecnico la stanno aggiustando. Da tre anni aggiungono e tolgono pezzi, modificano gli accessori nell'arduo tentativo di farla lavorare come dovrebbe. Un «taglia e cuci» senza fine. È nuova ma non funziona. È la «testa» che non va, l'idea è buona però il progetto ingegneristico non lo sta dietro. Dal '95 ad oggi ha percorso solo dieci chilometri. Tutto roddaggio, molte prove, molta sperimentazione. È lenta, è fuori sagoma rispetto ai binari, gli operai rischiano di intossicarsi col polverone di cemento che produce, in stazione non si può usare perché scava troppo in profondità rischiando di tranciare gli impianti idraulici ed elettrici. Tra qualche giorno sarà trasferita a Venezia, lo hanno già comunicato alla squadra. «Andrà ad operare su linee secondarie, dove c'è meno traffico,

perché è lenta. Sì, lavora bene ma è lenta» spiegano i dirigenti delle Ferrovie. Ma subito dopo il direttore del centro Nord, Carmelo Abbadessa, precisa che la destinazione potrebbe essere Firenze o Torino, «la trasferiremo dove ci sono gli organici sufficienti a starci dietro».

L'idea della PM 150 è innovativa: la macchinina solleva i binari, asporta la massicciata, mescola la ghiaietta col cemento e costruisce uno strato impermeabilizzato a prova di fango. La novità sta tutta nel telo nero e nella soletta di cemento stesa sotto i binari. Ma quella novità, che fa di una normale risanatrice una super risanatrice unica al mondo, non dà risultati.

L'ordine d'acquisto risale all'aprile del '93. Costo: sei miliardi, trecentomilioni e quattrocentomila lire. Sei mesi il tempo previsto per il collaudo definitivo, anche se l'assistenza Plasser è garantita in eterno. In tre anni sono stati spesi altri sei-sette miliardi (tra nuove tecnologie e lavoro umano) per adeguarla ai binari, per dotarla di cisterne porta acqua e porta cemento, di carri vagliatori del pietrisco. Marcia a 50 metri l'ora, ha bisogno di lunghe interruzioni. Risana e posa i teli, ma col cemento le difficoltà crescono. Gli operai che l'hanno vista crescere dicono che il progetto ingegneristico è sbagliato: «È una macchina tradizionale con un qualcosa in più che

non funziona». Quel qualcosa in più è l'impianto di compattazione del cemento. Non sono troppi tre anni per un roddaggio? Ridono: «Se continuiamo così andiamo avanti anni. Un privato avrebbe risolto la questione in dodici mesi». Il trasferimento non è gradito, «ci hanno fatto fare corsi particolari. Ora dovrebbero ricominciare tutto daccapo a Venezia». Dopo trentanni e tredici miliardi, cambia la sala riannunziata. Un dirigente spiega: «Quella macchina l'anno acquistata a Roma, poi è arrivata da noi per le prove. Certo, ha qualche guaio, ma è in corso la messa a punto». Tre anni non sono troppi? «È un esperimento e come tutti gli esperimenti non si risolvono in poco tempo». Quando si risolverà non si sa. Parla Carmelo Abbadessa: «Non si possono fare previsioni. Tra l'altro, si va a rilente anche per carenza di operai. È una macchina a cui chiediamo prestazioni superiori, è l'invenzione di

una cosa unica, un progetto originale in via di sviluppo». Non le sembra lungo come sviluppo? E costoso? «Ci hanno accusato di aver messo in servizio gli Etr 500 troppo velocemente, senza le adeguate prove. Non vogliamo ripetere l'errore». Un chilometro più in là c'è un'altra sperimentazione. Ancora più curiosa, progettata dieci anni fa, inaugurata sei anni fa e mai conclusa. Meglio, riempita. È un palazzone di vetro a tre piani voluto dall'allora presidente Ligato, uguale a quelli di Verona, Ancona, Firenze e Torino. Avrebbero dovuto ospitare un mega centro elettronico capace di raccogliere ed elaborare tutti i dati della funzionalità del compartimento. Non è stato così perché, spiegano, nel frattempo sono cambiate le tecnologie e i relativi progetti. Le tecnologie corrono e quando la scatola per ospitarle è pronta è già da rifare. Il costo: tra gli 11 e i 17 miliardi. La sperimentazione prevede che il ci

vada la DOTE, Direzione operativa trazione elettrica. Ovvero il sistema che controlla l'alimentazione dell'intera linea. Problema: bisogna adattare gli impianti perché sono sovradimensionati all'uso. Dice un tecnico: «È come aver costruito Fort Knox per ospitare un asilo nido». E allora ci si potrebbe mettere dentro anche la DCO, la direzione centrale operativa, una sorta di stazione radar che governa la circolazione dei treni. Ma, in questo caso, il palazzone è sottodimensionato. Cioè è grande per una cosa, è piccolo per due. Nel primo caso va adeguato, nel secondo ampliato. E, infatti, la direzione Fs conferma: «Stiamo pensando di allargarlo». Quando non si sa. «Avremo le idee più chiare alla fine della fase di progettazione». E dire che per costruire il palazzone di vetro hanno buttato giù una palazzina appena ristrutturata...

Raffaella Pezzi



Il palazzo di Vetro delle Fs a Bologna

## «Ora basta con il monopolio dei treni»

Gli assessori delle grandi città: vogliamo partecipare alla gestione delle linee

ROMA. Rompere il monopolio delle Ferrovie dello Stato a partire dal trasporto locale. Questo l'invito rivolto al Governo dagli assessori alla Mobilità delle Città metropolitane, riuniti a Roma, che chiedono di sperimentare a livello locale, la prima liberalizzazione del servizio ferroviario. Gli assessori concordano nell'individuare nel regime di monopolio la ragione prima della crisi delle Fs. La nuova legge, spiegano, compie un importante passo avanti, prevedendo forme di privatizzazione nel trasporto locale, ma lascia inalterata la situazione delle ferrovie. Ciò, a parere degli amministratori comunali, comporta una situazione di incompiutezza: le Regioni e gli Enti locali infatti, possono stipulare contratti di servizio per il trasporto ferroviario solo con le Fs, senza confrontarsi con la possibilità di ottenere prezzi e servizi migliori. Rompere il monopolio quindi, proseguono, è una buona occasione per le Fs di aprirsi al mercato e realizzare un'integrazione con le altre linee di trasporto.

### L'INTERVISTA

## Walter Tocci: «Alle linee locali serve competizione»

ROMA. Parte dal Campidoglio l'attacco delle grandi città al monopolio delle Fs. Ieri, riuniti a Roma per un incontro sul «Programma strategico per la mobilità» firmato recentemente con il ministro dei lavori pubblici Paolo Costa, gli assessori al trasporto delle 14 città metropolitane hanno chiesto al governo di sperimentare a livello locale la prima liberalizzazione del trasporto ferroviario, dando modo a Regioni e Comuni di scegliere tra diversi gestori, pubblici o privati. Una proposta che fa seguito al pronunciamento con cui due giorni fa l'Antitrust aveva criticato la mancata applicazione delle direttive europee sulla liberalizzazione anche nel settore ferroviario. «Il monopolio logora chi ce l'ha - spiega parafrasando un

notissimo aforisma Walter Tocci, assessore alla mobilità della capitale - Le Fs hanno sempre vissuto senza concorrenti, l'azienda ha perso lo spirito d'innovazione e si è ripiegata su se stessa. Hanno vinto le logiche interne».

Perché chiedete la liberalizzazione del servizio, in un momento così difficile per le Fs?

«In realtà non lo chiediamo noi, lo dice la direttiva europea che proprio ieri (martedì, ndr) richiamava l'antitrust. Noi ne chiediamo l'applicazione a partire dal trasporto locale: il decreto del governo obbliga le Regioni a stipulare un contratto di servizio solo con le Fs: noi vogliamo ampliare la scelta».

Inchemodo? «Attraverso una gara europea op-



Walter Tocci

pure costituendo società ad hoc. Ma anche se non dovessimo ricorrere ad altri gestori e realizzare Spa con la partecipazione degli enti locali e delle Fs - è questo il modello a cui hanno lavorato il Comune di Roma e la Regione Lazio - per l'azienda ferroviaria sarebbe comunque una sfida, uno stimolo. Perché da sempre le ferrovie locali sono la Cenerentola della rete. In altri paesi, in Germania ad esempio, si è investito sul tra-

sporto locale, trasformandolo nella trave portante di un sistema ferroviario integrato. Eppoi, il nostro sarebbe un valido aiuto alla politica di sviluppo delle Fs: se si vuole aumentare del 10% il numero dei passeggeri, non si può investire solo sulle lunghe distanze, dove comincia a manifestarsi la concorrenza dell'aereo. Né sulle medie percorrenze, dove il concorrente resta l'auto. Bisogna puntare sulle piccole distanze, sull'hinterland delle grandi città. In 4 anni, a Roma, con la realizzazione delle nuove Ferrovie metropolitane, l'utenza è aumentata del 100%.

non temete che i sindacati facciano di essere gli alfieri della privatizzazione delle Fs?

«Da dieci anni, i sindacati sono costretti a confrontarsi solo con la politica degli esuberanti. La liberalizzazione, invece, assicura una linea di sviluppo del servizio e nuova occupazione».

Massimiliano Di Giorgio

**DICHIARAZIONE DEI REDDITI 1998**

**730 PIÙ FACILE**

da oggi gratis con **IL SALVAGENTE**

**il modello e la guida alla compilazione**

in tutte le edicole

**VIAGGI AL MARE**

**IL MARE A CUBA**

- Partenza da Milano il 7-21 e 28 marzo, il 4-11 e 25 aprile
- Trasporto con volo Air Europe
- Durata del viaggio 9 giorni (7 notti)
- Quota di partecipazione da lire 1.927.000 (su richiesta la settimana supplementare o la partenza da Roma)
- La quota comprende: Volo a/r, le assistenze aeroportuali in Italia e a Cuba, i trasferimenti, la sistemazione in camere doppie presso il Veracub Villaggio (4 stelle), la pensione completa con le bevande ai pasti. Il villaggio, località Kwingwa, è situato su una lunga spiaggia di sabbia dinanzi all'Oceano Indiano e le costruzioni, in stile locale, sono circondate dalla fitta vegetazione. Cucina ottima, staff di animazione professionale e possibilità di praticare sport.

**IL MARE A ZANZIBAR**

- Partenza da Milano e da Roma il 10 e 24 marzo, il 7 e 14 aprile
- Trasporto con volo Air Europe
- Durata del viaggio 9 giorni (7 notti)
- Quota di partecipazione da lire 1.908.000 (settimana supplementare su richiesta)
- La quota comprende: Volo a/r, le assistenze aeroportuali in Italia e in Tanzania, i trasferimenti, la sistemazione in camere doppie presso il Veracub Zanzibar Villaggio (4 stelle), la pensione completa con le bevande ai pasti. Il villaggio, località Kwingwa, è situato su una lunga spiaggia di sabbia dinanzi all'Oceano Indiano e le costruzioni, in stile locale, sono circondate dalla fitta vegetazione. Cucina ottima, staff di animazione professionale e possibilità di praticare sport.

MILANO - Via Felice Casati, 32  
Tel. 02/6704810 - 6704844 - Fax 02/6704522  
E-MAIL: L'UNITA'VACANZE@GALACTICA.IT