



Attese nomine di molti nomi nuovi. L'ex professore Rai candidato alla presidenza. Ma Crisci non vuole lasciare

Fs, cambio al vertice

Cda di svolta, Demattè pronto a entrare

Oggi è il giorno della verità sul ricambio al vertice delle Ferrovie. E ciò che si sa è che sarà una riunione burrascosa, dagli esiti incerti, quella del consiglio d'amministrazione convocata per stamattina. Talmente nella tempesta che potrebbe anche slittare nel pomeriggio. L'incertezza non è data soltanto dalla disponibilità o meno di Claudio Demattè ad accettare l'incarico di nuovo presidente. Per quanto ancora ieri rimanevano dei dubbi sul fatto che l'ex presidente della «Rai dei professori» accettasse una poltrona così spinosa. E anche Ciampi si è rinserrato su un «no comment».

Ciò che resta però ancora più oscuro è la reazione dell'attuale presidente Giorgio Crisci all'operazione di ricambio. Pare infatti che l'anziano giudice, settantacinquenne ex presidente del Consiglio di Stato, non abbia alcuna voglia di mettere i remi in barca. La sua nomina risale al gennaio del '96, quando ancora imperava sulle Ferrovie Lorenzo Necci. Ma non fu Necci a volerlo lì, lui, ex democristiano e giudice già al termine di una lunga carriera, quanto il Quirinale. Adesso non avrebbe intenzione di rappresentare lo sfascio e

l'ultimo rappresentante del vecchio assetto di potere. Le sue dimissioni sarebbero comunque cosa dovuta in caso di azzeramento dell'intero Cda. Ed è proprio questo quello che potrebbe succedere oggi. Se infatti si dimettono cinque membri su nove, il Cda deve essere rieletto di sana pianta. Ora, tre sono i tecnici che hanno rimesso il mandato: Giuseppe Cattaneo, in corsa verso l'Eni, Vittorio Coda e Alberto Santamaria. A questi va aggiunto Mario Paolillo, il consigliere in carica da più tempo: la sua nomina risale addirittura al '93 come rappresentante dell'azionista di riferimento delle Fs, il Tesoro. Ma adesso andando in pensione dal ministero di via XX settembre anche la sua carica in Fs dovrebbe decadere. Il quinto a dimettersi potrebbe essere Mario Sebastiani, uomo del ministro dei Trasporti Claudio Burlando. Anche se la rielezione di quest'ultimo nel nuovo Cda appare scontata. Così come è data per certa la permanenza di Giancarlo Cimoli al suo posto di amministratore delegato. Un altro nome che viene indicato nelle conferme è il bolognese Giancarlo Tesini, popolare, ex ministro del governo Ama-



A fianco Giancarlo Cimoli. In alto il ministro Burlando e a destra Claudio Demattè



to, stoppato come successore di Crisci dal veto dei Verdi che gli rimproverano la politica dei trasporti a vantaggio della costruzione di strade e autostrade. La sua assenza nel nuovo consiglio sarebbe imbarazzante visto che proprio per il suo ruolo in Fs è tuttora presidente della Federtrasporto, l'associazione delle imprese del settore.

Quanto alle «new entry» nelle indiscrezioni della vigilia i più quotati sono Marco Ponti, docente di economia dei trasporti a Venezia e già consulente del ministro Caravale ai tempi di Dini, Carlo Maria Guerci, commentatore economico e consulente di varie imprese e istituti di ricerca del settore e due genovesi: Gianmaria Gabrieli, dirigente dell'Ansaldo e Gianbattista Podestà. Sono invece definitivamente tramontati l'ambientalista Anna Donati del Wwf, indicata dai Verdi, ma invisa a Burlando per le sue strenue battaglie contro l'Alta velocità e Giuseppe Pinna, già dirigente Fs del comparto merci, esperto di area Rifondazione. Del resto Ugo Boghetta, responsabile Trasporti di Prc, precisa: «Il nome di Pinna non è stato fatto da noi, che non vogliamo entrare in questo valzer delle poltrone». «Dei nomi potremo parlare - aggiunge - quando sarà reimpostato il piano d'impresa». Intanto secondo alcune indiscrezioni l'inchiesta Tav si allargherebbe anche all'Alitalia attraverso un consulente, l'avvocato Astolfo Di Amato. L'azienda però smentisce.

Rachele Gonnelli

Gli autonomi pronti a discutere, anche se annunciano un nuovo sciopero per il 10 marzo

Frena rotaia selvaggia

«Qualcosa è cambiato. Ma servono regole, non precettazioni»

ROMA. Domenica 15 febbraio come giornata della svolta contro rotaia selvaggia, come data di decesso delle forme più corporative e particolari del sindacalismo ferroviario? Nessun dirigente sindacale azzarda un giudizio tanto netto. Anzi, stando alla risata di Mario Montanari, capostazione e dirigente dell'Ucs (Unione capistazione) sarebbe vero il contrario: «Questo non è che l'inizio. Se non si decidono in fretta nuove regole di comportamento, con l'assenso di tutti, organizzeremo un altro sciopero nazionale entro il 10 marzo, questa volta insieme al Comu, sempre di domenica e sempre senza garanzia alcuna che parta qualche treno. Ma sinceramente ci auguriamo che l'accordo si faccia prima. I tempi ci sono». E si dice pronto ad accettare l'invito del ministro dei Trasporti Burlando a «sedersi intorno a un tavolo per scrivere insieme le regole sugli scioperi nelle Ferrovie». Tanta prontezza nel raccogliere le sollecitazioni del ministro può anche lasciar intendere che non c'è poi molta voglia di usare di nuove maniere forti.

Più che sul successo («con la precettazione e la minaccia di azioni legali non si poteva fare di meglio», obietta l'Ucs) o sull'insuccesso della protesta di domenica («la partecipazione è stata pressoché ininfluente», commenta Claudio Claudiani, responsabile dei ferrovieri Cisl) tutti preferiscono tornare alla questione principale, anzi alla questione delle questioni: le regole che tutelano e vincolano il diritto di sciopero in un servizio pubblico essenziale come le Ferrovie. «Il sistema può reggersi solo sulle regole - spiega Claudiani - e le regole vanno osservate. Quindi i capistazione hanno sicuramente sbagliato. Però aggiungo subito che anche a noi della Cisl la delibera della Commissione di garanzia va molto stretta. La legge domanda ad un accordo tra le parti, cioè tra l'azienda Fs e i sindacati, la definizione delle norme relative alla individuazione dei servizi indispensabili. E devono essere norme condivise: non si può continuare con gli atti d'imperio, con la precettazione. All'azienda dico: non nascondetevi dietro la Commissione».

Anche il combattivo Montanari, dai binari della stazione di Faenza di cui è appunto capo, chiede a gran voce che si faccia in fretta. «Il nostro obiettivo era creare un caso politico, obbligare il Parlamento a discutere la legge di autoregolamentazione degli scioperi. In quest'ottica domenica abbiamo vinto. E adesso chiediamo che si discuta e si concertino nuove regole». Dello stesso tenore le dichiarazioni di Savio Galvani, coordinato-

re nazionale del Comu (il Coordinamento macchinisti): «Ha un bel da dire il ministro Burlando che hanno vinto le regole. Le regole oggi non ci sono, non c'è accordo sull'applicazione della legge e la Commissione di garanzia detta norme proprie, che tendono a escludere l'esercizio del diritto di sciopero. O meglio tendono a garantirlo, ma solo ai sindacati confederali. Vogliono decidere loro chi ha la facoltà di esistere e chi non l'ha». Secondo Galvani è questo il vero disegno che presiede alle precettazioni facili: «Non so dove porteranno questi metodi, più che la crisi nostra vedo in prospettiva quella del sindacalismo confederale».

Il Comu non si nasconde comunque che c'è stato un forte calo di adesioni anche all'ultimo sciopero dei macchinisti ma lo interpreta con «la non libertà di scelta» imposta dalla precettazione, con le pressioni psicologiche che derivano dalla minaccia di sanzioni penali. «Certo è - conclude - che preferiremmo concertare le regole piuttosto che scioperare di nuovo prima del 10 marzo». Insomma insieme ai segnali di guerra sia Comu che capistazione lanciano anche segnali di sostanziale disponibilità al confronto. «Non è con la ribellione - insiste Claudiani - con la terziarizzazione del conflitto, ovvero col far pagare all'utente i problemi aperti con l'azienda che si fronteggia la precettazione. L'influente partecipazione allo sciopero di domenica segnala un grado di consapevolezza e di maturazione dei ferrovieri molto alto. Il ricorso alla lotta deve essere l'ultima ratio, dobbiamo fissare dei modelli di relazioni industriali che intervengano prima dell'eventuale proclamazione dell'agitazione».

Anche Guido Abbadessa, segretario generale della Cgil trasporti, pur non spingendosi fino a dichiarare lo «stato di crisi» per l'Unione dei capistazione e per il Comu giudica come segnale importante la scarsissima adesione allo sciopero di domenica. «La stragrande maggioranza dei ferrovieri - commenta - non ha sentito il "richiamo della foresta", ha mostrato che è matura per una giusta coniugazione tra due diritti di eguale importanza: il diritto alla mobilità e il diritto allo sciopero». Che non sono conflittuali, aggiunge, solo se regolamentati. E torna a quelli che potremmo definire i fondamentali dello sciopero: «Prima di arrivare all'astensione dal servizio devono essere chiare le ragioni della protesta. Devono esserci una piattaforma contrattuale, una trattativa che si è interrotta e quella che in gergo si chiama procedura di raffreddamento: solo a que-



Di Loreti

Foggia: giovane si barrica nel locomotore

Un giovane, che è stato poi bloccato ed arrestato dalla polizia ferroviaria, si è barricato ieri nel locomotore di coda di un treno regionale in corsa, cercando di azionare i comandi del convoglio che, fortunatamente, erano stati disattivati e trasferiti nella pilotina di testa. Sembra che il giovane sia riuscito ad attivare, anche se non completamente, il freno, facendo sobbalzare il convoglio, senza però riuscire a bloccarlo del tutto, ma provocando qualche battucore ai passeggeri. L'episodio è avvenuto sul treno Foggia-Bari, all'altezza della stazione di Inconronata, a 12 chilometri da Foggia.

LA MAPPA DEI SINDACATI

Sindacati	Iscritti 1997	% iscritti
Filt Cgil	32.068	26,59
Fit Cisl	28.151	23,35
Ultrasporti	11.191	9,28
Comu	6.139	5,24
Sma	3.575	2,96
Fisafs	8.642	7,17
U.C.S.	1.873	1,55
Cisnal*	-	-
Fisast-Cisas	987	0,82
FE.N.TRA.F.	296	0,25
Unionfer	-	-
FisafsN	136	0,11
Sapent	153	0,13
Sappec	174	0,14
Sasmant	183	0,15
Assoprofer	179	0,15
Asgb-Gipf	62	0,05
Ugl	2.177	1,76
Non iscritti	24.476	20,30
TOTALE	120.582	100,00

(*) dal 1997 Ugl

Fonte: AGI

P&G Infograph

sto punto è legittimo usare l'arma dello sciopero». Queste semplici regole secondo la Cgil toglierebbero di mezzo sia l'enorme microconflittualità che si registra nell'intero settore dei trasporti che la miriade di piccole e piccolissime sigle sindacali che protestano solo per affermare la loro esistenza. «Serve un meccanismo chiaro di rappresentanza, per esempio come quello utilizzato nel pubblico impiego - conclude Abbadessa - che

preveda una soglia minima di iscritti o di voti per partecipare alle contrattazioni. Poi, certo, decidiamo insieme, al più presto, le nuove regole, uscendo dall'impasse delle delibere della Commissione di garanzia. Che può intervenire solo a sciopero proclamato: noi vogliamo poter dire la nostra, prima, sulle ragioni che originano lo scontro».

Morena Pivetti

Dalla Prima

I soliti vizi...

dell'intera maggioranza. Ma così non è stato e così non poteva essere: come ha osservato il presidente del Consiglio, «non c'è accordo ed il governo passa la palla al Parlamento». La realtà è che, a distanza di circa quindici anni dalla scomparsa della Cassa per il Mezzogiorno e di cinque anni dalla conclusione dell'esperienza dell'Agenzia per il Mezzogiorno, vi è ancora chi sogna una riesumazione di quella logica e di quei risultati. La realtà è che la sinistra riformista non ha trovato la strada per imporre il proprio obiettivo: un ridisegno e una razionalizzazione delle politiche di sviluppo esistenti, dotandole di una «intelligenza strategica unitaria» e, al tempo stesso, l'affermazione di una assoluta indisponibilità a rinnovare soluzioni di cui stiamo ancora

pagando il conto morale e materiale. La realtà è che, chiamati a individuare la sede di alcune scelte strategiche che per loro natura abbracciano molte e diverse competenze, è mancata la forza di indicarla. Memori del fatto che in questo caso, più che in altri, il diavolo è nei dettagli, si poteva e si doveva discutere sulle diverse ipotesi di architettura istituzionale e sui loro riflessi sull'attività di governo e sul funzionamento dei mercati. Per poi decidere, però. Si è scelto, invece, di non decidere. Ed è legittimo (e preoccupante) pensare che ciò possa tradire la volontà di tornare alla politica come pura e semplice mediazione fra gli attori economici e sociali. È legittimo e preoccupante pensare che piuttosto che lasciare la

soluzione dei conflitti alle regole o al mercato, sia riemerso il desiderio di una politica che torni a «gestire» e non solo a «regolare», che torni a giocare e non si limiti ad arbitrare, che non si fermi alla individuazione ed alla indicazione delle grandi opzioni ma che piuttosto si rituffi (con un moto di liberazione) nelle piccole faccende quotidiane. Se così fosse, sarebbe un pericolo serio. Un pericolo che, sarebbe sbagliato negarlo, ci ha sfiorati nella conduzione e nella conclusione di alcuni processi di privatizzazione, nella conduzione e nella conclusione della trattativa sulla riforma dello Stato sociale. Un pericolo che potrebbe essere riaffiorato prepotentemente oggi proprio quando si trattava di dimostrare qualcosa al Mezzogiorno. [Nicola Rossi]



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 I'U