

L'annuncio è stato dato ieri da parte dei sindacati: c'è il rischio che si apra un contenzioso. Il blocco dei cantieri darebbe vita alla più clamorosa e colossale incompiuta della città.

Giancarlo Macaluso

TWITTER @GIANCAMACALISO

La notizia è di quelle dirompenti per Palermo: si ferma il cantiere per la realizzazione del passante ferroviario, il raddoppio della linea fino a Punta Raisi, col licenziamento di 250 operai. Alla base di tutto c'è un duro scontro sui costi dell'opera fra la società appaltatrice Sis e Rfi. Braccio di ferro che rischia di trasformarsi in un contenzioso vero e proprio. Con la conseguenza che a farne le spese sarebbe, prima di tutto, la città. L'effettivo blocco dei cantieri darebbe vita alla più clamorosa e colossale incompiuta della città. Una cosa che fa sobbarbare dalla sedia anche il sindaco, Leoluca Orlando, che dice: «Vicenda grave che può avere gravi ripercussioni sulla vita della città. Il passante è per noi un'opera di importanza strategica e non più differibile».

La comunicazione ai sindacati di categoria di Cgil, Cisl e Uil l'ha data Massimiliano Colucci, direttore di Sis, il quale avrebbe riferito che la società si trova in gravi difficoltà economiche. «Avrebbero voluto licenziare da subito col nostro consenso - spiega Francesco Piastra, della Fillea Cgil -, ovviamente abbiamo detto che non se ne parla nemmeno».

Comunque fino a ieri i cantieri funzionavano regolarmente, solo con qualche rallentamento che con ogni probabilità continuerà a trascinarsi. Di scoppio all'economia e all'occupazione parla il consigliere comunale, Filippo Occhipinti (Comitati civici).

La maxi opera da un miliardo di euro è quasi tutta realizzata. Manca solamente il 20 per cento delle opere civili (valore di circa 100 milioni), visto che tutta l'impiantistica e gli apparati tecnologici saranno di competenza di imprese specializzate. Al momento manca il completamento della galleria all'altezza di vicolo Bernava, vicino al Tribu-

L'OPERA

Dal raddoppio della linea ai nuovi tunnel

*** Trenta chilometri di trincee, gallerie e binari. Il raddoppio della linea ferrata da Palermo a Punta Raisi è un'opera colossale da un miliardo e 100 milioni di euro che dovrebbe cambiare il volto dei trasporti in città. Il passante è una linea ferroviaria a doppio binario elettrificata, con 25 fra stazioni e fermate (10 realizzate ex novo) di cui sette extraurbane. Quando sarà ultimato offrirà una notevole capacità di traffico che migliorerà il trasporto metropolitano su ferro, decongestionando così il traffico urbano, dal centro città verso le aree urbane a Ovest e per potenziare i servizi per l'aeroporto «Falcone e Borsellino».

I lavori sono stati avviati nel 2008 e secondo l'ultimo cronoprogramma consegnato dalla stessa azienda che sta eseguendo i lavori sarà completata entro il giugno del 2018. Il passante comprende tre tratte: la «A»: Notarbartolo-stazione centrale, 8,5 chilometri; la «B»: Notarbartolo-La Malfa, 5,4 chilometri; la «C»: La Malfa-Carini, 16,2 chilometri. La A e la C dovrebbero essere ultimate entro il 2016, così come il ripristino del binario per l'aeroporto che nel frattempo è slittato al prossimo marzo. Per la B bisognerà attendere il 2018 a causa dei ritardi dovuti alle infiltrazioni d'acqua nella galleria di via Bernava di cui si attende il via libera dalla Regione per l'abbattimento delle palazzine (le famiglie evacuate sono ospitate in albergo).

Le stazioni attualmente aperte sono stazione centrale, Vespri, Orleans, Notarbartolo, Imperatore Federico, Fiera e Giachery, Braccaccio e Roccella, alle quali si aggiungono Lolli e Guadagna. All'inaugurazione di quest'ultima era arrivato anche il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, il quale aveva ribadito l'importanza per la città italiana della cosiddetta «cura del ferro». GI. MA.



VENTI DI GUERRA SUL PASSANTE

Si ferma il cantiere per la realizzazione del passante ferroviario, il raddoppio della linea fino a Punta Raisi, col licenziamento di 250 operai

nale, in cui si è registrato un dirimpetto geologico con un fiume d'acqua che non si è riusciti a controllare direttamente dalla galleria e bisognerebbe intervenire a cielo aperto demolendo però cinque palazzine irrimediabilmente lesionate. Poi c'è la «talpa» già montata (una enorme trivella) in galleria a Notarbartolo e dovrebbe entrare in funzione per scavare verso viale Francia. Infine, andare avanti verso Isola delle Femmine e serve anche la chiusura della manutenzione della galleria verso Carini che al momento - tra l'altro - impedisce il collegamento con l'aeroporto in treno.

I segretari di Cgil, Cisl e Uil hanno scritto al prefetto per aprire con urgenza un tavolo di confronto con Ferrovie, con la Sis, con il Comune: «Chiediamo di essere ascoltati al più presto», dichiarano i segretari di Pensaf, Filca e Fillea, Ignazio Baudo, Antonino Cirivello e Francesco Piastra, e i segretari generali di Cgil, Cisl e Uil Enzo Campo, Daniela De Luca e Claudio Barone.

Lo scorso luglio Sis aveva già licenziato 250 operai, in quel caso si trattava di veri e propri esuberanti perché il lavoro era agli sgoccioli, dunque giustificati dallo stato di avanzamento dei lavori. Martedì 25 dalle 7 alle 9 si terrà al cantiere della

Sis un'assemblea sindacale e saranno discusse le iniziative da prendere.

La decisione dell'impresa, ovviamente, viene anche interpretata come un modo per mettere pressione e accendere i fari sulle loro esigenze. Pare che alla richiesta di una revisione contrattuale di un centinaio di milioni Ferrovie abbiano risposto picche. Rfi non si sbilancia. Dall'azienda fanno sapere solamente che si tratta di «una decisione unilaterale, valuteremo l'iniziativa per verificare quali decisioni prenderemo».

In realtà, a dire che cosa sta facendo Rfi ci pensa l'assessore regionale alle Infrastrutture, Giovanni Pistorio: «Hanno immediatamente attivato un tavolo di gestione di questa crisi, trasmettendo anche le note della Sis all'Anac per verificare eventuali violazioni di obblighi contrattuali». Sostanzialmente, dunque, si ammette che già un carteggio sul tema del cantiere è già intercorso fra impresa e stazione appaltante. «Si tratta di tensioni contrattuali - conferma Pistorio - alle quali la Regione è estranea. Abbiamo già erogato le somme, ma nonostante ciò questo contenzioso ha comunque elementi preoccupanti per l'interesse pubblico che ci impongono di intervenire».

ADESSO URGE BUONSENSENTO

Marco Romano

licenziamenti sono annunciati, il conseguente stop del cantiere pure. Può significare tutto, ma anche niente. Perché al momento ruspe e trivella non si spengono - magari rallentano un po' il ritmo - e perché i 250 operai ancora a libro paga della Sis continueranno ad indossare tute ed elmetti. Insomma, la partita aperta ieri con la comunicazione fatta ai sindacati dalla multinazionale spagnola potrebbe produrre disastri, ma non è ancora detto. Ed è proprio da questo punto che bisogna partire: c'è in ballo la più grande opera pubblica realizzata a Palermo negli ultimi decenni, un «giocattolo» da un miliardo di euro peraltro già completato per un buon ottanta per cento. Mandare tutto in malora adesso sarebbe una catastrofe infra-

strutturale, che avrebbe serissime ripercussioni sull'occupazione, sulla mobilità, sull'intero assetto urbano ed extraurbano e sulla credibilità di tutte le parti in campo. Nessuna esclusa.

È chiaro che andrà fatto di tutto per raggiungere il traguardo della fine lavori. Presto e bene. E nessuno può tirarsi indietro. Non può farlo l'impresa, che adesso batte cassa e chiede una revisione del contratto. Non può farlo Rfi, che di quest'opera è titolare e che una posizione deve assumerla, con fermezza ma senza irrigidimenti. E non possono farlo sindacati e lavoratori, evitando di soffiare sul fuoco della polemica. Il tempo di una riconciliazione c'è e va ben sfruttato. Se così non fosse Palermo ne uscirebbe sconfitta. Ed è un prezzo che questa martoriata città non può permettersi di pagare.