

I sindacati: "E' un grave colpo, la Regione intervenga subito per salvare lo stabilimento"

Chiude l'ospedale dei treni

Tre anni per liquidare le officine Fs, spariranno 600 posti

L'area di 120 mila metri quadrati in via Casarini fa gola. Le Ferrovie vogliono valorizzarle per finanziare la nuova stazione

VALERIO VARESI

L'AREA di 120 mila metri quadrati di via Casarini che ospita le «Officine grandi riparazioni» delle Ferrovie, fa gola e può valere parte dei soldi necessari a finanziare la nuova stazione «Centrale». Così i vertici delle Ferrovie hanno pensato che le stesse «Officine», uno dei punti d'eccellenza della manutenzione dei treni italiani, devono chiudere. Entro il 2013 i capannoni si svuoteranno spazzando via 600 posti di lavoro tra dipendenti diretti, in tutto 360 persone, e personale delle ditte dell'indotto. Un altro colpo durissimo all'economia bolognese che è stato annunciato l'undici maggio nel corso di un incontro nazionale coi sindacati nel quale è anche stata illustrata la decisione di dimezzare la manutenzione diretta dei treni entro il 2014. Lo smantellamento delle «Officine» bolognesi ha già un copione scritto dall'azienda che prevede un centinaio di persone trasferite al sud perché originarie di quel territorio, quindi dici prepensionamenti, una sessantina di trasferimenti nell'officina di via del Lazzaretto e 165 persone spedite in strutture «dimitrofe» che tuttavia proprio limitrofe non sono, visto che si tratterebbe delle «grandi riparazioni» di Vicenza. Bologna è l'unico centro di grosse dimensioni che chiude entro il 2013 oltre a Melfi che però ha dimensioni molto più ridotte occupando solo 50 persone.

«Il piano delle Ferrovie - spiega Silvano Di Matteo delle Rsu - prevede che le lavorazioni per le elettromotrici dei treni regionali siano destinate all'officina di Foggia, mentre quelle delle 'Freccerose' e degli altri treni

veloci vengano dirottate sulla struttura vicentina dove andrebbero a lavorare anche molti dipendenti specializzati attualmente in forza alla nostra città». In realtà, il sindacato teme che tutta questa girandola di spostamenti produca solo un calo del lavoro, sempre più affidato ad aziende esterne, oltre che una diminuzione generale della manutenzione che non potrà non avere riflessi sulla sicurezza del trasporto ferroviario.

«Si tratta di un grave colpo non solo per l'economia bolognese, ma anche per il tasso di professionalità che questa officina esprime» continua Di Matteo. Il sindacato di base chiama a raccolta tutti i rappresentanti dei lavoratori del trasporto per fare fronte comune. «Noi riteniamo che l'officina non debba essere chiusa - dichiara Marco Maridella Rsu - soprattutto in un momento in cui cresce il trasporto regionale e c'è bisogno di una frequente manutenzione». Il lavoratore si rivolge anche alla Regione che possiede la «Fer», una società di trasporto ferroviario che di recente ha acquisito numerose tratte e che avrà sempre maggiore bisogno di professionalità in grado di eseguire la manutenzione ai treni. Le Rsu sono anche pronte a prendere in considerazione un eventuale spostamento dell'attività in un altro posto purché l'attività non venga dispersa.

L'area di via Casarini a metà strada tra la stazione Centrale e l'ospedale Maggiore, è molto appetibile per la valorizzazione edilizia. Tanto che, nel 2005, fu inclusa nel piano di valorizzazione assieme alle altre aree ferroviarie di Prati di Caprara e Ravone.

