

**VIAGGIO NEI SEGRETI DEL PORTO/2****I macchinisti che vedono via radio**

La regia a distanza del manovratore sui treni "affidati" alla società ferroviaria Adriafer

di GIOVANNI TOMASIN

La massa di metallo emerge dalla notte con un rombo lento, avanzando sul dedalo dei binari. Il manovratore sta appeso al vagone di coda, una mano agganciata al vagone e l'altra a reggere la trasmittente. Il treno indietreggia all'interno del porto come un gambero smisurato. Cinquecentocinquanta metri e millequattrocento tonnellate più indietro, il macchinista sta nel vagone di testa con l'orecchio attaccato alla radio, ascoltando le indicazioni minuziose del manovratore. «Il treno va a cinque chilometri orari. Sono pochi, ma con tutta quella massa se sbaglia qualcosa è un problema»: Luca Lo Cascio, 33 anni, lavora da anni in Adriafer, la società ferroviaria del porto. «Ci vuole una fiducia cieca all'interno della squadra - racconta -. Chi sta in testa comanda il treno ma non vede dove va, deve fidarsi completamente del manovratore e del caposquadra».

In un porto come quello di Trieste, che sta scommettendo il suo futuro sui collegamenti ferroviari, gli uomini che cavalcano il treno hanno un ruolo fondamentale. La storia recente di Adriafer rispecchia l'importanza della strada ferrata nello scalo. È una storia di riscatto, di una società che dall'orlo della chiusura si è ritrovata, in pochi anni, a moltiplicare i suoi lavoratori e a gestire un traffico continuo, 24 ore al giorno per tutto l'anno.

**La scommessa** Il presidente Giuseppe Casini, detto Pino, racconta con partecipazione questa piccola epopea. «Quando ho assunto il mio incarico, nel 2015, la società doveva essere venduta. In febbraio arrivò l'allora commissario Zeno D'Agostino, decise di puntare sullo sviluppo ferroviario del porto e mi chiese di rivitalizzarla». Una cosa è lavorare per chiudere una realtà, un'altra è farlo per crescere. Un discorso che vale tanto per la dirigenza quanto per i dipendenti. «Allora si lavorava in modo del tutto diverso. C'erano 14 dipendenti diretti, 11 interinali, 4 distaccati dall'Autorità portuale. Gli operativi erano 25». Ai tempi i treni di passaggio in Punto franco nuovo erano un'ottantina a settimana, circa 4mila l'anno. La manovra all'interno del porto era gestita in fasi diverse da tre soggetti, Adriafer inclusa. Nel giro di un anno, al termine di un procedimento molto articolato, la manovra viene unificata in capo alla società.

**La crescita** Nel frattempo l'aumento del traffico ferroviario porta ad aprire anche il turno notturno, i lavoratori Adriafer iniziano a operare su 24 ore. Il lavoro è pesante. La possibilità



Una delle macchine usate per le movimentazioni da Adriafer



Treni merci carichi sui binari del porto



Luca Lo Cascio

Manuel Furlan



Alcuni lavoratori in azione



Un treno pronto alla partenza dal porto di Trieste lungo la rete ferroviaria (fotoservizio di Andrea Lasorte)

### “ L'INVERSIONE DI ROTTA A FEBBRAIO 2015 DALLO SPETTRO CHIUSURA AL RILANCIO

Alla fine di quell'anno i lavoratori erano 46 mentre oggi sono un'ottantina di cui 52 dipendenti L'obiettivo è movimentare 8.500 convogli

dell'incidente esiste e, anche se le velocità sono basse e il pericolo per la salute è limitato, si tratta di un'evenienza da evitare: perché costa, e perché bloccando il porto rischia di dirottare i treni su altri scali. «Rispettiamo con rigore il lasso di almeno 11 ore tra un turno e l'altro», dice Casini. Si tratta comunque di un periodo in cui sindacati e società devono confrontarsi anche duramente, e si ricorre molto agli straordinari. Gli organici si stanno estendendo, ma formare un lavoratore richiede almeno due mesi di tempo. Non si diven-

ta ferroviari da un giorno all'altro. A fine 2015 i lavoratori sono 46. Oggi sono un'ottantina, 52 diretti e 29 somministrati (interinali). «Nel 2016 abbiamo movimentato 7mila 631 treni - spiega il presidente -. Quest'anno il nostro obiettivo è quota 8mila 500, ma siamo pronti a farne anche 9mila». Più che raddoppiati nel giro di pochi anni.

**L'espansione** Nel maggio 2016 Adriafer prende in gestione la manovra anche a Ferneti, da Villa Opicina all'interporto. Nel luglio dello stesso anno viene aperto il varco di accesso nume-

ro 4: si tratta di un passaggio importante, perché fino a quel momento c'era un unico ingresso ferroviario attivo all'area portuale. La società si estende anche al raccordo di Siderurgica triestina. «Quest'anno ci certifichiamo come impresa ferroviaria - conclude Casini -. Ciò significa che serviremo brevi tratte, tutte di interesse del porto perché non ci interessa fare concorrenza alle imprese nostre clienti». Saranno toccate le varie linee del territorio triestino, oltre a Monfalcone e Cervignano.

### “ IL PERICOLO SVIO DA EVITARE ASSOLUTAMENTE PUÒ COSTARE ANCHE VENTIMILA EURO

All'opera ogni giorno anche per scongiurare l'eventuale errore nell'imbocco di uno scambio azionato male: così si tutela la continuità dell'attività

ro 4: si tratta di un passaggio importante, perché fino a quel momento c'era un unico ingresso ferroviario attivo all'area portuale. La società si estende anche al raccordo di Siderurgica triestina. «Quest'anno ci certifichiamo come impresa ferroviaria - conclude Casini -. Ciò significa che serviremo brevi tratte, tutte di interesse del porto perché non ci interessa fare concorrenza alle imprese nostre clienti». Saranno toccate le varie linee del territorio triestino, oltre a Monfalcone e Cervignano.

**Il lavoro** I lavoratori operano sul treno in terzetti formati da caposquadra, manovratore, locomotivista. Il primo supervisiona, il secondo sta in coda al treno e scende periodicamente per azionare gli scambi, l'ultimo guida di fatto il treno. Lo «svio», quando il treno imbocca uno scambio azionato male, a volte si verifica. Uno scherzo che può costare anche 20mila euro. Per questo la tolleranza sull'alcol e sulle droghe è zero: se non si passa un controllo si viene licenziati. Manuel Furlan ha 41 anni e lavora da decenni in Adriafer: «Gli svii capitano nel corso delle giornata.

te. La mole di lavoro è consistente, ma anche se i treni sono quintuplicati siamo un gruppo di lavoratori efficienti».

**Le macchine** I cinque locomotori della società sono stati revisionati di recente. La società che ci ha messo mano li ha anche ridipinti con la livrea arancio e blu della Adriafer. Sono stati risistemati e rivisti anche due locotrattori, mezzi utili perché, all'occorrenza, calano le gomme e possono andare anche su strada oltre che su rotaia. Altri tre locomotori vengono noleggiati dalla società, portando la flotta a un totale di dieci. «C'è sempre il mezzo con cui ti trovi meglio, cui ti affezioni», dice Furlan. Aggiunge Lo Cascio: «I miei preferiti sono gli Henschel, i locomotori di proprietà Adriafer, sono perfetti per il porto. Quelli che prendiamo a noleggio sono meno adatti».

**I dipendenti** Lo Cascio viene da una stirpe di ferrovieri: «Fin da bambino fare questo mestiere era il mio sogno, è una tradizione della mia famiglia. È un ruolo di responsabilità». Il compito più difficile, secondo il lavoratore, è quello del manovratore: «Girare gli scambi quando si va "a spinta", ovvero in retro, è complicato. Devi essere gli occhi del macchinista». Stefano Bressan, 22 anni, è in Adriafer appena da ottobre: «Nel giro di otto mesi sono diventato caposquadra. Una progressione buona, se si considera che l'anno precedente ho cambiato cinque lavori». L'esordio non è semplice: «La prima volta che ti trovi davanti uno scambio inglese, ovvero uno che può andare in quattro direzioni, ti rendi conto che farci passare un treno nella pratica non è proprio come studiarlo sulla carta, durante il corso di formazione».

**L'imprevisto** L'episodio più singolare, ricorda Lo Cascio, si verificò alla vigilia dell'inaugurazione del varco 4: «Il giorno dopo doveva svolgersi la cerimonia con le autorità. La società che doveva realizzare gli scambi aveva finito da poco ed era ripartita per Treviso, dove hanno sede». Poco dopo, puntuale come solo la sfortuna sa essere, lo svio: «Era il primo passaggio su quel varco, l'inesperienza rischiava di costarci l'inaugurazione». Casini e Lo Cascio guardavano la scena con davanti lo spettro del disastro. «Non restava che provarci», ricorda il presidente. La squadra, appena arrivata a Treviso, tornò a Trieste e si mise al lavoro tutta la notte: bisognava spostare con le gru il treno rimasto bloccato e poi raddrizzare i binari storti. «Alla fine ce l'abbiamo fatta, e l'inaugurazione si è tenuta come se nulla fosse successo».

(2 - continua)

© RIPRODUZIONE RISERVATA