



Bassa partecipazione allo stop di 24ore. Il ministro: «L'Ucs ha assunto un comportamento inaccettabile»

Fs, sciopero fallito

I capistazione frenati da Burlando

ROMA. La postazione Rai è su via Giolitti dalle 10 di mattina. Telecamere, microfoni, satelliti, giornalisti, taccuini alla stazione Termini. Tutto quanto serve per mandare in diretta la resa delle Ferrovie, la rabbia, il rancore dei viaggiatori. C'è lo sciopero dei capi stazione da raccontare, lo sciopero di quei pochi aderenti all'Ucs (Unione capi stazione) che riusciranno a bloccare l'Italia su rotaia. Quei pochi che hanno fatto dire all'Ente con comunicato ufficiale: «Viaggiatori, restate a casa». Ma nella notte tra sabato e domenica è successo qualcosa: il ministro Burlando ha minacciato l'applicazione del regolamento per «interruzione di pubblico servizio» spiegando che «l'azienda potrà passare i nomi di chi non si è attenuto all'ordinanza alla magistratura». Adesso è domenica pomeriggio.

Telecamere, microfoni, satelliti, giornalisti, taccuini mandano in diretta lo sciopero fallito, i viaggiatori piacevolmente sorpresi, i treni vuoti. Arrivare alla stazione Termini e sentirsi addosso una sensazione di serenità, di tranquillità non è proprio una delle cose più solite. I carrelli sono ordinatamente in fila, il fornaio fornitissimo di boccioni d'ogni specie, il tabellone delle partenze e degli arrivi ha praticamente vuota la colonna riservata ai ritardi. È mai successo? L'ufficio «Accoglienza clienti» ha pochi «clienti» in fila. Il solo operatore disponibile ha il divieto, mostra il telefono e fa un

gesto come per dire «dall'alto», di parlare con i giornalisti. Eppure dichiara: «In tutti i modi tutti i treni partono, tutti i treni arrivano, insomma tutto regolare». Quasi sicuramente ha ragione, almeno controllando la coincidenza degli orari «perpetui» (cioè quelli stagionali che vengono affissi in stazione per l'autunno-inverno e la primavera-estate)

con quelli di domenica 15 febbraio giorno di sciopero. Ha ragione, ma lui che non ha messo il naso fuori di primavera, i pochi che si tengono «regolari», non «tutto» lo è. Non è regolare che le carrozze siano vuote, che i pendolari in arrivo dal Nord abbiano l'80% dei posti senza passeggero, né che i vecchissimi espressi partiti dal profondo Sud non scarichino i nuovi emigranti del week-end. Lo conferma un addetto ai lavori, un controllore che aspetta di cominciare a lavorare su un treno delle 15 e qualche minuto. I nomi sono proibiti, anzi parlare con un dipendente delle Ferrovie è come raccogliere informazioni da una spia del Kgb. «Se mi beccano fanno come con quel macchinista che dopo aver detto a Burlando in diretta tv con Santoro che lui di treni non capiva niente, era dopo l'incidente di Piacenza, è stato sospeso per 15 giorni. Comunque oggi non è partito nessuno. Sto qui da un po' e ho visto un treno arrivare da Napoli. Ieri alla stessa ora ho fatto quel tragitto e ho controllato 800 biglietti, oggi ne saranno scesi sì e no un centinaio». Il dipendente-spia entra in azione e anche se sa benissimo che è vietato parlar male dell'azienda per cui lavora si confida: «Almeno 3 su 10 inter-city hanno fuori servizio riscaldamento, e aria condizionata. Qualche

Adesioni al 40% grida il sindacato autonomo dei capistazione. Siamo solo al 2,8% rispondono le Ferrovie. Forse la verità come virtù (parola di Shakespeare) sta nel mezzo, però al di là della solita battaglia sulle cifre di adesione alla agitazione, nonostante lo sciopero annunciato, dimezzato e combattuto a suon di minacce di sanzioni pecuniarie e penali del ministro Burlando, ieri i treni hanno viaggiato. Le difficoltà registrate sono state minime e anche i ritardi di qualche minuto sono da ritenersi del tutto fisiologici vista la situazione delle nostre Ferrovie. Insomma il gran blocco paventato non c'è stato. Forse anche grazie ai viaggiatori che in gran parte hanno seguito i «caldi» inviti delle Ferrovie a non farsi nemmeno vedere in stazione. E in effetti le pensiline dei binari hanno cominciato a riempirsi solo nella tarda mattinata, quando oramai

tempo fa ho segnalato che su una carrozza di un treno diretto a Firenze era rotto il riscaldamento, una settimana fa mi sono ritrovato la stessa carrozza su un'altra linea, quella per Torino. Insomma qui nessuno aggiusta più niente, io vengo dalla manutenzione e posso dirlo: quando era Fs i ricambi si buttavano, oggi non si trova un bullone. Prima si

era chiaro che si sarebbe viaggiato regolarmente. A mezzogiorno le Ferrovie informavano che «la circolazione di tutti i treni a lunga percorrenza e regolare», che gran parte dei collegamenti locali erano assicurati e che gli unici treni a rischio quelli diretti fuori dei confini nazionali. Rassicurazioni che venivano immediatamente appese con il nastro adesivo a tutti i cartelloni degli orari delle stazioni. E in effetti le notizie provenienti dai principali nodi ferroviari erano tutt'altro che allarmanti. A Firenze, alla stazione di Santa Maria Novella non risultava nessun sciopero. Uno su 200 se ne registrava a Roma dove, fin dalla serata di sabato, i treni sono partiti regolarmente. Pochi i disagi anche in Lombardia. Le cifre parlano di 16 capistazione in sciopero su 197. Numeri bassi che hanno permesso, secondo le Ferrovie,

alla gran parte dei treni a media e lunga percorrenza di viaggiare regolarmente, più difficoltà, invece, per i merci. Cifre ovviamente smentite dall'Ucs. Il loro leader Mario Montanari si dice soddisfatto delle adesioni che, secondo i suoi conti, arrivano al 40% dei lavoratori - anche se il 20% sono stati sostituiti da vecchi capistazione crumiri che lavorano negli uffici». Comune Montanari parla di successo «è veramente» che le minacce e le intimidazioni di Burlando e della società hanno ottenuto il loro effetto, ma non sono riuscite a fermare la protesta». Lo sciopero dunque per l'Ucs è riuscito. «È una vittoria politica» dice Montanari mentre annuncia un ricorso al Tar contro le misure decise da Burlando. «Il nostro obiettivo non era bloccare la circolazione, ma dare una risposta politica al ministro che vuole impedire il diritto allo sciopero, e ci siamo riusciti».

E Burlando? Il ministro, in attesa che martedì si riunisca di nuovo il consiglio d'amministrazione delle Ferrovie per rinnovarne i vertici, incassa il suo successo e va avanti. Le misure annunciate non le ritirerà. Per Burlando la posizione assunta dall'Ucs non è accettabile perché potrebbe rappresentare un precedente pericoloso. «Non è mai successo che di fronte a un'ordinanza della commissione di garanzia e successivamente ad un provvedimento del ministro, ci fosse non solo un diniego ad aderire, ma addirittura un diniego a che si svolgessero i servizi minimi». Un comportamento, quello del sindacato dei capistazione, che il ministro giudica «anomalo e comunque rilevante dal punto di vista penale».

VI.Fru.



Ci hanno intimoriti ma abbiamo ragioni da vendere

Tutto funziona. Frammenti di una strana domenica

A Termini il deserto

E i treni, vuoti arrivano in orario

sprecava, oggi si risparmia su cose sbagliate». Il pomeriggio domenicale offre un anticipo di primavera. I pochi temerari o informatissimi viaggiatori aspettano i treni riscaldati dal sole, i carrellisti si muovono agilmente su pedane mai così libere. Un'allegria famigliola: madre, padre, una bimba a mano e uno in passeggino, cane e palloncini. McDonald si avvia senza fretta e senza ingorghi al convoglio diretto a Firenze. Sei ragazzi arrivati con troppo anticipo aspettano di salire sul treno per Mestre. «Se ci fosse stato lo sciopero? Ci saremmo fatte ospitare ancora per una notte da loro», spiega una biondissima e bellissima ventenne indicando due ragazzi. «E noi l'avremmo fatto volentieri» replica il romano ospitante. Anzi abbiamo addirittura sperato. Comunque io lo dico sempre, viaggiate in macchina. Il treno è come l'Aids, se lo conosci lo eviti». E il gruppo di calabresi? Quattro persone, due coppie, nascoste dietro una montagna di valigie. «Quando uno deve parti-

re ci prova ad ogni costo - spiega - Si avevano sentito l'invito delle Ferrovie, ma non abbiamo mai smesso di seguire radio, tg. Abbiamo avuto fiducia, poi la dichiarazione di questo ministro. Ci siamo detti noi partiamo da Vibo per Roma, poi se ci va male e non riusciamo ad arrivare a Li-



Dovevano fermarsi L'azienda è anche loro

vorno, ci fermiamo da mia sorella. Ma qui tutto è perfetto. Oggi tutti i treni partono in orario». Da un Eurostar semi-vuoto scende una signora in pelliccia: «Veniamo da Verona e siamo arrivati con una puntualità cronometrica - racconta soddisfatta di essere invitata a parlare - Io sarei stata a Roma comunque, magari partendo in aereo. Certo sono contenta



Uno dei marciapiedi che costeggiano i binari della stazione Termini

Bianchi/Ansa

Fernanda Alvaro

L'INTERVISTA

Il giudice Raffaele Guariniello ha aperto un'inchiesta sulla sicurezza ferroviaria

«Attenti a invocare misure da codice penale»

«Per l'interruzione di pubblico servizio ci vogliono elementi pesanti. Se ci fosse, i promotori dello sciopero rischiano fino a cinque anni».

TORINO. Disservizi, incidenti: la stagione nera sembra davvero interminabile per le ferrovie italiane. E poi lo sciopero dei capistazione, la goccia che fa traboccare il vaso. Sulle pagine dei quotidiani reazioni durissime, concordi nel chiedere l'intervento della magistratura. Ma con quale legittimità? Lo domandiamo al procuratore aggiunto della Procura presso la Pretura di Torino Raffaele Guariniello, uno dei magistrati più competenti ed esperti in materia di sicurezza e di diritto del lavoro. E tra l'altro, la questione delle Ferrovie dello Stato è un tema di stretta pertinenza e familiare per il procuratore aggiunto (negli anni scorsi Guariniello fu protagonista di una mega-inchiesta sull'uso del-

l'amianto nelle Fs) che la settimana scorsa ha aperto un fascicolo d'inchiesta sulla sicurezza di alcune linee ferroviarie in provincia di Torino. In proposito, dice: «Negli ultimi tempi sono pervenute numerose segnalazioni sul degrado dell'apparato ferroviario pericoloso per lavoratori e utenti. Le stiamo valutando con la massima attenzione perché in linea generale riproducono le anomalie già emerse in tutto il Paese. Sarà interessante coglierne gli sviluppi e vedere a quali conclusioni si siamo in grado di arrivare».

Dottor Guariniello, dopo lo sciopero dei capistazione, da più parti si sollecita l'intervento della magistratura per interruzione di pubblico servizio. Tutto ciò è con-

ciliabile con la giurisprudenza di uno stato di diritto?

«Personalmente sono in imbarazzo come magistrato ad intervenire su una questione (spinosa e controversa) che magari fin da oggi può essere oggetto di un'inchiesta dei colleghi romani. E per alcuni versi lo sono in misura doppia perché non vorrei che davanti all'opinione pubblica si diano perscontati elementi che non lo sono».

Adesempio?

«In primo luogo, la conoscenza dei fatti. Non ci si può avventurare artatamente in una discussione di principio quando si tratta di conflitti sociali. Intanto, occorre acquisire la documentazione relativa alla dichiarazione di sciopero. Se questa è

stata anticipata nel rispetto della legge, con tutti i crismi nel rispetto delle relazioni sindacali, dovremmo dedurre che non è stata violata nessuna legge relativa al diritto allo sciopero. Ed ancora. Si parla dell'ordinanza del ministro Burlando. Ebbene, è necessaria leggerla attentamente, capire su quale base, su quale presupposto è stata emanata».

Insomma, sull'ipotesi di interruzione di pubblico servizio è piuttosto tiepido...

«Come qualunque giudice che non è in grado di valutare i fatti da vicino. In fondo, l'interruzione di pubblico servizio è un reato previsto dal codice ordinario. Non stiamo discutendo di semplici sanzioni amministrative. Dunque, farscatta-

re il codice penale è sempre un'operazione tutt'altro che automatica se non si esaminano nel dettaglio le situazioni concrete».

È astratto?

«Beh, è materia che entra nel diritto di sciopero garantito dalla Costituzione... In sostanza, non mi sentirei di esprimermi né in un senso, né in un altro».

Secondo Gino Giugni, artefice della legge 300 nota come Statuto dei Lavoratori e presidente della Commissione di garanzia che vigila sui trasporti italiani, stavolta i capistazione rischiano sul serio.

«Una premessa è d'obbligo: quando la magistratura interviene nei conflitti sociali lo fa (deve farlo) con molta ponderazione, valutando



Il giudice Raffaele Guariniello

Michele D'Ottavio

do bene gli episodi contestati. Evidentemente, se Giugni perora l'iniziativa dei magistrati lo fa a ragion veduta, perché in possesso di riscontri precisi, circostanziati».

Che cosa rischia un capostazione che ha scioperato nonostante l'ordinanza del ministro dei trasporti Burlando?

«Il reato, di competenza della

di questa sortita del ministro. Ma dico, questi ferroviari non capiscono che non era proprio il momento di fare sciopero? Che con tutti questi disastri ferroviari era il caso di dare un segno di efficienza? Sa io mi chiamo Simonetta Sella, ho una figlia giornalista».

Poca gente, pochi affari. Gaetano, venditore abusivo di «panini, birra, cocaia» da 32 anni, ha ancora tutta la merce nelle buste. Ventiquattro panini, 24 bottigliette di acqua minerale da un quarto e 24 lattine. «Sono partito lo stesso da Aversa perché ho sentito alla radio che i treni viaggiavano. Certo per me ogni sciopero è una disgrazia. Ieri ho fatto 40 mila lire invece delle solite 100, 120. Ma io i ferroviari li rispetto. Loro mi conoscono, mi fanno lavorare, non chiamano la polizia. E io dico che se protesta qualche motivo ci sarà». Anche l'edicola ha la merce in giacenza: «Per le riviste non importa, ma i quotidiani? Guardi qua. A quest'ora normalmente non rimangono che poche copie da vendere». I pacchi dei giornali, ammassati l'uno sull'altro, raggiungono l'altezza di un uomo.

La tana del lupo, insomma il posto dei capi stazione è a metà del binario 1. Roma Termini è grande e dunque possiede un «dirigente della stazione», ovvero il capo massimo che non lavora sabato e domenica, i «capi stazione aggiunti», ovvero i sostituti e il «capo stazione interno» che si occupa di un non meglio precisato «movimento treni». Ventisei anni di servizio, due milioni e mezzo di stipendio mensili, il capo stazione interno confessa: «Ho due figli piccoli e lavoro da solo. Non potevo proprio permettermela una sanzione o molto di più. Quando ho visto come giravano le cose mi sono detto, io questa volta non sciopero. Se abbiamo ragione? Ma certo. Qui nessuno più ci capisce niente i nostri dirigenti vengono dalla politica, chi ci rappresenta, in alto, non sa neanche cos'è un treno». Gli «aggiunti» sono al piazzale che è poi una passerella perpendicolare che collega i binari. Bisogna arrivare in testa al binario 10-11 per raggiungerli. Sono tre o quattro in un gabbietto a controllare partenze e arrivi, merci in movimento e locomotori da spostare. «Siamo sotto osservazione, sotto accusa - dice uno, ma gli altri confermano - Qualsiasi piccolo incidente diventa una catastrofe, eppure niente è cambiato rispetto a quattro o cinque anni fa. Dieci anni fa partivano e arrivavano a Roma 380 treni, oggi siamo a oltre 600. Stesse tecnologie, stesso apparato e la gente è dimezzata. L'appello delle Ferrovie a non partire non è stata un'esagerazione. Se il macchinista non lavora non parte il treno, se si blocca la capostazione anche di un paesino sperduto si possono fermare tutti i convogli che passano per quella via. Lo sciopero non l'abbiamo fatto perché l'aria non era quella giusta. Non potevamo rischiare. Ci siamo detti: sciopero un'altra volta. Quando non ci avranno minacciato di mandarci in galera».

C'è un macchinista, uno di quelli arrabbiati, forse è del Comu. Vorrebbe parlare, ma oggi non è lui il precatto, l'accusato. «Ci sentiremo al vostro prossimo sciopero», proviamo a promettere. «Sì, a Regina Coeli», risponde. Ce l'ha con la magistratura di Burlando?

Fernanda Alvaro

Michele Ruggiero