



Nel consiglio entrano Gilberto Gabrielli, Claudio Podestà e l'ambientalista Anna Donati

Nuovo corso nelle Fs

Claudio Demattè presidente, Cimoli confermato amministratore delegato
Rinnovato il cda. «Miglioreremo il servizio con tariffe a livello europeo»

ROMA. Le Ferrovie dello Stato hanno un nuovo presidente, si cambia. Claudio Demattè ha esordito da uomo forte e deciso qual è indicando subito le priorità: servizi migliori, ma anche tariffe più elevate, riorganizzazione rapida dell'azienda e forti investimenti, accettazione piena della sfida del mercato. Per ora non dovrebbe assumere deleghe in prima persona: sarebbe questa la mediazione trovata con l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli per avviare in modo morbido la nuova presidenza e la coabitazione al vertice delle Fs. «Ho accettato l'incarico per senso di responsabilità e con piena consapevolezza della gravità della situazione», questa la prima dichiarazione di Demattè, nominato ieri dall'assemblea degli azionisti, ovvero dal Ministero del Tesoro. «Ho preso un impegno, cercherò di portarlo a termine al meglio», ha aggiunto. E a proposito delle deleghe ha spiegato: «Non ho chiesto più poteri ma un consiglio giusto per poter lavorare con persone che stimolo. Ho accettato perché conosco le doti morali e professionali di Cimoli ed avendo saputo della composizione del Consiglio». Sulla stessa lunghezza d'onda distensiva i primi commenti del destinatario di tanta considerazione: «Demattè è un presidente forte ha spiegato Cimoli - che rappresenta bene una grande azienda come questa. Avrà un ruolo ben definito di guida del Consiglio d'amministrazione e insieme indirizzeremo l'azienda. Lavorerò bene con lui e in forte coesione».

Le Ferrovie, ha insistito il nuovo presidente, devono essere ristrutturate in modo rapido ed energico ma il risanamento e il rilancio di un'azienda tanto complessa non possono essere «opera esclusiva di un consiglio d'amministrazione, occorrono senso di responsabilità e collaborazione da parte di tutti» né possono «avverarsi in uno spazio breve di tempo». Demattè ha richiamato tutti i soggetti in campo alle loro responsabilità, a cominciare dal governo: «Serve innanzitutto l'impegno dell'esecutivo, impegno che mi è stato garantito, e del Parlamento, per accompagnare il processo di rilancio: non si risana una grande infrastruttura senza coraggiosi cambiamenti normativi e forti investimenti».

Per continuare con i dirigenti e i dipendenti delle Fs: «È indispensabile il concorso della dirigenza, dei lavoratori e dei loro rappresentanti, che devono trovare l'orgoglio di giocare un ruolo propulsivo nell'ammodernamento del paese. Sono certo che la maggioranza dei ferrovieri vuol lavorare al servizio del Paese e non contro di esso», sapendo che non sono più consentite rendite per nessuno. Per finire all'aiuto dei cittadini: «Giustamente si aspettano sicurezza, puntualità e servizi di qualità ma devono comprendere i travagli di un'azienda in piena trasformazione ed accettare tariffe di livello europeo in cambio di treni migliori». Un tasto, questo delle tariffe, particolarmente caro al neo presidente che ha chiesto al Presidente del Consiglio piena autonomia nel decidere la politica dei prezzi dei biglietti. «A me, a Cimoli, al consiglio - ha concluso Demattè - spetta la responsabilità maggiore: affrontare con decisione le urgenze e accelerare con equilibrio e determinazione il piano di riorganizzazione e di rilancio».

Oltre a Claudio Demattè e a Giancarlo Cimoli l'assemblea degli azionisti tenutasi ieri, preso atto che era venuta meno la maggioranza degli amministratori, ha nominato altri sette consiglieri: sono stati riconfermati i professori Franco Gaetano Scoca (professore all'università di Tor Vergata, Roma) e Mario Sebastiani (della Sapienza, Roma) e l'ex ministro Giancarlo Tesini mentre fanno il loro ingresso Roberto Ulissi (in rappresentanza del Tesoro), Gilberto Gabrielli (Abn Amro), Claudio Podestà (Politecnico di Milano) e, novità assoluta, una rappresentante del movimento ambientalista, Anna Donati. Il nuovo consiglio di amministrazione, che resterà in carica fino al 18 febbraio del 2001, si è riunito per la prima volta, ieri a tarda sera.

Nella mattinata di ieri il ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, aveva smentito che tra il nuovo presidente e l'amministratore delegato fosse in atto un braccio di ferro sui rispettivi poteri: «C'è piena intesa tra Demattè e Cimoli: non ci sono nubi all'orizzonte». Dello stesso tenore le dichiarazioni di Sergio Cofferati, segretario generale della Cgil: «Non temo un dualismo Cimoli-Demattè, temo la mediocrità. E me-



Il presidente. Il rilancio deve essere garantito dal governo



Cimoli. Insieme a Demattè lavorerò bene



Cofferati. Meglio avere molte persone capaci

glio avere persone forti, capaci e autorevoli in abbondanza. Il processo di risanamento avviato va completato e va definita anche un'ipotesi di rilancio dell'impresa. Per poterlo fare è indispensabile un gruppo dirigente di qualità. Se il nuovo gruppo ha questa caratteristica - ha però concluso - lo potrò dire successivamente».

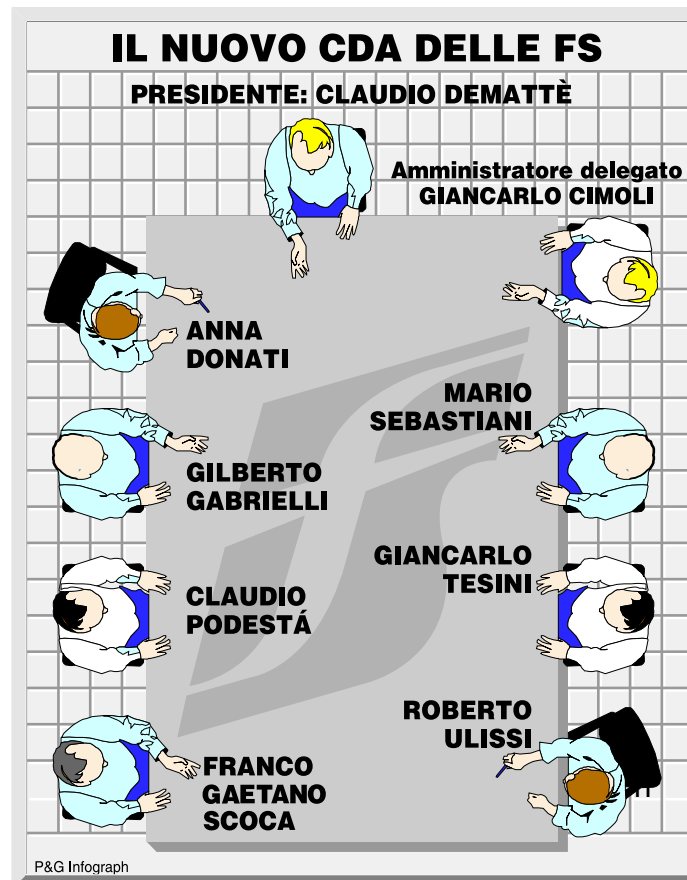
Il nuovo cda, definito più «tecnocratico» del precedente, sembra aspirare ad un protagonismo maggiore e ad un ruolo più incisivo nella definizione delle linee guida su cui far muovere l'azienda: con le nomi-

ne di ieri il governo ha voluto imprimere una svolta e dare un segnale forte di cambiamento. Claudio Demattè è un presidente di grande prestigio, unanimemente giudicato una «risorsa preziosa»: è un presidente destinato a contare, e molto. A Villa Patrizi, sede delle Ferrovie, si respira aria di agitazione, di esami imminenti. Come si riassegnano le carte e i poteri dentro le Fs, quali equilibri si stabiliranno tra Demattè e Cimoli, lo diranno i prossimi mesi.

Morena Pivetti



Il nuovo presidente dell'Ente Ferrovie, Claudio De Mattè; a lato, da sopra, Claudio Burlando e Giancarlo Cimoli; sotto, la neo consigliera Anna Donati



Comu ricorre al Tar contro precettazione

Il Comu ha presentato ricorso al Tar contro l'ordinanza del ministro Burlando che precettava il sindacato di categoria in occasione dello sciopero dell'8 febbraio. Lo rende noto lo stesso sindacato in un comunicato in cui riferisce di essere stato convocato a ministero dal sottosegretario Giuseppe Soriero per discutere del rinnovo contrattuale. Il Comu è l'unico sindacato a non aver siglato il testo contrattuale. «Le dichiarazioni di Burlando - afferma - sulla necessità di ricercare un accordo con il Comu sono state confermate nell'incontro odierno ma non hanno annullato la rigidità della società che ha confermato l'impianto contrattuale che oltre a generare un elevato numero di esuberi peggiora enormemente le condizioni di lavoro dei macchinisti e della sicurezza». Il Comu «ha ribadito la volontà di ricercare un accordo che consente di riportare nelle Fs un clima sereno e costruttivo che è la premessa indispensabile per il risanamento e lo sviluppo del trasporto ferroviario. Ha confermato la piena disponibilità ad un aumento di produttività che tenga però in debito conto le esigenze di sicurezza e ha riproposto i tre punti irrinunciabili per la riapertura del confronto: sperimentazione equipaggio macchina; chiarezza di fondo di gestione degli esuberanti; orario di lavoro equivalente e relative flessibilità». Il personale di macchina «che è il primo a pagare, spesso con la vita, l'arretratezza tecnologica del sistema, deve poter lavorare con la necessaria serenità. Per questo siamo convinti che l'accertamento delle responsabilità ed i provvedimenti adottati a tutela della sicurezza non possono essere emessi sulla base del rilievo che gli avvenimenti hanno sugli organi di stampa». Così i macchinisti aderenti ai sindacati Fil, Fit, Uilt, Sma e Fisafs di Roma San Lorenzo si sono rivolti ieri al ministro dei Trasporti con una lettera aperta.

Anna Donati, la prima donna nel cda delle Ferrovie. Le sue battaglie contro l'Alta velocità

L'ascesa di un'ambientalista amante dello «slow train»

ROMA. Treni e tram le sono sempre piaciuti. Da quando, studentessa di architettura nella Firenze di fine anni Settanta organizzava «seminari itineranti a bassa velocità», un modo per capire come cambiare un territorio guardandolo dai finestrini. Si può dire così che Anna Donati ha coronato un suo antico sogno entrando nella stanza dei bottoni delle Fs. Prima ambientalista e prima donna a varcare quella soglia. La sua nomina è stata confermata ieri quando sembrava ormai tramontata per cedere il passo a un altro professore, Marco Ponti. E infatti l'ha sorpresa. Sorpresa è dire poco. Folgorata tra scarponi e ski-lift sulle Alpi di Susi. Era in albergo ieri mattina quando le è arrivata una chiamata da Roma. Dall'Altra parte del filo il superministro dell'Economia Carlo Azeglio Ciampi che le comunicava: «Lei è della squadra». Da allora è stata tutta una rincorsa: ficcare scarpe e cappelli in valigia e prendere il primo aereo per Fiumicino. La prima riunione del Cda rinnovato e il battesimo del nuovo presidente Claudio Demattè hanno dovuto aspettare lei, darle il tempo di arrivare.

Come è successo questo colpo di teatro? Nelle trattative degli ultimi due giorni si sa che sulla candidatura di Anna Donati, avanzata in prima battuta dai Verdi, c'erano state varie e pesanti resistenze. Prima il ministro Claudio Burlando aveva storto la bocca e sgranato gli occhi. Poi era stato Ciampi a dire no. Troppo battagliera. Soltanto cinque giorni fa aveva dato alle stampe un'articolo sulla Manifesto che metteva il dito nella piaga dell'Alta velocità. Definita «un progetto

sbagliato». A rileggere quell'articolo ora sembra un elenco di condizioni. O se si preferisce un programma politico ambientalista per Fs. Cosa chiede? Che la Tav abbia «una forte integrazione con la rete esistente», «miglioramenti di tracciato», «mitigazioni ambientali», «tempi e costi certi», «un ridimensionamento dei piani vista l'assenza delle risorse private». E per finire un vecchio cavallo di battaglia di Anna Donati: sostituire con gare internazionali la consuetudine - diciamo così - inveterata al ricorso alla trattativa privata negli appalti. Finora sono stati affidati così 35 mila miliardi di lavori per i treni superveloci. E questo da prima di Necci. La Donati lo sa bene. Per aver denunciato la stessa pratica nella costruzione di strade e autostrade da parte dell'Anas fu minacciata di un risarcimento da 2 miliardi di lire dall'ex ministro Giovanni Prandini. Tangentopoli invece le diede ragione. Ma lei - per quell'ironia della storia che si chiama '93 - non fu rieletta parlamentare.

Tornò a Bologna, laddove sono le radici della sua esperienza politica. Era una giovane cattolica di Castel Bolognese, provincia di Ravenna, nei primi anni Ottanta, ancora incerta tra la scuola-quadrati della Cisl e le prime «università verdi» che hanno sfornato i dirigenti, per metà donne, del grande boom ambientalista alle elezioni dell'87. Da lì il salto verso la capitale.

A richiamarla a Bologna nel '93 sarà il sindaco Walter Vitale che la vuole in giunta come assessore al traffico. Ed è ancora da Bologna, dove la conoscono bene, che sono arrivate le assicurazioni a

vincere Ciampi. «Sì, vi romperà l'anima ma è brava e ha il senso del lavoro collettivo, chiedete a Bersani, a Tesini. E poi un altro nome noi non lo facciamo e se volete perdere questa opportunità di avere alleati gli ambientalisti...»: così, pare, si sia espresso Edo Ronchi in una telefonata decisiva al titolare del Tesoro. «Ci penso», la risposta di Ciampi. E evidentemente le sue verifiche le ha fatte.

Di spine ne deve aver trovate parecchie. Anche in una parte del Pds. Per le posizioni così dure espresse ripetutamente alla Camera contro il progetto appenninico della Variante di Valico e la politica delle grandi opere. Ma la stessa esperienza da assessore a Bologna è stata costellata di liti furibonde, oltre che profonde alleanze, sul «vigile elettronico», la pedonalizzazione di alcune strade, la ricontrattazione con Fs del progetto per il potenziamento dello snodo dell'Alta velocità. Tanto che alla fine del primo mandato Vitale non la riconferma. E per tutta risposta si consuma uno strappo con i Verdi, che pure sono parte della coalizione del sindaco, durato un anno. Anna Donati rifà le valigie e torna a Roma, ad occuparsi del Wwf. E a fare un figlio, Lorenzo, che oggi ha un anno e mezzo. Rutelli la vorrebbe tra i suoi consulenti. Ma lei preferisce dare qualche esame all'università.



A 37 anni Anna Donati entra nelle Fs «dei professori» come unica non laureata. I bene informati pensano che andrà ad occuparsi del trasporto locale. Primo, perché i tram e le metropolitane leggere sono la sua passione. Secondo, perché il contrario della politica dei «rami secchi» di prandiniana memoria è ciò che chiedono i Verdi al governo per le Fs. Terzo, perché forse in questo modo anche gli attriti con l'alleanza-ostile, Rifondazione, potrebbero attenuarsi.

Rachele Gonnelli

Cda, Legambiente soddisfatta

«Ora si riequilibri il sistema dei trasporti»

«Sono soddisfatta della fiducia che mi è stata accordata con la nomina all'interno del cda delle ferrovie dello stato. Riconoscimento di un impegno di oltre 15 anni dentro il mondo ambientale nel settore dei trasporti e della mobilità urbana». Anna Donati, responsabile trasporti del wwf, commenta così in una nota la sua nomina alle Fs. Con questo rinnovato consiglio d'amministrazione - aggiunge Donati - si apre una nuova fase, a cui darò il mio personale contributo per risanare e potenziare le ferrovie a sostegno delle ragioni dell'ambiente e delle esigenze dei cittadini. Ringrazio tutto il mondo ambientalista che ha sostenuto la mia candidatura - conclude Donati - rassicurando che, ovviamente, continuerò a lavorare all'interno del wwf sul tema del traffico e della mobilità urbana».

«Il nuovo consiglio di amministrazione contiene un elemento di novità. La presenza di Anna Donati». Lo afferma in una nota Legambiente, soddisfatta per l'incarico affidato alla ex parlamentare responsabile del settore trasporti del Wwf. «Ogni volta che vengono rinnovati i vertici di un'azienda - prosegue l'associazione - l'auspicio è che il nuovo management faccia meglio del precedente». In questo caso - si sottolinea - l'attesa di un sostanzioso miglioramento è ancora più alta. Le cose da mettere in cantiere - si sottolinea - sono tante a partire dalla ristrutturazione della rete alla sicurezza, dall'efficienza del servizio al potenziamento del trasporto locale, metropolitano e merci. In attesa di decisioni governative a proposito di un riequilibrio tra il trasporto su ferro e quello su strada.