



L'azienda consiglia a tutti di rinviare il viaggio. Cofferati: «Mancano le sanzioni e a volte la volontà di applicarle»

Ferrovie in ginocchio

Stop dei capistazione, Italia nel caos

Dalle 21 di ieri sera il traffico ferroviario è praticamente paralizzato. E ci rimarrà fino a questa sera alle 21. Si tratta della seconda domenica consecutiva di caos. Dopo i macchinisti, la settimana scorsa, ora è la volta dei capistazione. La conferma da parte dell'Ucs dello sciopero di 24 ore ha indotto le stesse Fs a consigliare a tutti di «rinviare il viaggio». Nonostante ogni buona volontà l'ente non è infatti in grado di fornire alcuna garanzia riguardo ai servizi che potranno essere assicurati.

L'agitazione è stata decisa malgrado l'ordinanza del ministro dei Trasporti che la «differiva» ad altra data. E secondo le stesse Fs avviene «in violazione di qualsiasi regola». Lo sciopero dei ferrovieri che fanno capo all'Ucs, (Unione dei capistazione) è «un'interruzione di pubblico servizio» come tale andrà trattato, l'azienda potrà raccogliere i nominativi di chi non si è attenuto all'ordinanza ministeriale e passarli alla magistratura». È questa la risposta del ministro dei trasporti Claudio Burlando. Per Burlando, la decisione dell'Ucs è «un fatto molto grave» perché l'organizzazione sindacale non si è impegnata a garantire i treni ed i servizi minimi e quindi si prefigura un'interruzione di servizio di pubblica utilità. «Non siamo più davanti ad uno sciopero che prevede sanzioni - ha aggiunto il ministro - siamo di fronte ad una vera interruzione di pubblico servizio e come tale l'azienda lo dovrà trattare». I dirigenti dell'Ucs hanno acconsentito, venerdì sera, a ridurre da 48 a 24 ore la durata dello sciopero ma si sono rifiutati di accettare del decisioni del ministro considerandole dirette contro la libertà di sciopero. Hanno anzi comunicato che non avrebbero garantito alcun convoglio e che avrebbero concesso soltanto un'ora di «cuscinetto» ai treni che si fossero trovati in movimento allo scattare dell'agitazione.

Le Ferrovie sono state così costrette a rivedere anche il piano dei servizi di emergenza che avevano in precedenza predisposto. Benché il numero degli aderenti al sindacato autonomo sia modesto, la posizione dei capistazione è cruciale per la circolazione: bastano poche astensioni dal lavoro per paralizzare lunghi percorsi. Le Fs parlano perciò di prevedibili «gravi disagi» su tutta la rete e in un comunicato si limitano a dire che «faranno di tutto» per «effettuare servizi minimi di circolazione sulla direttrice tirrenica, sulla tratta Sud-Roma-Milano e viceversa, su quelle Torino-Milano-Venezia e Roma-Venezia e viceversa, sulle tratte Roma-Bari-Lecce e viceversa». Si cercherà anche, aggiungendo, di «assicurare un treno ogni due ore sulla Napoli-Milano-Roma e viceversa». Il segretario della Cgil Sergio Cofferati ha duramente criticato l'agitazione sostenendo che deve essere fatta rispettare la disposizione del ministro Burlando. «Se così non sarà - dice Cofferati - bisognerà che chi ne ha il compito e la funzione, in questo caso la commissione, ne tragga le debite conseguenze». Il segretario della Cgil lamenta però lacune nella attuale legislazione, e forse qualcosa di più. Dice che «mancano le sanzioni», ma qualche volta anche «la volontà nell'applicarle».

Firenze, capistazione indifferenti alle richieste dei viaggiatori

«Non c'è il treno? Non lo so»

I ferrovieri in sciopero lasciano a piedi anche tutti i delegati della «Cosa 2».

FIRENZE. «Guardi, non sono autorizzato a fornirle questo tipo di informazioni». È gentile, ma allarga le braccia il capostazione sovrintendente di Firenze Santa Maria Novella, mentre su quello che è sicuramente uno degli snodi ferroviari cruciali del paese - quello che collega nord e sud, quello che se si blocca divide in due l'Italia - sta per abbattersi la tempesta. Non è ancora del tutto chiaro con quale forza essa si ripercuoterà sul Belpaese: verso le 18 di ieri sotto le vetrate della bella stazione realizzata in pieno ventennio dall'architetto Michelucci si respirava la tipica atmosfera di nervosa calma prima della battaglia. Uno scenario ben diverso da quello che si materializzerà dalle 21 in poi: masse di persone accalcate davanti ai tabelloni - desolatamente vuoti - e all'imbocco dei binari, i centralini delle Ferrovie prese d'assalto, l'angoscia e l'incertezza su ogni singolo convoglio in partenza. Ventiquattrore di congestione: precedute, perlopiù qui a Firenze, da una fitta nube di imbarazzato silenzio.

Il signor Violi, nella sua elegante e sobria divisa da capostazione, ha lo stesso *aplomb* del burocrate di stampo risorgimentale mentre ti spiega con grande cortesia e altrettanta decisione che «per ottenere le notizie che le interessano, si deve rivolgere all'ufficio clienti. Deve capire, la situazione è in rapida evoluzione e noi non possiamo darle nulla allo stato attuale», afferma con al fianco una solerte colla-

boratrice che annuisce ritmicamente. Nessuna parola sul perché di questo braccio di ferro con il ministro Claudio Burlando, sul malessere che ha portato a questa stretta, sullo «sfascio» denunciato da molti lavoratori delle Ferrovie, sui deragliamenti assurdi al rango assai poco europeo di abitudine, su quello che si muove (o non muove, nella fattispecie) nel mondo dei trasporti italiani. Un mondo a parte, in cui tanta umanità si ritrova gettata alla rinfusa negli stessi treni, accorpata nelle stesse sale d'attesa, sparpagliata nei McDonald's delle più svariate stazioni italiane: la barbona sciala appoggiata in stato catatonico ad un muro del bar, il capannello degli inefabili collezionisti di schede telefoniche in costante trattativa, il giovane ed aitante manager col cellulare d'ordinanza appiccato all'orecchio, il gruppo di giovani studenti tedeschi con l'immenso zaino multicolor in partenza per la capitale. «Sa, oggi è una giornata», dice un altro ferroviere allargando le braccia mentre fugge verso il binario 16.

Il problema di tutti è lo stesso: l'abituale certezza di partire ridotta ad una speranza. Perché oggi i treni garantiti, quelli su cui non ci piove, non sono poi così garantiti, trattandosi di uno sciopero che innanzitutto riguarda i capistazione. Nella città del giglio c'è poi il problema che ci sono i circa quattro-

mila tra delegati, ospiti, giornalisti, mezzo governo e umanità varia degli «Stati generali della sinistra», la gran kermesse della Cosa 2 al Palasport fiorentino: «Qui si rischia un *blackout* istituzionale», scherza un delegato che pur ridendo osserva con una certa apprensione il tabellone degli orari. «Vede, il problema è che molti non sanno ancora se lavoreranno o no, perché temono una precettazione dell'ultimo minuto», confida un addetto al reparto movimenti. «È logico - aggiunge un altro - non sappiamo nemmeno se questo sciopero sia legale o no: c'è quest'ordinanza del ministero che l'Ucs ha deciso di rigettare, ma se poi non lavoro quelli vengono diramati da me».

Carlo Anselmi, un signore di mezz'età in viaggio di lavoro, con piemontese senso di rassegnazione confida nel buonsenso: «Beh, se non lo prendo ora, l'Eurostar, partirò con quello dopo». «No, guardi che non ci sono treni garantiti, quando scatta lo sciopero si fermano». «Oddio, oddio, allora speriamo bene. Forse è meglio che telefonino all'albergo». Già, ma non tutti hanno l'albergo pagato dall'azienda. «Porca miseria!», esclama un anziano in partenza, e cerca con lo sguardo l'uomo in divisa ferroviaria che saprà rassicurarlo sul buon esito del suo weekend. Ma non c'è.

Roberto Brunelli



La stazione di Roma Termini; in alto Gino Giugni; in basso Claudio De Mattè

L'INTERVISTA

Giugni: «Sono azioni illegali intervenga la magistratura»

ROMA. Il professor Gino Giugni, presidente della Commissione di garanzia che vigila sugli scioperi nei servizi pubblici, è d'accordo con chi lamenta lacune e inadeguatezze nella legge che dovrebbe salvaguardare gli utenti. In qualche caso mancano le sanzioni, sostiene, in altri non c'è la volontà di applicarle.

Intanto ci dica, professore: secondo lei questo sciopero dei capistazione è illegale, come sostengono le ferrovie, o perfettamente lecito, come sostengono i suoi promotori?

«Il ministro può premettere i lavoratori, o impedendo lo sciopero o differendolo. In questo caso Burlando ha scelto la via più prudente, ha ordinato un rinvio».

Il sindacato autonomo dei capistazione, la Ucs, non ha però accettato l'ordine. Così facendo, non ha rispettato la legge. Questa azione si deve quindi considerare illegale.

Allora che cosa avete intenzione di fare per punire questa violazione?

«Noi non possiamo fare niente, la commissione di garanzia non ha poteri che riguardino il mancato rispetto della precettazione. La re-

sponsabilità in questo caso è di carattere penale. Chi di dovere si deve rivolgere alla magistratura».

La magistratura che sanzioni può comminare?

«Sanzioni non detentive. Ammende, in altre parole. Anche se bisogna aggiungere che c'è qualche discussione al riguardo. Alcuni magistrati ritengono infatti che, in casi come questi, si possa imputare il reato di interruzione di pubblico servizio. E allora le pene non sono più solo pecuniarie, diventano molto più severe».

C'è chi sostiene, e tra questi anche il segretario della Cgil Cofferati, che le sanzioni non sono adeguate. In qualche caso mancano, in altri sono insufficienti.

«Sì, è vero, anche noi siamo d'accordo: abbiamo già chiesto che si riveda tutto il sistema sanzionatorio. Ma questo è un problema che riguarda il Parlamento, è lì che si deve decidere».

L'accusa è anche un'altra però, e più grave. Si dice che spesso c'è una scarsa volontà di applicare anche le pene che pure sono espressamente previste. È vero?

«Sì. E questo è l'aspetto più serio



di tutta la feccenda. La possibilità di reprimere comportamenti scorretti e illegali è ridotta dalla mancanza di norme adeguate, ma forse soprattutto dal fatto che troppo frequentemente si lascia correre. In questo modo si ingenera in alcuni sindacati e in settori di lavoratori la convinzione che la legge in fondo non va presa troppo sul serio».

Ma chi è che lascia correre, professore?

«Soprattutto le stesse aziende. Molto spesso le infrazioni sono commesse da lavoratori, e più spesso da organizzazioni sindacali, nei confronti delle aziende. E ciò avviene in particolare nel settore dei trasporti».

Ma queste stesse aziende non hanno il coraggio, o non trovano conveniente, utilizzare gli strumenti di repressione che hanno a disposizione?

Si riferisce alle Ferrovie dello Stato?

«No. Sono soprattutto le aziende minori a comportarsi in questo modo. Nel trasporto su rotaia, si tratta in genere delle ferrovie locali».

Edoardo Gardumi

Presidente al posto di Crisci? Lui è cauto: «Ci sto pensando, Cimoli sta lavorando bene»

«Io sto con gli utenti»

Il ministro Burlando chiama Demattè per rilanciare le Fs

MILANO. Allora professor Demattè, sarà lei il nuovo presidente delle Ferrovie dello Stato?

«Mi scusi, ma non posso dire niente».

C'è chi dice che il suo nome è stata fatta uscire apposta da qualcuno che vuole «bruciarlo». Commento?

«Certo, sono rimasto meravigliato nel vedere il mio nome in prima pagina. Ma non ho la più pallida idea di come sia uscito e se ciò risponde alle manovre di qualcuno. Ma se fosse così ne sarei felicissimo».

Questo vuol dire che è già orientato verso una decisione negativa?

«No, volevo solo dire che la presidenza delle Fs non è un regalo per nessuno. Salvo che per quelli che non hanno altro da fare».

Può dire quando è stato contattato?

«No, io ho l'abitudine di osservare certe regole di correttezza istituzionale. Quindi non posso confermare. Mi dispiace».

Ma c'è pensando? O no?

«Queste sono cose di grande delicatezza istituzionale. Chi ha le responsabilità lo comunicherà quando lo riterrà opportuno».

Secondo lei in questa fase il problema principale delle ferrovie qual è?

«Il tempo. Purtroppo i cittadini sono impazienti e hanno ragione a esserlo, ma per ricostruire un'azienda in cui, diciamo, negli ultimi anni c'è stato qualche problema, ci vuole tempo. È questo il vero problema. Per le ferrovie serve un lavoro di lunga lena che secondo me Cimoli sta facendo magnificamente».

Ma lei ci andrebbe volentieri alle Ferrovie dello Stato?

«Io sto benissimo dove sono. E ne ho fin sopra i capelli».

Questo significa che ha deciso per il no?

«Non ho confermato. Ma non ho nemmeno smentito».

Quindi, se ne dovrebbe dedurre che ci sta pensando. E così?

«Sì, sto cercando di capire».

Claudio Demattè, chiude la conversazione. È a casa, in famiglia. Sta scrivendo il suo consueto commento quindicinale per il «Corriere della Sera». Sulle ferrovie dello Stato? Ride. E risponde: «No, sul mondo dell'economia sommersa».

Salire o no su quella poltrona che scotta? L'ex presidente della Rai, nonché ex presidente dell'università Bocconi, chiamato dal ministro dei trasporti Burlando a guidare un'azienda a continuo rischio di deragliamento, è perfettamente consapevole della delicatezza della scelta e delle difficoltà che si troverebbe di fronte.

«Posso dire che sto benissimo dove sono ora»

«Ci vogliono tempi lunghi per rinnovare le ferrovie»



«A Demattè, comunque, gli hanno rovinato il week-end - confida un suo collaboratore che, tuttavia, conoscendolo bene, è sicuro che non sono certo le difficoltà a spaventarlo - Lui alle grane è abituato». E il ricordo va subito ai tempi della sua breve e travagliata presidenza Rai - interrotta dal governo Berlusconi con decisionismo interessato - stagione che è rimasta targata come «l'era dei professori» e che ha lasciato dietro di sé un sottile filo di nostalgia profumato di pulizia.

56 anni, trentino, Demattè è un bocconiano Doc. Prima come studente. Poi come docente di Economia degli intermediari finanziari (incarico che mantiene tuttora), quindi, come segretario generale e direttore della Scuola di direzione aziendale e, infine, come rettore. Un professore a tutti gli effetti. Ma destino volle che il titolo - sui gior-

nali - se lo conquistò solo nel giugno 93 quando fu eletto alla presidenza della Rai da un consiglio di amministrazione composto di accademici. Appunto la stagione dei professori. Che durò meno di un anno: fino alla primavera del 94 quando la Rai venne normalizzata da quel Polo delle Libertà che aveva vinto le elezioni.

Acqua passata. Oggi a influire sulle decisioni di Demattè saranno altre considerazioni. Compreso quelle legate al suo attuale «lavoro». Che non vorrebbe abbandonare. Già, Demattè, oltre a essere rimasto docente alla Bocconi, è vicepresidente della Cariplo Spa e presidente della Banca Carime, la seconda del Sud, ossia l'Istituto dove sono state raggruppate le attività controllate da «Ca' de Sass» nel Mezzogiorno (Caripuglia, Carical - la Cassa di Calabria e Lucania - e Carisalerno).

Michele Urbano