

Lunedì 16 febbraio 1998

2 l'Unità

LA PROTESTA MANCATA



«Non si invita la gente a non partire, quando poi i treni viaggiano». Una svolta l'insuccesso dello sciopero

«L'azienda si calmi»

D'Antoni critica i vertici delle Ferrovie

ROMA. Lo sciopero indetto dall'Unione dei capistazione ha fatto flop. L'Ucs ieri ha contestato le cifre diffuse dall'azienda contrapponendo le sue cifre (40%). Ed ha parlato di «vittoria politica». Ma un fatto è certo, i disagi per i cittadini sono stati minimi e la circolazione di tutti i treni a lungo percorso è stata regolare. A dimostrazione che il sindacato autonomo che tanto allarme aveva creato nei vertici delle ferrovie da spingere i dirigenti a lanciare un appello ai cittadini («non prendete il treno») è stato stoppato. Ernesto Stajano, Rf, presidente della Commissione trasporti della Camera non ha dubbi: «E anche il segno che un certo tipo di sindacalismo corporativo è finito».

«Il fallimento dello sciopero di capistazione - commenta il segretario generale della Cisl Sergio D'Antoni - è una manifestazione di intelligenza perché vuol dire che la grande maggioranza di loro e dei ferrovieri ha capito non solo che il contratto appena firmato è positivo ma soprattutto ha preso atto della crisi dell'azienda». Detto questo D'Antoni però non risparmia una punzecchiatura al vertice delle ferrovie. «Sto reagendo a quel che accade, e in particolare in questa occasione, in maniera troppo emotiva: non si può invitare il Paese a non prendere il treno quando poi il giorno dopo accade che i treni viaggino...». Toni molto diversi, comunque, da quelli usati dal Codacoms, associazione degli utenti, che invece spara ad alzo zero rinfacciando alle Fs e al ministro Claudio Burlando «messaggi contraddittori che fanno cadere la gente nel panico».

Burlando risponde che è la prima volta che un sindacato contrappone un diniego così netto di fronte a un'ordinanza della commissione di garanzia e ad un provvedimento del ministro. Insomma, se un sindacato annuncia di non voler garantire neppure i servizi minimi, chi ha una responsabilità di governo, spiega il ministro, deve preoccuparsi di informare i cittadini di questo «comportamento anomalo».

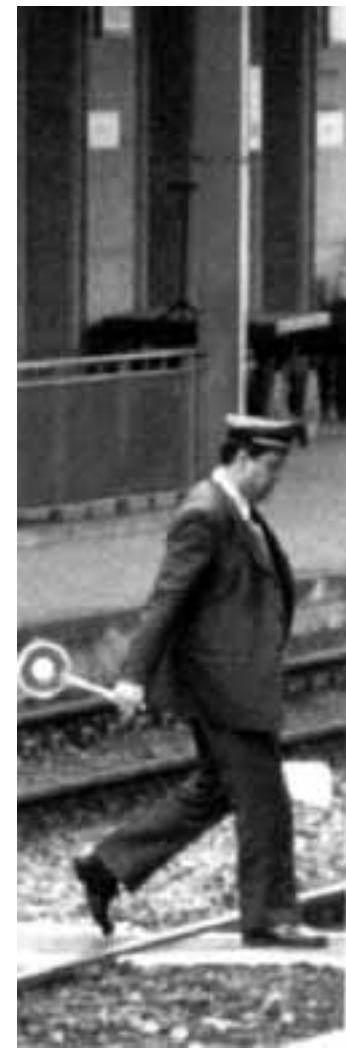
Giordano Angelini, responsabile trasporti del Pds, è d'accordo. Ed è anche molto irritato di questo tiro al piccione contro le ferrovie e di questo insistere sul «caos» ad ogni piè sospinto. Taglia corto: «C'è stato un fallimento dell'invito alla ribellione. È apprezzabile che i capistazione abbiano rispettato le disposizioni del ministro. È la premessa per discutere». Anche la posizione di Rifondazione comunista su tutta questa faccenda secondo lui va letta in una chiave precisa: «Rc è un referente per una parte dei macchinisti e dei capistazione, rifiuta l'applicazione della delibera del Comitato di garanzia, dice che queste disposizioni impediscono di scioperare. C'è un tavolo aperto con Burlando. Rc dice che a questo tavolo non si conclude a causa della resistenza dei sindacati confederali, cosa che a me non risulta proprio. Il problema vero è che in questo settore da anni non si è riusciti ad ave-

re un accordo azienda-sindacati che porti alla definizione dei servizi minimi e alle regole per lo sciopero. Questa è la questione di fondo». Ancora più netta Giovanna Melandri: «Hanno ragione Gino Giugni (presidente della Commissione di garanzia, che sabato ha annunciato punizioni severe per chi avrebbe violato le regole, ndr) e Sergio Cofferati (che lamenta, in questa materia, poche sanzioni e anche scarsa volontà di applicare quelle previste ndr). Le sanzioni vanno applicate. Quelle di natura amministrativa dovrà applicarle l'azienda e pretendo che lo faccia altrimenti rischia di essere disattesa una norma importante a garanzia dei cittadini. Per quanto riguarda le sanzioni di natura penale è la magistratura che deve intervenire. Se non lo fa possono farlo i cittadini». Il reato esiste ed è perseguibile». Franco Giordano, Prc, insiste: «Non può essere impedito il diritto di sciopero. Il ministro Burlando sa che da tempo chiediamo politiche per le ferrovie in sintonia con quanto oggi chiedono i ferrovieri. I lavoratori si sono fatti carico ripetutamente dei diritti dei cittadini. Il diritto di chi lavora va considerato in sinergia con quello dei cittadini».

Sull'altro versante, Ernesto Caccavale, deputato europeo di Fi, chiede a gran voce le dimissioni di Burlando e Giugni causa «sfascio delle ferrovie».

È Francesco Storace, An, è sulla stessa lunghezza d'onda: «Quello che sta accadendo non può passare inosservato senza che nessuno paghi». Ma chi ha opposto un muro alla garanzia dei servizi minimi? «La legge deve essere applicata. Ma questo non vuol dire che le politiche dei trasporti non siano nel caos. Noi abbiamo presentato una mozione di sfiducia contro Burlando che è ferma in Parlamento da mesi».

Luana Benini



L'INTERVISTA

Parla un capostazione di Firenze

«Questo è un lavoro massacrante»

«Lavoriamo sette notti ogni mese, senza riconoscimenti. Cofferati venga a vedere».

Ho lavorato
La multa
di 400mila
lire
è pesante

Ma arrivare
alle sanzioni
penali
mi sembra
esagerato

Un capostazione al lavoro;
in alto D'Antoni e Burlando;
a fianco, la stazione di Milano

FIRENZE. C'è aria di accerchiamento attorno ai capistazione. Per fortuna che lo sciopero non è riuscito a bloccare l'Italia che corre sui binari (anche perché molti italiani dopo gli annunci delle ferrovie alle stazioni non si sono neppure presentati in quasi tutte le stazioni, al contrario si sono visti i ferrovieri), ma non per questo il clima che si respira in stazione è dei migliori. C'è tensione.

Le dure parole del ministro Burlando pesano come un macigno su tutti. Anche su Francesco Faralli, trent'anni di servizio nelle Ferrovie, capostazione, e, nonostante lo sciopero, regolarmente al lavoro.

A Santa Maria Novella ha il turno dalle 14 alle 22.

Scusi Faralli come mai è al lavoro. Oggi non c'è sciopero dei capistazione?

«Sì, ma non ho aderito. Sa, anche se sono iscritto alla Cisl, agli scioperi dell'Ucs ho aderito spesso. Questa volta non me la sentivo».

Come mai?

«Le motivazioni sono giuste, forse il momento è sbagliato. Mi è sembrata una scelta, come dire, un po' forte. E poi c'era questo provvedimento del ministro».

Cioè?

«Rischiavo una bella multa di 400.000 lire e si parlava anche di denunce penali».

Però le motivazioni dell'agitazione le condivide.

«Sì, soprattutto la battaglia per riconoscere che noi svolgiamo una mansione usurante. Sono trent'anni che mi faccio i turni di notte e le assicuro che adesso me li sento tutti addosso».

Lei è comunque al lavoro, e i suoi colleghi che hanno fatto? Perché non manchi nessuno.

«Siamo tutti presenti. Qui, a Firenze, mi pare, che non abbia scioperato nessuno».

Tutti contro l'iniziativa o impauriti dalle sanzioni promesse da Burlando?

«Degli altri non so. Per quanto mi riguarda, le ripeto, le motivazioni le condivido, ma lo sciopero era inopportuno. Forse però c'è stato anche chi ha temuto le conseguenze».

Ma secondo lei perché Burlando è passato in maniera così decisa alle maniere forti contro di voi?

«Penso che il ministro lo abbia fatto perché pochi giorni fa era stato firmato il contratto. È vero che non l'hanno riconosciuto né il Comu né l'Ucs. Quel contratto a noi capistazione non piace, però come si fa a scioperare subito dopo che c'è stata un'intesa. Penso che Burlando si sia arrabbiato per questo».

[Gianni Rocca]

fra un incidente e l'altro, somministrano agli utenti, la condanna ormai esplicita nei loro confronti pronunciata da sindacalisti del peso di Cofferati e da un insigne giurista del lavoro come Giugni.

Una conclusione a questo punto s'impone per tutti coloro che vivono e lavorano nelle Ferrovie. La corda è stata troppo a lungo tirata: dirigenti inefficienti e spese corrotte, delatori «consociativisti» che annullano ruoli e competenze, comportamenti anarcoidi e corporativi, ecco il nefasto retaggio che da molti anni si trascina nelle nostre ferrovie. È tempo, per tutti, di rendersi conto che quell'azienda produce solo debiti, palesemente ripianati sino ad oggi col contributo del solito Pantalone. Così non può andare avanti, nel momento in cui a tutto il mondo del lavoro vengono richiesti maggiori, professionali e doverosi profitti. Pretendere che un'azienda non chiuda i conti in rosso non è un'esigenza dettata dal perfido liberismo, bensì un punto di merito e d'orgoglio per ogni lavoratore, tanto più se addetto a un pubblico servizio. Ci pensino i nemici delle privatizzazioni, quelli che temono il sovrapporsi del mercato alle esigenze sociali: di fronte al dissesto delle Ferrovie, se prolungato nel tempo, non rimarranno come rimedi che medicine molto amare. E a questo che vogliono giungere i cobas degli «arrabbiati»?

A che cosa sia dovuta la tardiva reminiscenza degli «arrabbiati» capistazione non è dato sapere. Forse hanno concorso vari fattori: il timore di essere denunciati all'autorità giudiziaria, la sensazione di essere andati oltre, in un terreno da cui sarebbe stato difficile il ritorno, il convincimento di restare isolati davanti ad una pubblica opinione, sempre più indignata per il pessimo servizio che le Fs,

Dalla Prima

Vincono il buonsenso e...

di poter diventare, supremo regolatore di viaggi e commerci, sinonimo di ordine e regolarità. Da qualche tempo, con l'avvento della computerizzazione e dell'elettronica l'aura di prestigio e carisma che li circondava si è andata in parte dissolvendo. Forse anche per questo si son fatti cogliere dalla nevrosi dei nostri giorni in cui professioni e mestieri, abitudini e certezze devono fare i conti con l'implacabile ventata delle novità e dei rapidi cambiamenti. Per combatterla hanno seguito l'esempio dei macchinisti, «cobastanziososi» di brutto, e dando vita ad un braccio di ferro che si sta trascinando senza alcun costrutto. E la loro protesta si è inserita in quel grande guazzabuglio che fa delle Ferrovie italiane una delle aziende meno affidabili e più cariche di contraddizioni.

Parè che ieri i treni, tutto sommato, abbiano finito per funzionare, segnando una netta sconfitta per i capistazione che avevano puntato sulla paralisi del traffico. Sono state ore, comunque, allucinati per i fruitori di questo fondamentale servizio pubblico. Sui



La signora della
porta accanto

UN FILM
DI FRANÇOIS
TRUFFAUT

LA STORIA D'AMORE
PIÙ ESTREMA DEL
GRANDE REGISTA
FRANCESE: QUANDO
ANCHE L'AMAREZZA
PER UN AMORE FINITO
MALE DIVENTA
UN SENTIMENTO
ROMANTICO,
UNA PASSIONE FUORI
DA OGNI CONTROLLO.



VIDEOCASSETTA
IN EDICOLA
A SOLE L.9.000

cinema
l'U

Vladimiro Frulletti

l'Unità	
DIRETTORE RESPONSABILE	Mino Pecorelli
VICE DIRETTORE VICARIO	Giuseppe Bertone
VICE DIRETTORE	Piero Gleijeses
CAPO REDATTORE CENTRALE	Roberto Gessi
UFFICIO DEL REDATTORE CAPO	Paolo Bonaiuti Stefano Pillitteri Rosella Ripetti Claudia Romano
REDAZIONE DI MILANO	Quirina Pizzetta
ART DIRECTOR	Rafael Benati
SEGRETERIA DI REDAZIONE	Silvia Guarnotta
CAPISERVIZIO	Paolo Soliani
POLITICA	Oreste Chiari
ESTERI	Anna Sargenti
CRONACA	Riccardo Liguori
ECONOMIA	Adolfo Carone
CULTURA	Enzo Sicari
SPETTACOLI	Rosalba Pergolini
SPORT	
"L'Acas Società Editrice de l'Unità S.p.A." Presidente: Francesco Riccio Consiglio d'Amministrazione: Walter Basso, Adolfo Neri, Paolo Pirelli, Francesco Riccio, Gianluigi Stefani Amministratore delegato e Direttore generale: Italo Ibaro Vicedirettore generale: Giulio Amelino Direttore editoriale: Antonio Nello	
Direzione, redazione, amministrazione: 00187 Roma, Via dei Due Macelli 23/3 Tel. 06 69981, fax 06 6783555 - 20124 Milano, via F. Cassa 32, tel. 02 67721 Quotidiano del Pds - iscritt. al n. 243 del registro stampa del trib. di Roma, iscritt. come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555	