

La grande guerra sui binari

Malumore tra i lavoratori prelevati a casa dai carabinieri Secondo le Fs sono stati assicurati un buon numero di convogli

I Cobas denunciano il ricorso ad abusi autoritari Domani l'attesa trattativa fra i sindacati e l'ente

Così è scattata la precettazione

Molti treni, ma anche molti disagi a Napoli e Roma soprattutto. Le Fs dicono che il piano minimo di servizio garantito dalla precettazione di 5000 macchinisti sta funzionando, anzi oggi verrà anche migliorato. I Cobas denunciano che è stato precettato un numero di lavoratori superiore a quello annunciato ma che l'adesione allo sciopero resta elevatissima. Domani alle 14 termina l'agitazione.

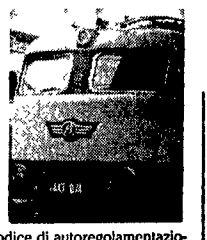
non sono stato precettato. C'è chi ha anche opposto resistenza, ha cercato di nascondersi, di non farsi trovare dai carabinieri tanto era la rabbia nei confronti di questo provvedimento liberticida. Noi li abbiamo tutti convinti a presentarsi al lavoro, per non cadere nella provocazione. I Cobas, infine, affermano che non solo è stato richiamato al lavoro il personale che doveva essere in servizio, ma anche quello di riposo. Cosa è successo veramente ieri? Quel che è certo è che è stata una domenica tesa, caotica, priva di informazioni ufficiali da parte delle Fs, dei ministri dei Trasporti e dell'Interno sul numero dei precettati e sui complessi meccanismi stessi di questa precettazione dalle dimensioni prive di precedenti. I macchinisti in molte stazioni si sono presentati con un segno di lutto al braccio. Un pendolino ha raggiunto ieri pomeriggio Firenze, patria del comitato di coordinamento macchinisti uniti, tappezzato da un cartello con sopra scritto a lettere cubitali «Precettazione», «Colore» tanto, se così possiamo chiamarlo, episodi curiosi a bizzeffe (si dice che

siano stati richiamati in servizio un paio di macchinisti che si trovavano in vacanza a Torino ed un ferroviere in pensione). E molti, mentre i carabinieri arrivavano a casa, si trovavano ancora al lavoro. Così sembra che i carabinieri si siano trovati di fronte alla resistenza di mogli ignare di quanto stava avvenendo, di figli che cadevano dalle nuvole. I racconti che circolano sono molti. Ma non è certo il «colore» che può far passare in secondo piano la cronaca di una giornata preoccupante e preoccupante in cui sindacati, opinione pubblica, forze politiche hanno continuato ad interrogarsi sulle eventuali conseguenze che un provvedimento come quello preso dal ministro Santuz possa arrecare al futuro del diritto di sciopero e certamente anche sugli sviluppi della travagliata vertenza dei macchinisti il cui rigido atteggiamento ha contribuito a far scattare la precettazione. Sin da domani partirà una serie di incontri tra ente e sindacati per dare attuazione all'ultimo accordo sottoscritto per i macchinisti. Le Fs si sono decise ad avviare un calendario di riunioni dopo le ri-

petute pressioni fatte in particolare dalla Filg Cgil, mentre proseguivano aspre quanto inutili polemiche sollevate dalla Uil. Proprio perché la trattativa riparte domani la Filg Cgil ha lanciato ai Cobas ripetuti appelli, caduti nel vuoto, a revocare lo sciopero. Intanto, ci sono migliaia di utenti che si interrogano su quanto succederà sui binari fino a domani alle 14. Ieri le situazioni migliori si sono registrate a Milano e Bologna dove l'80% dei treni ha viaggiato. Peggiora la situazione nel compartimento di Napoli da dove sarebbe partito solo un 30% dei convogli. Difficoltà anche a Roma: i treni a lungo percorso sono transitati regolarmente. Ma molti convogli come quelli destinati a Napoli o Firenze hanno accumulato forti ritardi. Sembra che alcuni convogli pur essendoci il personale addetto non siano partiti all'orario previsto. Mentre in altre situazioni, secondo notizie giunte alla Filg Cgil, pur essendo in servizio oltre ai precettati, più personale del previsto (molti si sarebbero presentati spontaneamente) non c'erano i treni da far marciare.

Santuz non ha rispettato i codici

Santuz non ha rispettato il codice di autoregolamentazione. Lo rammenta Mauro Moretti, della segreteria della Filg Cgil. Egli parte dalla constatazione dell'errore politico commesso dai Cobas. «Non si fanno 48 ore di sciopero con l'accordo fatto e una gestione già definita». Ma il ministro Santuz, prima di usare uno strumento che è ancora quello degli anni trenta, non riformato, doveva assumere una iniziativa. Doveva convocare le parti e rendere pubbliche le sue proposte di soluzione, così come prevedono le norme patite del codice di autoregolamentazione. Il ministro, fatto questo, - conclude Moretti - poteva poi, eventualmente annunciare l'intenzione di ricorrere alla precettazione. Il rischio era, aggiungiamo noi, che i Cobas, ormai moribondi, ritrovino nel ruolo di vittime, una nuova vitalità.



Gli «autonomi»: né aderire né sabotare

no alla agitazione promossa dai Cobas. La scelta del ministro Santuz di ricorrere alla precettazione viene, infatti, definita un «atto gravissimo», «limitativo e lesivo del diritto di sciopero».

Anche i sindacati autonomi si sono fatti sentire nella guerra delle ferrovie. Lo ha fatto una organizzazione che riunisce macchinisti, auto-macchinisti e capilocomo. Ma il loro intervento è stato assorbito dai Cobas. La scelta del ministro Santuz di ricorrere alla precettazione viene, infatti, definita un «atto gravissimo», «limitativo e lesivo del diritto di sciopero».

Polemica di Rinaldini (Filt Emilia) con la Turtura

La polemica, nel sindacato, su chi è responsabile della precettazione. Donatella Turtura, segretario generale aggiunto della Filg Cgil, in una dichiarazione forse parzialmente riportata dai giornali, aveva visto nell'atteggiamento dei Cobas la molla che aveva ispirato la scelta del governo. Non è d'accordo Tiziano Rinaldini, segretario della categoria in Emilia Romagna. Egli sostiene tra l'altro, in una dichiarazione all'Unità, che «in primo luogo la responsabilità è di chi ha deciso la precettazione, cioè Santuz e il governo, e non di chi è stato precettato, né con l'adesione a questa scelta della vicenda dei macchinisti, né con la salvaguardia di fondamentali diritti dei cittadini». È molto preoccupante, aggiunge, che non pochi nel sindacato «non dicano ciò con chiarezza». Rinaldini fa cenno in particolare al fatto che il Comitato direttivo della Filg nazionale era riunito sabato scorso, alle 13, 10, a Roma e che in quella sede bisognava «decidere la posizione del sindacato». Sembra però che la riunione quel giorno, alla notizia della precettazione, fosse conclusa. Rinaldini, comunque, giudica «pesantissime» le responsabilità dei Cobas, ma trova sconcertante «l'utilizzo di queste responsabilità per coprirne altre».

Polemica, nel sindacato, su chi è responsabile della precettazione. Donatella Turtura, segretario generale aggiunto della Filg Cgil, in una dichiarazione forse parzialmente riportata dai giornali, aveva visto nell'atteggiamento dei Cobas la molla che aveva ispirato la scelta del governo. Non è d'accordo Tiziano Rinaldini, segretario della categoria in Emilia Romagna. Egli sostiene tra l'altro, in una dichiarazione all'Unità, che «in primo luogo la responsabilità è di chi ha deciso la precettazione, cioè Santuz e il governo, e non di chi è stato precettato, né con l'adesione a questa scelta della vicenda dei macchinisti, né con la salvaguardia di fondamentali diritti dei cittadini». È molto preoccupante, aggiunge, che non pochi nel sindacato «non dicano ciò con chiarezza». Rinaldini fa cenno in particolare al fatto che il Comitato direttivo della Filg nazionale era riunito sabato scorso, alle 13, 10, a Roma e che in quella sede bisognava «decidere la posizione del sindacato». Sembra però che la riunione quel giorno, alla notizia della precettazione, fosse conclusa. Rinaldini, comunque, giudica «pesantissime» le responsabilità dei Cobas, ma trova sconcertante «l'utilizzo di queste responsabilità per coprirne altre».

MILANO

Mentre i «ribelli» ora minacciano il caos con la semplice applicazione dei regolamenti

Oggi la prova dei treni per i pendolari

Una ventina di treni soppressi, altri convogli con forti ritardi e il timore che oggi i disagi soprattutto per i pendolari ci saranno. La precettazione a Milano di mille macchinisti (ma i sindacati dicono molti di più) non garantisce pienamente gli utenti e ha esacerbato gli animi dei ferrovieri. Il coordinamento macchinisti minaccia l'applicazione del regolamento, che equivale al disservizio continuo.



Due macchinisti aderenti ai Cobas con la fascia nera al braccio

BOLOGNA

A colloquio con i precettati nella stazione

Arrivano gli agenti nel cuore della notte

Di massima i treni programmati stanno viaggiando: questo si registra dall'osservatorio privilegiato di Bologna, un «nodo» ferroviario nel quale si muovono, nell'arco delle ventiquattro ore, 453 convogli passeggeri. I ritardi sono molto limitati come numero, ma alcuni vanno anche dai 30 ai 50 minuti. Dure critiche dei macchinisti alla precettazione ordinata dal ministro dei Trasporti, Santuz.

«Si poteva evitare questo nuovo sciopero», dichiara un altro macchinista. Ed un terzo: «Gravi responsabilità sono dell'ente Fs, non si capisce più quali obiettivi persegue». Da un altro, sempre del crocchio di Consoli, vengono pronunciate parole taglienti nei confronti della Cisl perché «ha scelto di stare zitta, ma come si fa a non dire un parere?». E della Uil che «prima ci attacca violentemente e ora finge di darci ragione». Della Cgil? «Riconosciamo che è più vicina alle nostre proposte, ma le aperture nei nostri confronti le vediamo più a Bologna che a Roma». Come vedete il dopo-verenza? «La lacerazione è stata profonda tra noi e i sindacati confederati, vedremo», sottolinea Consoli.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
REMIGIO BARBIERI

BOLOGNA. I poliziotti hanno bussato alle porte dei macchinisti Fs nel cuore della notte: alle 2, alle 3, alle 4 e così via. Hanno esibito un dattiloscritto tirato al ciclostile (230 i nomi in lista) nel quale è detto che il destinatario è obbligato a presentarsi al lavoro all'ora rot. Le visite a domicilio con il foglio di precettazione erano cominciate già nella mattinata di sabato per continuare nel pomeriggio e durante la sera, senza arresti anche dopo. In elenco c'erano sia macchinisti (segnalati?) che hanno sempre aderito alla lunga serie di scioperi, sia chi non l'ha mai fatto. Le critiche sono durissime. Leonardo Consoli, un leader dei Cobas bolognesi, giunge nelle stanze di Bologna-Centrale dove i macchinisti riposano in attesa della chiamata. «Ma è assurdo - dice - nemmeno fossimo criminali, che ce ne sono tanti in libertà». Si forma subito un ampio capannello. C'è amarezza. Solo un giovane ferroviere reca annodato al braccio destro una fascia nera come Ezio Gallori, nell'intervista di sabato in televisione, aveva proclamato. Dice un macchinista marchigiano: «Arrivo da Ancona, là hanno precettato anche colleghi andati in pensione due-tre mesi fa ed anche indotinati. Dove si vuole arrivare?». Consoli, che sembra raccogliere l'assenso della maggioranza dei presenti, dice che la precettazione è stata una «foratura» che nasconde altre mire. «Si punta a colpire il sindacalismo, prima quello nuovo poi il tradizionale, bisogna stare attenti». Non c'è forzatamente anche da parte di qualcuno alla testa dei Cobas che pecca di oltranzismo o ha una visione distorta del problema. «Quel che so - afferma Consoli - è che abbiamo sempre offerto la nostra disponibilità, conosciamo il nostro dovere di lavoratori. Ci auguriamo che non vengano causati ulteriori sacrifici e che vada ad una onesta soluzione». Spiega ancora un macchinista di essere «caduto» in dieci dei dodici scioperi Cobas (nove di 24 ore e tre di 48) che gli sono già costati un milione di lire.

Nell'ufficio del capo stazione bolognese Onofri, vediamo ora come funziona l'emergenza. L'atmosfera è distesa. «Si è riusciti ad avviare qualche treno più del previsto perché - spiega - sono venuti al lavoro macchinisti del turno normale, non precettati. Nel piazzale esterno di Bologna-Centrale sono fermi una ventina di pullman noleggiati dalle Fs, ma il dispiegamento appare inutile. Dallo stadio comunale (incontrato Bologna-Roma) il responsabile dell'ordine pubblico telefona che un migliaio di romanisti, finita la partita, stanno per uscire. Subito viene approntato un treno speciale di 15 vetture ed in testa un locomotore con una coppia di macchinisti del Genio. Non ce ne sarà bisogno: i tifosi sono 300 e salgono sui treni normali.

BIANCA MAZZONI

MILANO. Il tamtam ha cominciato a suonare nel tardo pomeriggio di sabato, quando i telegiornali hanno dato la notizia della decisione del ministro dei Trasporti, Santuz, di precettare i macchinisti. Così ieri mattina, alle dieci, all'«89», una sala scrostata e disadorna nel ventre della stazione Centrale dove per consuetudine si riuniscono i macchinisti, all'assemblea convocata d'urgenza c'erano parecchie decine di persone. Clima teso, umori neri. Molti macchinisti avevano in mano la lettera di precettazione. «Da me sono venuti che era l'una passata. Erano due carabinieri. Mia moglie si è spaventata. Oltretutto abbiamo un bambino piccolo e lei allatta». Vincenzo Minglaviti, macchinista del compartimento di Milano, sventola l'ordinanza ministeriale. Come lui sono in tanti a protestare per questa intrusione notturna in case dove l'apparire di poliziotti e carabinieri, proprio perché non si è avvezzi ad avere a che fare con la giustizia, crea disorientamento, apprensione. E poi una scelta strettamente privata ed individuale, com'è lo sciopero, in questo modo viene bruscamente riversata su figli e mogli, a cui bisogna rendere conto di quella lettera oscura spesso anche per il destinatario.

Turtura: l'errore dei macchinisti

La precettazione mortifica la sensibilità democratica di tutti i ferrovieri. Ma questa è anche la risposta restrittiva delle libertà sindacali al grave errore commesso dai Cobas. Gravi comunque sono stati i ritardi delle Fs nell'attuazione dell'accordo ed anche i sindacati devono farsi un'auto critica per le relazioni che hanno con l'ente. Lo afferma Donatella Turtura, segretario generale aggiunto Filg Cgil.

La precettazione mortifica la sensibilità democratica di tutti i ferrovieri. Ma questa è anche la risposta restrittiva delle libertà sindacali al grave errore commesso dai Cobas. Gravi comunque sono stati i ritardi delle Fs nell'attuazione dell'accordo ed anche i sindacati devono farsi un'auto critica per le relazioni che hanno con l'ente. Lo afferma Donatella Turtura, segretario generale aggiunto Filg Cgil.

La precettazione mortifica la sensibilità democratica di tutti i ferrovieri. Ma questa è anche la risposta restrittiva delle libertà sindacali al grave errore commesso dai Cobas. Gravi comunque sono stati i ritardi delle Fs nell'attuazione dell'accordo ed anche i sindacati devono farsi un'auto critica per le relazioni che hanno con l'ente. Lo afferma Donatella Turtura, segretario generale aggiunto Filg Cgil.

Per il liberale Costa «meno statali, ma meglio pagati»

L'autorevole ex segretario della Cisl, Pierre Carniti, sostiene tra l'altro, in un editoriale su «Il Giorno», che «tutta l'esperienza internazionale insegna che le leggi in questo campo sono molto più utili e suscettibili di concreta applicazione, se tendono a prevenire lo sciopero, agendo sulle cause reali ed immediate del conflitto». «Gli apparati limitativi dell'esercizio del diritto di sciopero, e più che mai quelli sanzionatori - dice ancora Carniti - sono quasi sempre destinati a restare lettera morta. Insomma la possibilità di ridurre il conflitto sociale dipende, soprattutto, dalla capacità di prevenire, assai più che da quella di reprimere». Ecco l'importanza delle «relazioni sindacali», relazioni che, nel caso delle Ferrovie, ricorda Carniti, per varie responsabilità, «non costituiscono certo un modello di razionalità e di funzionalità». Ma è «da lì che si deve cominciare». Parole sagge.

Per il liberale Costa «meno statali, ma meglio pagati»

L'autorevole ex segretario della Cisl, Pierre Carniti, sostiene tra l'altro, in un editoriale su «Il Giorno», che «tutta l'esperienza internazionale insegna che le leggi in questo campo sono molto più utili e suscettibili di concreta applicazione, se tendono a prevenire lo sciopero, agendo sulle cause reali ed immediate del conflitto». «Gli apparati limitativi dell'esercizio del diritto di sciopero, e più che mai quelli sanzionatori - dice ancora Carniti - sono quasi sempre destinati a restare lettera morta. Insomma la possibilità di ridurre il conflitto sociale dipende, soprattutto, dalla capacità di prevenire, assai più che da quella di reprimere». Ecco l'importanza delle «relazioni sindacali», relazioni che, nel caso delle Ferrovie, ricorda Carniti, per varie responsabilità, «non costituiscono certo un modello di razionalità e di funzionalità». Ma è «da lì che si deve cominciare». Parole sagge.

La precettazione piace, naturalmente, al liberale Raffaele Costa. Egli però aggiunge che la situazione di difficoltà nei servizi pubblici trova le sue radici «nell'eccessiva burocrazia e nella complessità delle procedure amministrative», e che «la soluzione del problema sta nella riforma della pubblica amministrazione». Costa, che ha già scritto un libro sulle ferrovie, ritiene che la soluzione del problema sta nella riforma della pubblica amministrazione.

BRUNO UGOLINI



Donatella Turtura