

FERROVIE

Macchinista unico al via Vota contro solo l'Orsa



ROBERTO GIOVANNINI
ROMA

Erano anni, se non decenni, che alle Ferrovie si tentava di arrivare al cosiddetto «agente unico di condotta in guida»,

altrimenti detto «macchinista unico». Ovvero, lasciare un conduttore da solo ai comandi dei treni a lunga percorrenza, come avviene in tutte le società ferroviarie d'Europa. Ebbene, al termine di un lungo negoziato partito nel luglio del 2008, ieri le Fs hanno raggiunto con tutti i sindacati - esclusa l'Orsa - un'intesa che permetterà il passaggio al «macchinista unico» su tutti i treni a partire dal 14 giugno.

L'accordo firmato da Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uilt-Uil, Ugl e Fast (l'Orsa ha siglato solo la parte relativa al fondo Fs) tra le altre cose contiene il via li-

bera a 900 assunzioni nel gruppo nel 2009, il riassetto organizzativo della rete, il reintegro di attività di manutenzione prima esternalizzate, la riattivazione del fondo Fs per la gestione del personale in uscita. E apre la strada a un negoziato su cargo e rete di assistenza e vendita. Ma non c'è dubbio che la novità sia proprio il «macchinista unico» anche sui treni a lunga percorrenza, come Eurostar e Alta Velocità. Finora c'era solo sui treni regionali, coadiuvato dalla figura del capotreno. Tradizionalmente, i sin-

dacati si sono sempre opposti a questa innovazione, spiegando che il macchinista unico si traduce in una riduzione della sicurezza e in un incremento del rischio, oltre che in un peggioramento della qualità della vita del personale. Le Ferrovie, invece, affermano che i rischi non esistono, grazie alle nuove tecnologie e che il «doppio agente» rappresenta un pesante aggravio nei costi. «Un passo decisivo in direzione della riconversione industriale e del riposizionamento di Fs sul mercato nazionale e su quello internazionale», commenta l'ad di Ferrovie Mauro Moretti.