



Mario Schimberni

## Scende dal treno l'omino in grigio della Montedison

BRUNO UGOLINI

ROMA. E così se ne va l'omino in grigio, come era stato battezzato anni fa, quando entrava alle otto e un quarto del mattino dentro il portone della Montedison, a Foro Bonaparte, Milano, per uscire dopo tredici ore. Era nata una specie di leggenda su questa specie di principe delle ristrutturazioni industriali, sempre intento a navigare nel grande mare di confine tra pubblico e privato.

Come quella del pranzo frugale a base di yogurt, tè e caffè, o quella del rito di controllare le luci spente, la sera, per risparmiare. Ora Mario Schimberni abbandona le ferrovie dello Stato, comunica con eleganza tranquillità le proprie dimissioni da amministratore straordinario, come se fosse un fatto di normale routine.

È la seconda volta che gli capita di abbandonare. La prima fu con la Montedison ed allora il carnefice fu Raul Gardini. La mannaia, adesso, forse, è stata calata da Ezio Galloni, leader dei Cobas. O forse dal veneto Bernini, il ministro che gli ha sempre contestato quel grande sogno aweristico delle ferrovie guidate da una holding lanciate verso il paradiso dell'efficienza. Ma lui fa finta di nulla.

Chissà che cosa penserà di tutta questa vicenda Cesare Romiti? C'è un rapporto infatti, fra i due. Entrambi sono nati a Roma, hanno frequentato le stesse scuole. Entrambi hanno lanciato le loro sfide manageriali. Ma il primo ce l'ha fatta, ha dominato la Fiat, per conto di padron Agnelli. Il secondo ha dovuto, come dire, ritirare il guanto.

Strano destino, questo di Schimberni, nato appunto a Roma, nel quartiere Monti, 67 anni fa, da padre barbiero e madre sarta, ma subito messo a studiare, fino a diventare assistente di tecnica finanziaria all'università. Comincia così la frequentazione dei potenti, le tappe della carriera, dopo un primo tirocinio al Credito Italiano.

La sua prima fusione è quella tra la Bompini Parodi Dellino e la Sna. È qui che il vecchio Cuccia lo scopre e lo coccola (per poi disamorarsi più tardi). C'è una data fatidica nella sua vita: il 25 aprile del 1980. Romiti ha appena vinto la lotta operaia dei 35 giorni a Torino, lui, a Milano, diventa presidente della Montedison. E inventa, si fa per dire, la «public company», l'idea che i manager possano in qualche modo sostituirsi ai veri padroni.

Non aveva fatto altro che sentire - scriveva Renzo Stefanelli sull'«Unità» - i venti nuovi

In piena tempesta per i cobas con i treni garantiti soltanto dalle precettazioni si dimette il commissario Fs

Una uscita irrevocabile o l'estremo tentativo di difesa da attacchi lottizzatori? Via il direttore generale

# Schimberni sbatte la porta decapitate le Ferrovie

Mario Schimberni se ne va. Rassegna al ministro Bernini le dimissioni dall'incarico da amministratore straordinario delle Fs. Dimissioni irrevocabili, o una sferzata a Dc-Psi che starebbero mettendo a punto un ripristino della vecchia legge 210? Con Schimberni si dimette anche il direttore generale delle Fs, De Chiara, Bernini: le dimissioni non mi sorprendono. Ora c'è un problema in più.

PAOLA SACCHI

ROMA. In quell'alba del 19 maggio, quando raggiunse l'accordo con i sindacati sul nuovo contratto, stanco e provato, più enigmatico che mai, cortese ma fermo, evitò cronisti e Tv che gli si accalavano di fronte. Nessun commento, nessuna dichiarazione di Mario Schimberni sull'intesa che segna per certi versi una rivoluzione nella vita di quello che lui stesso ha definito un vecchio burocrate a rendere moderno ed efficiente. Evidentemente l'amministratore straordinario delle Fs aveva già messo nel conto la raffica di scioperi dei Cobas, ma anche dell'altro. Altre decisive questioni che ieri non ha esplicitato nella lettera di dimissioni consegnata nella mattinata al ministro Bernini. Schimberni, nella missiva breve e pacata, ma di fatto esplosiva, dopo aver elencato i risultati del suo lavoro, si limita a dire che considera concluso il mandato affidatogli. Mandato da amministratore straordinario. Quindi, potrebbe rientrare alle Fs con l'incarico di presidente, ma a patto che il governo faccia una riforma che non sia un ripristino del vecchio «carrozzone» previsto dalla legge 210.

Schimberni così scrive a Bernini: «Sulla base dell'esperienza acquisita all'interno dell'ente, mi permetto di segnalare alla Sua attenzione e valutazione le proposte di trasformazione delle Fs in una società per azioni a capitale prevalentemente pubblico, regolata dal codice civile, e dal contratto di programma fra Stato ed ente, come strumento di adeguata risposta all'efficienza del servizio pubblico ferroviario nel mercato». Schimberni insiste con la sua ipotesi di Spa. E apre la strada ad un turbinio di interpretazioni in base alle quali la sua potrebbe essere una sferzata al governo, a quella parte della Dc e del Psi che, sembra nelle ultime ore, ha messo a punto un piano che porterebbe solo ad un ripristino della vecchia legge 210, ricitata, ma uguale nella sostanza, con Schimberni presidente dell'ente ma magari affiancato da un potente direttore generale, un democristiano doc, ad esempio, come Felice Emilio Santonastaso amministratore delegato dell'Italstat. Ieri è circolato, tra le varie indiscrezioni, anche il nome di De Giovanni, ex segretario di Lega-

to, come candidato alla futura direzione generale delle Fs. Forse è questo il nuovo patto ferroviario Dc-Psi al quale Schimberni ha inteso opporsi? Quel che è certo è che ieri alla lettera di Schimberni ha fatto seguito un vero e proprio terremoto che, a poco meno di due anni dallo scandalo delle «lenzuola d'oro», ha di nuovo decapitato i vertici delle Fs. Con Schimberni se ne va anche il direttore generale dell'ente, il democristiano Giovanni De Chiara, che dopo un periodo di rapporti, si dice, non proprio idilliaci con Schimberni, ieri ha manifestato tutta la sua fiducia ed il suo apprezzamento all'amministratore straordinario delle Fs, fino al punto di seguirlo nella strada delle dimissioni. De Chiara dice, comunque, che resterà ancora per breve tempo in servizio in attesa del suo sostituto. Una lunga e burrascosa riunione pare si sia svolta ieri pomeriggio tra Schimberni ed il suo staff. È chiaro che la decisione presa dall'amministratore straordinario ora lascia particolarmente preoccupati i suoi più stretti collaboratori, con in testa il capo del dipartimento dell'organizzazione, l'ingegner Cesare Vacaggio, già collaboratore di Schimberni alla Montedison. Si dice che negli ultimi tempi Vacaggio fosse rimasto praticamente l'unico fedelissimo dell'ex presidente della Montedison ormai alle prese con un potere che andava riprendendo corpo. E pare che, in una situazione del genere, Schimberni avesse già da tempo manifestato ai suoi uomini la sua profonda stanchezza. Una stanchezza che il ministro dei Trasporti, il democristiano Bernini, appartenente a quella parte della Dc che non vorrebbe Schimberni come presidente delle Fs, e che, comunque, è ben decisa ad affiancarlo in questo incarico un potente «marcatore», dice di comprendere. Bernini si dice «non sorpreso del tutto» dalle dimissioni di Schimberni: «Mi ha detto più volte che non avrebbe voluto essere il futuro presidente delle Fs». «Prolungandosi il periodo di gestione straordinaria, oltre ogni previsione - aggiunge Bernini - per le sue valutazioni peraltro più che comprensibili, l'amministratore straordinario non ha potuto mantenere ulteriormente questo incarico». Ma non è proprio il governo, e quindi anche Bernini, a dover fare quella riforma che doveva già essere fatta 12 mesi fa? Le Fs sono commissariate da 18 mesi e la legge 210 ancora in vigore prevedeva che la gestione straordinaria durasse solo 6 mesi. In questi 18 mesi Schimberni annuncia di aver introdotto numerose novità, come quella di aver definito i «procedure amministrative atte a rendere trasparente il sistema delle forniture», la diminuzione dei costi d'esercizio del 7% e la riduzione nell'89 di 800 miliardi di trasferimenti dello Stato per il finanziamento della gestione.

Il rischio per le Fs è ora quello dell'ingovernabilità: afferma il responsabile dei rapporti del Pci, Franco Mariani. «Questo governo e questo ministro dei Trasporti - aggiunge - sono i primi responsabili di

questa situazione. Hanno delegittimato il vertice Fs non presentando nessuna valida proposta di riforma della legge 210, non hanno assicurato risorse per far partire gli investimenti, hanno sostenuto e stimolato la parte più conservatrice della struttura dirigenziale attraverso lo scontro di potere tra Bernini e Schimberni». «Ora il rischio - conclude Mariani - è che si riformino le cordate di potere, affaristiche, che si torni ad una riedizione del vecchio consiglio d'amministrazione». Schimberni - osserva Donatella Turtura, segretario aggiunto della Fil Cgil - ha preso la decisione che il governo non ha saputo prendere: quella di concludere la gestione straordinaria dell'ente. Ancora più urgente diventa ora la riforma delle Fs. E Luciano Mancini, segretario generale della Fil Cgil, afferma che le dimissioni di Schimberni vanno respinte «in gioco è il futuro delle Fs». «Non voglio sparare sulla Croce Rossa: ha affermato il leader della Uil Benvenuto interpellato sulle dimissioni dell'amministratore straordinario delle Fs. «Se Schimberni se ne va davvero - ha commentato, dal canto suo, il vicepresidente dei senatori comunisti Libertini - è un fatto positivo, perché i due anni della sua gestione sono tra i peggiori della storia dell'azienda». Libertini, infine, ricorda che il gruppo comunista al Senato ha già chiesto, a norma di regolamento, che il disegno di legge di riforma delle Fs presentato dal Pci, venga messo subito all'ordine del giorno della discussione in aula.

## Appello di Bernini: «Basta con i blocchi» Ma i Cobas moltiplicano gli scioperi

Il ministro Bernini scrive ai Cobas: «Revocate gli scioperi indetti per i mondiali, ma i macchinisti del Comu rilanciano: «Rivediamo il contratto». Nessun disagio per lo sciopero in bianco dei piloti dell'Appi contro «l'ingiusta sentenza» sulla tragedia dell'ATR 42: i voli saranno assicurati. I controllori di volo di Fiumicino aderenti alla Licta-Confederquadi accettano la tregua proposta dal ministro.

ROMA. Dopo l'appello di due giorni fa, il ministro dei Trasporti, Carlo Bernini, ha invitato ancora una volta i Cobas dei ferrovieri a revocare gli scioperi proponendo una tregua per il periodo dei mondiali. «La anomalia e grave situazione di avvenimenti di rilevanza nazionale e internazionale quali la consultazione referendaria e i campionati del mondo di calcio», Bernini fa riferimento al codice di autoregola-

mentazione sottoscritto anche dal Comu e che prevede in circostanze del genere l'astensione da ogni forma di agitazione. «Faccio pertanto appello a tutti - sottolinea - affinché vengano sospese le azioni di sciopero, anche per evitare che la violazione del codice di autoregolamentazione renda ancora più gravi le attuali difficoltà». Una risposta positiva al mio appello conclude, «non può non riscuotere» un favorevole apprezzamento generale assicurando, senza il ricorso a provvedimenti vincolanti, il regolare funzionamento dei servizi.

Dal canto suo, il «coordinamento macchinisti uniti» si dichiara disponibile a revocare lo sciopero di 24 ore indetto dalle 14 del 6 giugno, purché

esista la volontà di convocare le parti per trovare una soluzione ai problemi dei macchinisti. Le rivendicazioni sulla parte normativa avanzate dal Comu riguardano la non estensione dell'agente unico, il superamento delle disponibilità, l'aumento dei posti di lavoro e l'eliminazione di quelli fuori residenza». Sulla parte economica, i Cobas rivendicano una diversa distribuzione delle somme tra le varie voci e la pensionabilità delle competenze accessorie. A gettare invece benzina sul fuoco provvede il presidente dell'Psdi, Luigi Preti che invita «lo Stato a difendersi dai Cobas». E se il ministro non è in grado di affrontare la questione allora si dimetta, è la conclusione.

Sul fronte del trasporto aereo c'è da registrare la conferenza dei piloti adretti all'Appi indetti per il 6 giugno. Alla base dell'agitazione non vi sono però motivazioni sindacali. I piloti protestano per la sentenza «parziale e ingiusta» sull'ATR 42 emessa dal tribunale di Lecco. Una sentenza, precisano, «che scarica sulle parti deboli e addirittura sull'equipaggio le responsabilità in stretta collaborazione tra università e sindacati, si occupa della progettazione di manufatti informatici proprio nell'ottica della loro compatibilità con il fattore umano.

Non più però nella vecchia chiave del compromesso, della composizione tra le esigenze della tecnologia e quelle del lavoratore, ma partendo piuttosto da presupposti filosofici e morali: «C'è la formalizzazione razionale - che è alla base della pro-

## Aperta un'inchiesta sul «pendolino» bloccato

Rischio di licenziamento per i due macchinisti del pendolino fermato a Firenze. Contrari i sindacati che però criticano le forme di lotta estreme promosse dai Cobas

ENRICO FIERRO

ROMA. Il «signori si scende» pronunciato tre giorni fa da due macchinisti alla stazione di Firenze provoca reazioni contrastanti e sempre più dure. La storia. Martedì scorso, due macchinisti del compartimento di Roma in servizio sul «pendolino» Roma-Milano, arrivati alla stazione di Firenze hanno deciso di sospendere il servizio per protesta contro il recente contratto bloccando il treno. Una azione sindacale dura indetta dallo Sma, uno dei cobas dei macchinisti, per protestare contro la parte del contratto dei ferrovieri che prevede turni sui treni veloci per percorrenze quotidiane supe-



sarebbe stata mollata in tempo al responsabile della stazione di Firenze impedendo così la sostituzione dei due scioperanti e provocando il disagio dei 200 passeggeri. «Ci spieghino perché non sono stati avvertiti i dirigenti della stazione di Firenze», conclude. Quello che è certo, però, è che centinaia di passeggeri sono rimasti a piedi e che due macchinisti ora rischiano il licenziamento in tronco. E quanto si legge nella contestazione del direttore del compartimento di Roma, che accusa i due ferrovieri di «grave e dolosa violazione dei doveri di ufficio e degli obblighi di servizio

con forte pregiudizio dell'Ente». Un addebito che prevede la sanzione del licenziamento, ma che dà la possibilità ai due macchinisti di produrre entro dieci giorni una «difesa di interesse», in pratica una opposizione di merito ai fatti contestati. Sarà poi, dieci giorni dopo, il direttore del compartimento a comunicare la «punizione» definitiva, che - informano alle Fs - «nella sua formulazione più drastica prevede il licenziamento». E sembra proprio questa la soluzione sulla quale, dimissioni di Schimberni a parte, l'Ente sta puntando. «Il licenziamento? È una provocazione», dice Franco Proitano del Comu, l'altro cobas dei macchinisti. «Del resto - aggiunge - fin dal 9 maggio avevamo comunicato che senza accordo tra le parti i turni dovevano essere fatti con la stessa impostazione dell'anno precedente». Inoltre, confermano Comu e Sma, quello di Firenze non è un caso isolato, episodi analoghi si sono verificati già altre volte nell'ultimo periodo. Se la direzione delle Fs dovesse perseverare nella rinuncia del licenziamento, sottolineano i Cobas, «attuere forme radicali di lotta in risposta ad una manovra che è contro i ferrovieri e contro il sindacato».

Come si vede, c'è il rischio concreto che la tensione aumenti sia per l'impendimento dell'Ente, sia per l'uso di forme

## Fiom: il potere nasce dai tasti del computer

L'automazione e l'introduzione dell'informatica creano sistemi complessi che si governano solo se chi lavora condivide gli obiettivi della produzione. La Fiom, prendendo a modello esperienze scandinave, si propone di contrattare all'origine, a partire dalla loro progettazione, le nuove tecnologie. Una questione di potere in fabbrica che si giocherà sulla cultura del sindacato.

STEFANO RIGHI RIVA

MILANO. Anche i calcolatori hanno un cuore, e funzionano bene solo se intorno a loro c'è un'atmosfera di affettuosa collaborazione. L'intuizione non è nuova per chi ricorda il megacomputer di «2001 odisea nello spazio» che si ribellò agli astronauti. Ma quella era solo la fantascienza. Adesso finalmente se ne è accorto, su un terreno molto più concreto, anche l'amministratore delegato della Fiat, Cesare Romiti, dopo avere verificato che le sue splendide fabbriche automatizzate, per le quali si sono investite cifre colossali, non ottengono da sole il grip qualitativo attribuito per lunghi anni alla conflittualità di-gli operai.

Ecco che bisogna tornare a fare i conti con il «fattore umano», e si scopre che nel frattempo, lungi dall'essere marginalizzato, questo fattore umano è largamente potenziato dalla combinazione con la «macchina moderna» per eccellenza, il computer appunto. Il fatto è che l'automazione non sostituisce il consenso, anzi ne esige più della vecchia catena, perché i sistemi complessi esprimono le loro potenzialità solo attraverso una larga fusione e circolarità delle informazioni e scardinano l'organizzazione gerarchica: pochi tecnici che «non collaborano» nel continuo lavoro di affinamento e di lavorazione dei programmi, ed ecco danni molto più vistosi di un «eccetto» sciopero.

Per non farsi sorprendere come Romiti la Fiom si è trasformata, per la prima volta nella sua storia, in editore, e ha tradito e messo in circolazione in Italia un testo scientifico sulla materia. «L'informatica e il lavoro umano», dello svedese Pelle Ehn, che è stato presentato ieri al Politecnico di Milano. Dalla Scandinavia, non è una novità, vengono da molti anni le elaborazioni più mature in materia di democrazia industriale e di applicazione consensuale delle tecnologie informatiche. Questo testo in particolare, che raccoglie e inquadra teoricamente alcune sperimentazioni (in un'officina di riparazione, in un giornale, in un grande magazzino, in un'industria metallurgica) fatte in stretta collaborazione tra università e sindacati, si occupa della «progettazione di manufatti informatici» proprio nell'ottica della loro compatibilità con il fattore umano.

Non più però nella vecchia chiave del compromesso, della composizione tra le esigenze della tecnologia e quelle del lavoratore, ma partendo piuttosto da presupposti filosofici e morali: «C'è la formalizzazione razionale - che è alla base della pro-

gettazione informatica tradizionale non rappresenti completamente e correttamente tutte le «funzioni reali» che stanno dentro alla produzione. Dunque solo una collaborazione alla fase progettuale da parte di chi concretamente lavorerà sulle macchine, e solo l'esplicitazione per via pratica e sperimentale delle sue «conoscenze inespresse» porterà alla costruzione di programmi realistici.

Owio che da questa filosofia vengono conseguenze molto concrete, ad esempio sulla contrattazione sindacale. «Se l'ipotesi è vera, da parte dell'impresa non si tratta più semplicemente di raccogliere il consenso dei lavoratori intorno a una sua decisione», spiega Angelo Airoldi, che nella sua qualità di segretario generale della Fiom è venuto a «scarsare» l'iniziativa, e nemmeno di accettare suggerimenti e correzioni. In questa chiave si va oltre anche alla «qualità totale» di Romiti si tratta di accettare elementi decisivi di «determinazione». Potere in fabbrica, dunque. Ma il sindacato italiano sarebbe pronto? «Obiezioni teoriche non ce ne sono, ma nella realtà, purtroppo, non ce la facciamo ancora. Dietro alle esperienze scandinave ci sono anni di cultura sindacale, di legislazione sociale, ci sono rapporti stonati tra sindacato e università, ci sono grandi investimenti per la formazione tecnica dei quadri».

C'è anche una tradizione di fiducia reciproca, di linguaggio comune, di obiettivi condivisi che entrambe le parti riconoscono a salvaguardare, a discernere dai terreni di conflitto. Una tradizione che da noi si sta facendo luce solo frammentariamente: Oscar Marchionni, che sta per pubblicare un libro sull'esperienza bolognese, la più avanzata in materia, contrappone ai «disastri» dell'automazione dall'alto verificatisi all'Iveco e a Cassino, il contratto della Gd di Bologna, firmato due anni fa dopo otto mesi di vertenza. In quest'azienda, racconta Antonio Ori, tecnico e sindacalista di fabbrica, che ha 2000 dipendenti ed è leader mondiale nelle macchine automatiche per il confezionamento dei prodotti, hanno ottenuto nero su bianco l'obbligo alla circolazione delle informazioni in tutti i «gruppi progettuali» che a loro volta sono stati definiti, e persino il salario, in forma collettiva, è stato collegato ai risultati della progettazione. «Ma bisogna decidere», conclude Marchionni, «se si può volere «operai stupidi e deresponsabilizzati, poi di punto in bianco chiedere la qualità». A Bologna dietro questi risultati ci sono anni di confronto.