

Sabato 14 febbraio 1998

6 l'Unità

BUFERA SULLE FERROVIE



Il ministro chiede un differimento dello sciopero, ma non riesce a fermarlo. Atteso rimpasto del Cda

Fs, è braccio di ferro

I capistazione dicono no a Burlando

ROMA. Mentre gli occhi della politica sono fissati sulla riunione, martedì prossimo, del consiglio di amministrazione delle Fs che potrebbe procedere a un ampio rimpasto, questo fine settimana sarà ancora all'insegna di una pesante situazione del traffico ferroviario. Sono infatti in agitazione i lavoratori aderenti al sindacato autonomo Ucs, che raggruppa personale addetto alla circolazione e in particolare capistazione. Lo sciopero è stato inizialmente programmato per 48 ore dalle 21 di ieri sera, venerdì, fino alle 21 di domani sera, domenica. Nella tarda serata di ieri il quadro dei possibili disagi non risultava però ancora chiaro.

Nel pomeriggio il ministro dei trasporti Burlando ha infatti firmato un'ordinanza nella quale si differisce ad altra data lo sciopero. L'iniziativa di Burlando è giustificata dal fatto che, in base alla legge sulla autoregolamentazione, la durata massima di un'agitazione non può superare le 24 ore e, inoltre, un sindacato non può indire uno sciopero a meno di dieci giorni di distanza da una precedente astensione dal lavoro (in questo caso quella recentissima dei macchinisti del Comu). I dirigenti dell'Ucs hanno però deciso di «rigettare» l'ordinanza del ministro

«mirata alla repressione del diritto di sciopero», accettando di ritornare solo parzialmente sulle loro precedenti decisioni.

Nella serata di ieri un comunicato esortava così gli aderenti al sindacato a una riduzione dello sciopero a sole 24 ore, con uno slittamento del suo inizio alle 21 di questa sera. Mario Montanari, coordinatore nazionale di questa organizzazione, ha anche precisato che durante le 24 ore di astensione dal lavoro «non sarà garantito alcun treno» anche se verrà concessa «un'ora di cuscinetto per i treni in corso di viaggio».

Da parte loro le Ferrovie, ancora prima che si precisasse da parte dell'Ucs la durata dello sciopero, hanno reso noti i treni che saranno assicurati. In un comunicato si sostiene che le Fs garantiranno l'arrivo a destinazione dei treni in corso di viaggio e dei treni a lunga percorrenza facenti parte dei servizi essenziali; dei treni Eurostar (ad eccezione di alcuni convogli Roma-Torino, Roma-Bolzano, Roma-Bari-Lecce); di altri treni sulle linee fondamentali. Le Ferrovie hanno comunque avvertito che «potranno verificarsi ritardi, limitazioni di percorso e soppressioni anche prima dell'inizio dello sciopero».



Linea ferroviaria per Roma

Ivano Pais

«È Cimoli il problema delle ferrovie»

I dirigenti contro il manager. «Sta portando l'azienda allo sfascio»

ROMA. Villa Patrizi, nido di serpenti. Più precisamente «un centro di interessi pazzeschi in cui si sta consumando uno scontro furibondo». Così l'ha definita, ieri, in un'intervista al nostro giornale il ministro dei Trasporti Claudio Burlando. Villa Patrizi è la sede delle Ferrovie dello Stato ma anche dello stesso Ministero. Nidi di serpenti entrano?

Dal villino, ala delle Fs, arrivano le prime reazioni, o, se si vuole, i primi sibili. «Certo che questo è un nido di vipere, se non lo fosse, io, che sono un dirigente di quest'azienda, non ne parlerei male, protetto dall'anonimato», reagisce quasi scherzando il nostro interlocutore, da quindici anni alle Ferrovie. «Ma bisogna chiedersi perché, ragionare sull'anomalia di quest'azienda, la più politicizzata d'Italia, una vera e propria dependance del Parlamento. Qui, tutti fanno politica - spiega - si muovono cordate contrapposte, ma ad indurre questo comportamento è prima di tutto il ministro, che eterodirige l'amministratore delegato, Cimoli, totalmente Burlando-dipendente. È vero, c'è uno scontro forte nella dirigenza aziendale tra vecchi e nuovi, ma è insultante e provocatorio scrivere tutti i vecchi al partito di Necci o dei corrotti. La verità è che Cimoli sta por-

tando l'azienda allo sfascio: il problema non è se ci sono o no le vipere, è che i treni vanno a sbattere: i treni deragliano perché il management è incapace». È venuto meno il senso forte di appartenenza a un progetto, il «collante motivazionale». «Non è possibile - insiste - che i macchinisti siano tutti impazziti o la rete sia improvvisamente collassata. È l'azien-

te che ha fatto il problema, e non la mancanza di una strategia globale di rilancio degli investimenti e dello sviluppo e di riorganizzazione gestionale dell'azienda: soltanto la «direttiva Prodi» (la separazione della rete dalla gestione dei servizi), può far uscire governo e Fs dall'impasse attuale.

Le «voci di dentro» di Villa Patrizi, una cittadella con duemilacinquecento dipendenti smistati su cinque piani, più che col Ministro sembrano però prendersela con l'amministratore delegato, con Cimoli. «Non vedo nessun attacco contro Burlando, piuttosto un distacco totale tra l'amministratore delegato e il suo gruppo e il resto della struttura dirigente. Al Ministro le critiche arrivano di rimbalzo perché tende a occupare la scena, ma il vero obiettivo è Cimoli, molto lo giudicano inadeguato alle necessità di un'azienda tanto complessa. Si sentono tutti in pericolo - racconta un altro dirigente, con una lunga esperienza sindacale alle spalle - minacciati dai tagli. Per di più, ogni volta che c'è un incidente, si

sposta la responsabilità alle gestioni precedenti. Ovvio che i «vecchi», si sentano colpiti». E in pericolo, minacciati dai tagli annunciati al personale, mentre si continuano a fare assunzioni di dirigenti impiegati.

«Non si può leggere lo scroto di potere in atto, con la categoria del nuovo uguale a buono e onesto e vecchio uguale a cattivo e corrotto - riba-

novo gruppo dirigente a vincerle? «Per il momento no. Lo scontro è tuttora furibondo».

Come in tutti i palazzi, dice un altro dirigente che ha passato la quarantina, anche a Villa Patrizi si distillano veleni. Che Cimoli e il suo gruppo siano un gruppo di onesti, non lo mette in discussione nessuno, ma se si afferma un rapporto tutto ispettivo, quasi da magistrati inquirenti, la reazione della struttura non può che essere di arroccamento: l'amministratore delegato deve essere un leader, non un ispettore di polizia. «Per governare un'azienda complessa come le Fs serve il consenso, bisogna toccare le corde giuste, motivare le persone altrimenti scatta un meccanismo di non collaborazione». E di nuovo l'accusa che manca un grande progetto nel quale riconoscersi.

Eppure in questi anni il cambiamento c'è stato. Come dice Sergio Graziosi, segretario del sindacato dirigenti Assodif Ferrovie - noi dirigenti continuiamo a lavorare con tranquillità, siamo con Cimoli, difendiamo la nostra azienda. Siamo turbati dalle continue distorsioni che escono sui giornali ma non molleremo».

«Per il momento no. Lo scontro è tuttora furibondo».

Come in tutti i palazzi, dice un altro dirigente che ha passato la quarantina, anche a Villa Patrizi si distillano veleni. Che Cimoli e il suo gruppo siano un gruppo di onesti, non lo mette in discussione nessuno, ma se si afferma un rapporto tutto ispettivo, quasi da magistrati inquirenti, la reazione della struttura non può che essere di arroccamento: l'amministratore delegato deve essere un leader, non un ispettore di polizia. «Per governare un'azienda complessa come le Fs serve il consenso, bisogna toccare le corde giuste, motivare le persone altrimenti scatta un meccanismo di non collaborazione». E di nuovo l'accusa che manca un grande progetto nel quale riconoscersi.

Eppure in questi anni il cambiamento c'è stato. Come dice Sergio Graziosi, segretario del sindacato dirigenti Assodif Ferrovie - noi dirigenti continuiamo a lavorare con tranquillità, siamo con Cimoli, difendiamo la nostra azienda. Siamo turbati dalle continue distorsioni che escono sui giornali ma non molleremo».

Morena Pivetti

Nido di vipere? Il ministro sbaglia obiettivo

da ad essere in pieno marasma gestionale, le leve di controllo sono inceppate. E allora è offensivo per un dirigente di sinistra, che ha votato Ulivo, veder ridotto tutto a puro scontro di potere, rappresentare il dissenso come nido di vipere».

Per un dirigente che attacca senza

moli no». Insomma andava ricercata da subito e meglio l'integrazione tra manager esterni («che non saranno tutti eccelsi ma di livello alto sì», precisa) e risorse interne. Ma il problema vero che segnala il nostro interlocutore, da molti anni in ferrovia e con un ruolo di altissima responsabilità, è

Lo scontro interno è furibondo E i treni deragliano

disce un sindacalista, una tuta blu delle ferrovie - Ci sono gruppi politici che si scontrano, gruppi che tutelano gli interessi economici delle grandi imprese che fanno affari con le Fs». Quando in ballo ci sono le migliaia di miliardi è ovvio che le resistenze siano enormi. Il punto è: riuscirà questo

Stanziati mille miliardi per abolirli del tutto in tre anni

Addio ai passaggi a livello

L'operazione rientra nel piano per la sicurezza delle ferrovie. Piace la scatola nera.

ROMA. Il governo ha approvato ieri un disegno di legge che autorizza le Ferrovie a predisporre, nel triennio (1998-2000), un piano per la soppressione di passaggi a livello e per il miglioramento delle condizioni di esercizio di quelli non eliminabili. Oltre ad aumentare i livelli di sicurezza, gli interventi consentiranno di realizzare una maggiore efficienza ed economicità di gestione.

Per la realizzazione del piano le Ferrovie sono autorizzate a contrarre mutui quinquennali per un importo massimo di 1.000 miliardi: 270 miliardi nel '98, 270 nel '99 e 460 nel 2000. La localizzazione delle nuove opere ferroviarie (sono circa 750 i passaggi a livello da sopprimere) «sarà effettuata d'intesa con le Regioni interessate e gli enti locali nel cui territorio ricadono le opere stesse. Si privilegeranno i principali itinerari nazionali ed internazionali e mediante la costruzione di idonei manufatti sostitutivi (cavalavia, sottopassi, ecc.) o deviazioni stradali». È previsto inoltre il miglioramento delle condi-

zioni di esercizio dei passaggi a livello non eliminabili.

Si tratta di un provvedimento strutturale che si aggiunge alla decisione presa l'altro ieri di dotare tutti i treni di una scatola nera di monitoraggio sulla scorta di quanto già avviene sugli aerei e di ridurre il traffico nei nodi più intasati. Complessivamente, comunque, secondo il ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, ci vorranno ben 70.000 miliardi per rimettere in sesto le ferrovie.

Walter Cerfeda, segretario confederale Cgil, propone degli incentivi alla rottamazione dei treni per favorire l'ammmodernamento del materiale rotabile. Il sindacalista chiede poi che il rinnovo del consiglio di amministrazione sia l'occasione per fare pulizia dei «troppi incapaci che ancora occupano posti di responsabilità. I provvedimenti decisi dal ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, per affrontare l'emergenza sicurezza nel sistema ferroviario - sostiene ancora Cerfeda - vanno nella direzione giusta sia riguardo alla scatola nera, sia

per la verifica dell'affollamento delle linee. Si poteva comunque andare oltre: sarebbe stato opportuno un intervento straordinario per la verifica della rete e dei mezzi, magari anche ricorrendo a una temporanea sospensione del servizio per una verifica approfondita della rete».

«La riduzione del traffico ferroviario sulle linee congestionate è una vecchia richiesta sindacale e ben venga che il ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, l'abbia fatta propria seppur con forte ritardo», afferma a sua volta il segretario generale della Uil Trasporti, Sandro Degni.

Sergio D'Antoni, segretario generale della Cisl, coglie l'idea lanciata da Burlando della scatola nera per allargare il discorso e proporre per i treni anche il modello di relazioni sindacali da poco instaurato sugli aerei: «Il ministro Burlando inserisce la scatola nera sui treni: è già un modo per applicare il modello Alitalia sui treni. Se da lì può iniziare una fase nuova, penso che questa sia la strategia da seguire».

Viaggio in treno con falso allarme bomba e guasto alla motrice

Disavventura per la Paciotti

La presidente dell'Anm arrivata alla stazione di Savona con tre ore di ritardo.



Operai al lavoro nella Stazione di Roma Termini

Ivano Pais

ROMA. Prima un allarme bomba poi un guasto ad una motrice: disavventura ferroviaria per Elena Paciotti, presidente dell'associazione nazionale magistrati, nel suo viaggio verso Imperia dove è relatrice del convegno nazionale sulla giustizia in programma fino a domenica. Secondo quanto riferiscono gli organizzatori del convegno, l'Eurostar sul quale il giudice viaggiava e che era atteso alla stazione di Savona per le 23.30 di giovedì sera ha avuto due ore di ritardo a causa di un allarme bomba. Una telefonata anonima giunta alla stazione di Genova aveva avvertito della presenza di un ordigno sul convoglio. La «bonifica» della polizia ha però permesso di accertare che si era trattato di un falso allarme. Per evitare altri ritardi, il giudice ha preferito spostarsi su un treno locale la cui motrice, però, ha avuto un guasto. Il locale è rimasto fermo un'altra ora. Il magistrato è così giunto alla stazione di Savona, dove era atteso dagli organizzatori del convegno, alle 2.30 di notte, con tre ore di ritardo.

C'è un film che non avete mai visto!

BALLA COILLUPI



Per la prima volta in videocassetta il capolavoro di Kevin Costner, nella versione integrale di 240 minuti.

UN'ORA IN PIÙ DELLA VERSIONE TV! VINCITORE DI 7 OSCAR

in edicola