

La prova che l'operazione salvataggio aveva avuto successo è arrivata ai primi di marzo quando il pennacchio bianco è ricomparso in cima ai fumaioili spenti da più di due anni. In quel momento è stato chiaro che lo stabilimento del magnesio era salvo e che 156 lavoratori, importanti per l'economia di Sant'Antioco, non dovevano più temere per il posto di lavoro. La riapertura della Sardamag ha del miracoloso.

Non solo perché non succede tutti i giorni, soprattutto nel Sulcis, che una fabbrica condannata al fallimento ricominci a lavorare: normalmente le industrie che chiudono i cancelli non li riaprono più e difficilmente i dipendenti che vengono espulsi riescono a tornare a lavorare.

L'eccezionalità del "miracolo" avvenuto a Sant'Antioco risiede però soprattutto nel fatto che a compiere il salvataggio è stata la Regione che ha rilevato la maggioranza della società, ha ripianato i debiti e investito per rimettere in marcia gli impianti e, adesso, conta di rivendere la fabbrica ad una società privata recuperando così il denaro speso. I pretendenti non mancano: americani e addirittura indiani sono interessati a rilevare lo stabilimento dove si produce, estraendolo dall'acqua del mare, il magnesio.

Le vicissitudini della Sardamag di Sant'Antioco partono da lontano. È infatti a metà degli anni Ottanta che la multinazionale che detiene il pacchetto di maggioranza della fabbrica del magnesio incomincia a denunciare i primi sintomi di crisi, che si accentua quando la stessa società apre uno stabilimento in Sicilia.

Il nuovo impianto usa il gas metano al posto dell'olio combustibile e, quindi, realizza rilevanti economie di gestione.

In breve il consiglio di fabbrica deve accettare il ridimensionamento degli organici e il



## LA SARDAMAG RITORNA SUL MERCATO

blocco di una delle due linee di produzione. I dipendenti da 300 vengono ridotti a 160.

Ma la situazione precipita quasi inaspettatamente alla vigilia di Natale del 1992. A sorpresa la Sardamag ferma gli impianti e manda un fax nel quale annuncia la decisione di presentare i libri contabili in Tribunale per chiedere il fallimento. Per i dipendenti è il licenziamento.

I lavoratori ed i sindacati,

però, non accettano la decisione dell'azienda e decidono di opporsi in tutti i modi allo smantellamento della fabbrica. Occupano pertanto lo stabilimento e intraprendono una battaglia che attraverso momenti anche altamente drammatici (l'occupazione dei forni, lo sciopero della fame, i blocchi stradali con denunce e processi) andrà avanti per due anni. Alla fine però i 160 lavoratori ottengono prima di

## INDUSTRIA

**A marzo è ripresa l'attività nello stabilimento per la produzione di magnesio di Sant'Antioco dopo una lunga e drammatica crisi.**

Protagonisti del "miracolo" Sardamag, come si è detto, è stata la Regione. Fin dal primo momento ha dato credito, infatti, ai lavoratori che sostenevano la possibilità di risanare l'azienda e di metterla in condizione di lavorare in attivo. Così la Giunta regionale (all'epoca presieduta da Antonello Cabras) ha sottoscritto un finanziamento di 24 miliardi affidando ad una sua finanziaria, la Sigma-invest, il compito di rilevare il 75 per cento della Sardamag. L'operazione è andata a buon fine. C'è voluto anche l'assenso dei creditori e del curatore fallimentare nominato dal Tribunale di Cagliari ma, attraverso una serie di passaggi che hanno richiesto più di un anno, la manovra societaria è stata completata.

A questo punto, con la Sardamag ormai regionale, è stato predisposto un progetto di riattivazione degli impianti e di rientro graduale del personale. Il programma è stato completato all'inizio del 1995, esattamente due anni dopo il fax della serrata, quando è stato richiamato in servizio l'ultimo gruppo di operai. Ai primi di marzo si sono svolte le prime prove tecniche di riavvio degli impianti che, dieci giorni dopo sono stati messi in marcia ed hanno ricominciato a produrre l'ossido di magnesio.

La storia della Sardamag, però, non si esaurisce qui.

L'intervento della Regione era finalizzato al salvataggio e al risanamento dell'azienda ma non alla sua gestione. Dall'inizio, infatti, la Sigma-invest aveva dichiarato che, riavviati gli impianti, avrebbe venduto la fabbrica del magnesio.

Ma non pare che ci saranno problemi. Lo stabilimento godrà della defiscalizzazione dell'olio combustibile e così avrà una competitività che prima non possedeva. In altri termini i costi di produzione dell'ossido di magnesio sono tornati ad essere concorrenziali.

di Sandro Mantega

evitare il licenziamento per essere collocati in cassa integrazione, quindi la salvezza della società e, infine, la riapertura della fabbrica e il riavvio degli impianti.

Da qualche giorno dalle linee di produzione sta uscendo il magnesio. Verrà prodotto al ritmo di circa 65 mila tonnellate all'anno e c'è già un acquirente che ha prenotato la produzione dei prossimi 24 mesi.

TRASPORTI / Le Ferrovie della Sardegna rinnovano le macchine

## SCOMPAIONO LE LITTORINE "LUMACA"

di Raffaele Serrelli

Via alla linea ferroviaria, via alle littorine-lumache. Dopo cento anni, le Ferrovie della Sardegna hanno deciso di rivestirsi a nuovo col riammodernamento delle vecchie tratte e con l'acquisto di nuove locomotive. Da spendere ci sono 140 miliardi all'interno di un pacchetto di contributi pari a 190 miliardi, compresi di progettazione. Iva e altre spese varie.

L'intervento interessa anche il tratto Cagliari-Isili e quindi l'intera linea ferroviaria che collega la città all'hinterland e alla Trentana, prima di arrivare nel Sarcidano, attraverso Selargius, Settimo, Soleminis, Dolianova, Senorbì e Mandas.

È prevista la realizzazione, lungo questo tracciato, di numerose varianti, soprattutto tra Selargius-Monserrato e Senorbì.

Saranno eliminate o addolcite diverse curve, eliminati i pericolosissimi passaggi a livello nei pressi dei Senorbì sino a ridurre l'attuale distanza da 43,9 chilometri a 41,7.

Con un accorciamento della linea ferroviaria di 2.514 metri. Il tempo di percorrenza sarà nettamente inferiore.

"In realtà - dice l'ingegner

Ernesto Porcu, il tecnico che per conto delle Ferrovie segue l'iter progettuale del mega intervento - questi tempi di percorrenza saranno ulteriormente migliorati con l'entrata in esercizio delle nuove automotrici, più potenti e veloci".

Il primo passo per il riammodernamento delle Ferrovie secondaria in Sardegna è stato compiuto a fine luglio a Roma con la stipula (tra la concessionaria "Cogefarimpresit" e la Gestione governativa Ferrovie della Sardegna), dei contratti relativi alla fornitura di sei automotrici diesel elettriche e di tre rimorchi, prodotte dalla Breda e dalla "ABB Tecnomasio". Il tutto per un costo di 17 miliardi: prime consegne, entro 12 mesi. Le nuove automotrici verranno immesse sulle linee Cagliari-Isili, Macomer-Nuoro, Sassari-Al-

ghero e Sassari-Sorso. Un intervento insomma che riguarda tutta la Sardegna, per ridare funzionalità ad una struttura che, realizzata un secolo fa, appare ormai superata.

"Su tutte le linee e quindi anche sul tratto che dall'hinterland porta al Sarcidano - ha spiegato ancora l'ingegner Porcu - sono previste numerose varianti all'attuale tracciato, così da eliminare gran parte delle curve di minore raggio.

Sono previsti anche alcuni viadotti di lunghezza superiore ai trecento metri che comporteranno ovviamente minori tempi di percorrenza".

Il progetto approvato prevede la costruzione di automotrici diesel-elettriche lunghe 18 metri, con 52 posti a sedere, con velocità massima di cento chilometri orari, contro i settanta di

oggi.

Le rimorchiare saranno invece dotate di 57 posti a sedere.

Ovviamente, saranno possibili diverse composizioni di treni, sino ad un massimo di quattro pezzi.

Le ex Ferrovie Complementari ed ex Strade Ferrate Sarde saranno insomma sottoposte ad un nuovo look.

Alla stipula del contratto, la "Gestione Fds" era rappresentata dall'ingegner Fulcio Sisto-paoli, dirigente del ministero, recentemente nominato Commissario della Gestione dal ministro dei Trasporti, Raffaele Costa.

"I nuovi mezzi - ha spiegato ancora l'ingegner Ernesto Porcu - saranno predisposti per l'aria condizionata, come pure per essere alimentati direttamente da linea elettrica aerea nel caso di

pervenga all'auspicata realizzazione dell'anello metropolitano Cagliari (Piazza Repubblica), Monserrato-Cagliari (San Paolo), Piazza Matteotti-Piazza Repubblica che, prevedendo alcuni tratti interrati, richiederà appunto mezzi alimentati da linea elettrica.

Seguiranno nuovi contratti per la fornitura di altre due automotrici e due rimorchi, destinate al Compartimento di Sassari.

Verranno così gradualmente sostituiti i vecchi mezzi ferroviari, consentendo all'utenza di viaggiare con discreta comodità, su mezzi più rapidi e moderni".

Un'occasione storica per il potenziamento delle ferrovie secondarie in Sardegna: con 140 miliardi da spendere per il rifacimento parziale delle linee ferroviarie e per l'acquisto dei nuovi locomotori, le ferrovie potranno finalmente compiere l'atteso salto di qualità, riguadagnando spazio fra i pendolari.

A realizzare le vecchie linee ferroviarie furono nel 1898 i conti Pasquini. In certe zone si viaggia ancora alla velocità di un tempo, in vecchie carrozze e su rotaie ormai da sostituire.