



Dalle 10 alle 17 di oggi sarà quasi impossibile viaggiare. Le Fs garantiranno un Eurostar ogni due ore sulla Milano-Roma

Treni, sette ore di stop

Scioperano macchinisti e capistazione

ROMA. Macchinisti e capistazione lanciano il quanto di sfida alle ferrovie: oggi dalle 10 alle 17 bloccheranno il traffico dei treni in tutto il paese, senza garantire alcun convoglio. Le Fs cercheranno comunque di assicurare i servizi minimi e far viaggiare un certo numero di treni, in particolare quelli previsti dalla Commissione di garanzia e riportati sull'Orario ufficiale. Dovrebbero giungere a destinazione i treni già in corso avanzato di viaggio all'inizio dello sciopero, un Eurostar ogni due ore sulla linea Milano-Roma, Napoli e viceversa e diversi altri Intercity ed Expressi. Sarà, in ogni caso, difficile viaggiare e soprattutto arrivare negli orari previsti. Rimangono escluse dallo sciopero (in base all'accordo tra azienda e sindacati del 1992) le fasce di massi-

ma utenza e di maggior utilizzo da parte dei pendolari, dalle 6 alle 9 e dalle 18 alle 21. Le Ferrovie invitano a prestare la massima attenzione ai passaggi a livello che potrebbero non essere protetti. Al Comu (sindacato macchinisti) e all'Ucs (unione dei capi stazione) si aspettano un'adesione molto elevata allo sciopero, proclamato per protestare contro i licenziamenti, di cui si chiede la revoca, ma anche contro le norme disciplinari del contratto, di cui si pretende la modifica. «Oggi saranno in servizio circa cinquemila macchinisti, oltre il 60%, ne siamo sicuri, aderiranno allo sciopero», queste le previsioni di Savio Galvani, uno dei coordinatori nazionali del Comu. «L'azienda non riuscirà a garantire i servizi che ha promesso - aggiun-

ge - è meglio che i viaggiatori non si facciano troppe illusioni. Anche questo è un modo per allentare lo scontento tra gli utenti, per mettere gli interessi dei viaggiatori contro quelli dei macchinisti. Ma il macchinista viaggia sullo stesso treno dell'utente: le nostre condizioni, l'animo con cui andiamo a lavorare determinano anche le condizioni in cui viaggia la gente». Dello stesso tenore le dichiarazioni di Mario Montanari, coordinatore nazionale dell'Ucs: «Speriamo in una grossa adesione allo sciopero, indetto anche da altri sindacati di base, in modo da costringere l'azienda ed il Ministro a ritirare i licenziamenti e a modificare gli articoli del contratto». «La sospensione dei licenziamenti è un atto dovuto una volta costituito il collegio arbitrale. -

spiega ancora Galvani - Non capiamo perché Cgil, Cisl e Uil abbiano revocato lo sciopero». Altro obiettivo dichiarato della protesta è la riapertura del contratto per le parti che riguardano macchinisti e capistazione: l'area di dissenso manifestatasi col referendum va recuperata così. In caso contrario «dopo questo sciopero ne faremo un altro», annunciano. Anche i dirigenti della Fendit ieri si sono mossi chiedendo un incontro al Presidente Demattè per discutere il rinnovo del loro contratto. Ricordano che la categoria non ha avuto aumenti salariali dal 1994 e chiedono di «vedere i conti», mentre per i licenziamenti propongono che siano possibili solo per chi ha responsabilità di budget ma non per la dirigenza di livello più basso.

Merli pronto al ricorso

GENOVA. Anche Ferdinando Merli, uno dei due macchinisti licenziati dalle Fs, potrebbe ricorrere contro il provvedimento. «Non ho fatto ricorso - ha dichiarato Merli - perché appartengo ad un'organizzazione sindacale, il Comu, che ha seguito una linea d'azione diversa. Ma ho ancora due giorni a disposizione e con i miei avvocati deciderò sull'opportunità di usufruire di questa possibilità. Può darsi che faccia ricorso anch'io. Se mi fosse stata comminata una multa lo avrei già fatto, sarebbe stata una contromisura adeguata. Ma di fronte ad un provvedimento così ingiusto, giudicato esagerato ed unico nel suo genere anche da alcuni dirigenti delle Ferrovie, riterrei più giusto il ritiro dei provvedimenti e la valutazione di un errore colposo». Merli era a bordo dell'Intercity Capodimonte che l'11 novembre dello scorso anno deragliò alla stazione della Spezia-Migliarina. Contri di lui e contro il suo collega Dino Renzi erano partite le prime clamorose procedure di licenziamento delle Ferrovie. Il terzo provvedimento era scattato per il verificatore di Alessandria Roberto Oberti a seguito del deragliamento di un treno alla stazione di Pontedecimo. Renzi e Oberti hanno presentato ricorso al collegio arbitrale, attivati dalla Fil-Cgil, ottenendo il «congelamento» delle sanzioni.

M.F.

L'INTERVISTA. Il segretario della Cgil Sergio Cofferati: «Si deve costruire un modello»

«Fs, tutto da rifare»

«Il Cda deve indicare nuove strategie per salvare l'azienda»

ROMA. Sì, il treno lo prende ancora, è un viaggiatore forsennato, eusa tutti i mezzi, aereo, automobile e treno naturalmente.

No, non è vero che i ferrovieri non gli sono troppo simpatici, come dice qualcuno. Comincia su una nota autobiografica e distesa la chiaccherata con Sergio Cofferati, segretario generale della Cgil. Alla fine la tribolata vicenda dei licenziamenti in ferrovia si è conclusa come aveva indicato lui, con la sospensione dei provvedimenti e dello sciopero proclamato dai sindacati confederali.

E non può che esserne soddisfatto, anch'esse il contratto...

Il 49% di no al contratto non minano la rappresentatività del sindacato?

«Non esiste una relazione diretta tra rappresentatività e consenso al contratto. I lavoratori si sono democraticamente pronunciati su un accordo, non c'è alcun automatismo tra questo e la loro appartenenza sindacale. Dovremmo avventurarci in una sterile lettura del voto: chi ha votato no? A quale organizzazione era iscritto? Il problema vero è che esiste un'area di dissenso grande: dobbiamo capire come recuperarla, che si tratti di iscritti o non iscritti. Il resto è esercizio inutile di fantasia e strumentalizzazioni».

Lei ha dichiarato che l'esito del referendum apre grossi problemi anche all'azienda. Quali?

«La mancanza di una quota importante di consenso rende più difficili i processi di riorganizzazione e più teso il clima in ferrovia. Impedisce di recuperare un aspetto importante: l'idea dell'appartenenza. Un tempo lavorare in ferrovia era motivo d'orgoglio. Ora vedo troppi ferrovieri frustrati, disillusi, avviliti. Poiché riorganizzare le ferrovie è un'azione complessa e serve grande partecipazione, senza identità e senza spirito di appartenenza sarà tutto più difficile. Resta il problema della dirigenza: per loro vanno introdotte le regole e i criteri che valgono per gli altri settori pubblici. Tocca al nuovo Cda risolverlo».

Secondo i dati del Tesoro negli ultimi sei anni le Fs sono costate ai contribuenti oltre 100.000 miliardi. Eppure il servizio resta scadevole e poco sicuro. Perché?

«Tra le cose da fare, la prima è restituire qualità ed efficacia al servizio. Come? Introducendo modelli organizzativi adeguati. Le ferrovie sono molto centralizzate: bisogna decentrare compiti e funzioni e quindi anche potere gestionale. Senza questo rovesciamento di modello non si faranno passi avanti. Di questo vogliamo discutere con Ci-moli e Demattè. Perché si sono investite tante risorse e, visibilmente,

il servizio non è migliorato? Perché ci si è limitati a ragionare solo sulle quantità di organico: si sono allentati migliaia di lavoratori senza modificare strutture e organizzazione. Il modello aziendale va costruito ex novo: per questo ci siamo rifiutati di quantificare gli esuberanti e di continuare coi prepensionamenti. Quante siano le persone necessarie per far funzionare un certo servizio e con quali professionalità lo si può definire solo dopo aver deciso il modello organizzativo. I prepensionamenti, per loro natura, prescindono dalla professionalità. Queste banali osservazioni le abbiamo fatte molto tempo fa: le trovarono marginali. Invece avevamo ragione. Sarà più difficile, rispetto a due mesi fa, ma da qui occorre ripartire.

Perché consumare due lunghe

Un tempo era motivo d'orgoglio lavorare in ferrovia

settimane in tensioni e scontri, per di più in coincidenza col referendum sul contratto?

«Sì, si poteva evitare di perdere tanti giorni, si poteva evitare la drammatizzazione di un fatto già, di per sé, molto serio come il licenziamento di due macchinisti. Sull'accaduto dovrebbero riflettere in molti, a cominciare da chi ha deciso, non so quanto scientemente o no, di aggiungere tensioni con i successivi licenziamenti mentre cercava elementi di certezza che non aveva. Il riesplorare dello scontro in ferrovia non aiuta nessuno, né i ferrovieri né l'azienda. Ora è inutile piangere sul latte versato, il danno è stato prodotto. Per fortuna abbiamo evitato il danno peggiore: il voto contrario sul contratto. Ci siamo andati molto vicini, la maggioranza è stata rassicurata: il clima di ostilità e contrarietà ha lasciato tracce profonde e bisognerà lavorare per riassorbirle».

A scontro rientrato è legittima una lettura politica dei licenziamenti? Si è tentato di colpire il sindacato confederale e rilanciare quello di corporazione?

«Anche se il risultato porta in apparenza a questa interpretazione, diffido sempre della conclusione più ovvia. Non credo volessero attaccare Cgil, Cisl e Uil, più semplicemente vedo una somma sconcertante di sottovalutazioni, incapacità e approssimazione nella gestione dei licenziamenti, nel soppesare la concatenazione degli effetti che si sono prodotti. Vediamo: crescono

gli incidenti, si insedia il nuovo consiglio di amministrazione, sta per tenersi il referendum e arriva il dramma dei licenziamenti. Di fronte a questa catena di eventi ogni chiave interpretativa è buona e legittima. La preoccupazione maggiore l'ho avuta per il contratto: abbiamo rischiato la bocciatura. E invece è un passo avanti consistente sul piano dei rapporti e degli strumenti contrattuali, introduce e anticipa innovazioni profonde. Durante la trattativa una parte del sindacato, ma anche una parte dell'azienda,

ha mostrato di non avere interesse a cambiare nel profondo. Se avesse vinto l'area della conservazione sarebbe stato drammatico: il contratto da rinegoziare, l'arbitro che non si insediava...»

Magari qualcuno in azienda ha rifiutato i conti e pensato che se l'accordo non passava si poteva azzerare tutto e risparmiare.

«Se qualcuno ha pensato cinicamente di usare il clima di tensione per ricominciare da capo, è responsabile di una vera e propria avventura. Sarebbe stata la bancarotta delle ferrovie. E sarebbero riemersi gli oltranzismi di entrambe le parti. Già così si è dato un contributo visibile al rilancio dell'oltranzismo del Comu. È un tentativo, quello di indebolire noi a favore degli autonomi, già visto e già subito: produce solo danni. Per l'impresa e per gli utenti. Non è la concorrenza tra organizza-

zioni sindacali che mi preoccupa. Ma non possiamo accettare che le regole valgano solo per alcuni e non per altri. Ogni volta che le scelte dell'azienda rafforzano gli interlocutori che rifiutano le regole, si hanno ri-

cadute dannose per tutti, utenti compresi. Come giudica lo sciopero del Comu e dei capistazione? «Lo sciopero è sbagliato perché le ragioni che lo avevano motivato sono cambiate: i licenziamenti sono stati sospesi. Sarebbe stato utile se l'azienda avesse esteso unilateralmente la sospensione anche all'altro macchinista, a Merli, togliendo un altro argomento al Comu. Quello dei licenziamenti è un pretesto: il vero obiettivo è la messa in discussione delle regole contrattuali. Per quel che ci riguarda il contratto si è concluso con l'approvazione. Resta, è ovvio, il problema di come ricostruire un rapporto positivo con chi ha votato no. Ma è cosa diversa dalla richiesta di riapertura, che respingiamo».

Morena Pivetti

Nessuna vittima. L'incidente per uno scambio fuori uso

Deragliamento a Cosenza

Non è il primo caso di mal funzionamento per le Ferrovie della Calabria.

ROMA. Un convoglio delle Ferrovie della Calabria, l'ente che gestisce il trasporto ferroviario in concessione nella regione, è uscito fuori dal binario all'altezza di Cosenza, alla periferia sud della città. Il convoglio era partito dalla stazione del capoluogo bruco alla volta di Catanzaro. Non si sono registrate vittime. L'incidente si è verificato a circa 15 chilometri da Cosenza ed è stato originato, secondo una prima ricostruzione, dal cattivo funzionamento di uno scambio che ha fatto deragliare la motrice del convoglio. Il locomotore, spostato dalla sede ferroviaria con una gru, è stato rimosso e la linea è stata liberata. Il treno è stato poi agganciato con un'altra motrice ed ha potuto proseguire la marcia. L'incidente ha provocato il ritardo di altri treni sulla stessa linea.

Non è la prima volta che le Ferrovie della Calabria (nate, per decisione del Ministero dei Trasporti, nel 1991 dalla partizione di quelle Calabro-Lucane) devono registrare incidenti, alcuni dei quali molto gravi. Quello che ebbe il bilancio più grave risale al 23 dicembre del 1961 quando, due chilometri prima che arrivasse nella stazione principale di Catanzaro, un vagone si sganciò dal resto del convoglio, deragliando e finendo in una scarpata. I morti furono 74 e i feriti 27. Il 27 luglio del 1985, sempre a Catanzaro, ci fu un altro incidente, che fece registrare due morti (il conducente ed il capotreno) e 17 feriti. Ma il bilancio poteva essere ben più pesante se i due ferrovieri, accorgendosi che il treno si era sganciato dal sistema a cremagliera e stava prendendo sempre più

velocità, non avessero gridato ai passeggeri (quasi tutti donne e bambini diretti al mare) di ripararsi tra i sedili. Il treno, staccatosi dai binari, volò finendo contro un terrapieno, a pochissimi metri da un impianto di distribuzione di carburanti.

Ma sulle ferrovie calabresi non ci sono stati problemi soltanto per i treni che non vanno, o almeno non solo per quello. Sempre ieri dalle 15 una ventina di manifestanti ha bloccato, all'altezza di Castiglione Cosentino, i binari della tratta Paola-Cosenza.

Si tratta di lavoratori dell'impresa «Irti», che si occupa di appalti per la telefonia fissa, che protestano contro i licenziamenti disposti dalla proprietà. Già nei giorni scorsi i lavoratori dell'Irti avevano chiesto la revoca dei provvedimenti di licenziamento.



Il leader della Cgil Sergio Cofferati in basso il treno deragliato vicino la stazione di Pian del Lago



Si incendia motrice a Savona

SAVONA. La circolazione dei treni è tornata alla normalità sulla linea ferroviaria Genova-Ventimiglia dopo l'incendio che la notte scorsa ha semidistrutto un locomotore diesel. I disagi sono stati comunque minimi per i treni passeggeri: solo tre hanno portato qualche ritardo, mentre di maggiore consistenza sono stati i ritardi per alcuni convogli merci. Sono intanto migliorate le condizioni di Ivano Merello, 29 anni, manovratore della locomotiva che ha preso fuoco intorno alle 22 mentre portava al deposito un convoglio passeggeri vuoto, con 20 vagoni. Merello è intervenuto insieme con il macchinista Enrico Aucello: nel tentativo di arginare l'incendio, è scivolato con un estintore in mano, battendo violentemente il capo. Soccorso, è stato trasportato in ambulanza all'ospedale San Paolo dove è ricoverato in traumatologia e da dove potrebbe essere dimesso nelle prossime ore.