



Burlando malato, non sapeva nulla. Blocco dei treni l'8 o il 15 marzo. Le Fs: necessaria conclusione di un'inchiesta

Ferrovieri in guerra

Sciopero contro i due licenziamenti

ROMA. Sciopero contro i licenziamenti. È guerra aperta, almeno così sembra ad affidarsi alle dichiarazioni ufficiali, tra Ferrovie e macchinisti. È guerra dopo la decisione dell'azienda di licenziare i due macchinisti coinvolti nell'incidente del novembre '97 tra un Intercity e un treno merci nella stazione di La Spezia che provocò il ferimento di 9 viaggiatori e degli stessi ferrovieri puniti. Il primo esito della guerra sarà un nuovo blocco dei treni che potrebbe avvenire domenica 8 o il 15 marzo. Ma il confronto è già previsto per oggi: Ferrovie e Comu si incontreranno, l'azienda ha convocato il Comitato macchinisti unitari. Certo, se il Comu accetterà di discutere soltanto dopo il ritiro dei due licenziamenti e l'azienda ribadirà che il provvedimento è la necessaria conclusione di un'inchiesta, il futuro non si annuncia roseo.

Il ministro Burlando, bloccato a letto da tre giorni da una febbre a

40, sta seguendo con apprensione il nuovo capitolo. Quel che sembra chiaro è che il responsabile dei Trasporti non sia stato preventivamente informato dei due licenziamenti protocollati il 18 febbraio. Una partita interna alle Ferrovie che però Burlando sta già affrontando, seppure al telefono, con i vertici aziendali. E il Comu, mentre grida al «regime» rivolgendosi alle Fs, chiede al «signor ministro» di «riportare la situazione in una luce di democrazia». Per tutta la giornata di ieri si sono incrociati comunicati infuocati: «È un atto inconsulto. Stanno adottando la tecnica punire uno per educarne 100 - sbotta Diego Giordano, segretario dello Sma, il sindacato dei macchinisti autonomi a cui è iscritto uno dei due ferrovieri licenziato - Forse c'è stato un errore, ma i due lavoratori hanno pagato con il loro stesso ferimento quell'incidente. La decisione delle Fs invece dimostra la totale mancanza di capacità di mette-

re ordine nelle regole dei diversi regimi di circolazione che inducono facilmente in errore il personale di macchina». Il Coordinamento dei macchinisti, Comu, annuncia che nell'assemblea prevista per domani «dichiarerà una protesta nazionale della categoria». Anche i capistazione aderenti all'Ucs preannunciando un'azione comune, con Comu e Sma, contro le Fs giudicano «scomposta» l'iniziativa delle Fs. Dichiarazioni che dovrebbero portare a quello sciopero di marzo. Il coro di critiche si arricchisce anche delle voci dei sindacati confederali. Perché si chiede la Filt-Cgil le Ferrovie non hanno preso alcun provvedimento cautelare contro i «25 funzionari e dirigenti indagati per l'incidente del Pendolino?». (Nell'incidente di cui parla Guido Abbadessa avvenuto a Piacenza il 12 gennaio 1997 persero la vita otto persone e 30 furono i feriti). La Uiltrasporti giudica i due licenziamenti «un atto grave, fatto solo

per un effetto di pubblicità esterna a fronte di numerosi incidenti di questo ultimo periodo». La Fit-Cisl rivolge alla dirigenza un «consiglio collaborativo: eviti di aggravare il clima già precario delle relazioni umane e sindacali». Dai sindacati ai politici. Per Ugo Boghetta, responsabile dei trasporti di Rifondazione comunista gli incidenti sono il frutto di un sistema aziendale che non funziona le cui cause risiedono nei troppi ladrocinii, negli esodi, in un'organizzazione burocratica». I deputati Eugenio Duca e Pietro Gasparoni del Gruppo Democratici di sinistra-Ulivo hanno presentato una interrogazione ai ministri dei Trasporti e del Lavoro per conoscere i nomi di coloro «che sono stati licenziati negli ultimi anni in particolare delle persone coinvolte in scandali vergognosi o di quelle assunte dalla società truffaldine create dai vari Ligato e Necci».

Fe. Al.



Roberto Cano

L'INTERVISTA Parla il macchinista Ferdinando Merli

«Buttato fuori come un ladro Ma quel semaforo era verde»

Trent'anni di esperienza sui binari, la rabbia del conduttore dell'Intercity «L'inchiesta penale è ancora in corso, perché i dirigenti hanno avuto tanta fretta?»

GENOVA. «Dopo trent'anni di lavoro senza un errore, senza un reclamo, senza la minima contestazione, mi buttano fuori ai sensi dell'articolo con cui si licenziano i ladri, quelli che scappano con la cassa. Ma allora mi sarebbe convenuto fare come ha fatto qualcuno, che ha rubato miliardi e se ne va in giro tranquillo». Ferdinando Merli, 52 anni, residente a Mignanego, piccolo centro dell'entroterra genovese, è il macchinista che, insieme al collega cinquantenne Dino Renzi, le Fs hanno licenziato per l'incidente dell'11 novembre scorso alla stazione di Migliarina, in provincia della Spezia, quando l'Intercity condotto da loro due si scontrò «di striscio» con gli ultimi vagoni di un merci in transito sullo scambio tra la stazione e lo scalo di Valdellora. Avrebbe potuto essere una strage, ma fu tragedia sfiorata, con un bilancio di sei feriti, gli stessi macchinisti e quattro passeggeri.

Adesso, nella sede genovese del Comu, circondato da colleghi solidali (con lui) e furibondi (con l'azienda), Merli rigira tra le mani la lettera che lo «butta fuori», con settanta giorni di preavviso e, nel frattempo, con lo stipendio decurtato del cinquanta per cento. Risponde alla curiosità dei giornalisti alternando amarezza, rabbia e l'orgoglio di chi è prontamente convinto di non aver torto da scontare.

Ma è proprio sicuro, signor Merli, di non avere commesso errori, quel pomeriggio a Migliarina? «Quel semaforo segnava via libera, non era giallo come dicono le Ferrovie. Del resto basta guardare il tachigrafo: andavamo a 77 chilometri all'ora, se il semaforo fosse stato giallo saremmo andati al massimo a 50. Il rosso è scattato all'improvviso, senza il preavviso del giallo, e a quel punto mi sono trovato davanti il merci. Ho azionato i freni, ho disattivato immediatamente l'impianto elettrico per evitare il rischio di incendio, ho tirato via di peso il mio compagno che era rimasto paralizzato nella parte di cabina che un attimo dopo ha impattato con l'altro convoglio. Ho fatto, abbiamo fatto tutto quello che era nostro dovere e compito fare, e il risultato è questa lettera».

Ma le Ferrovie sostengono che quel semaforo non era «impazzito». Se così fosse, se così stabilisse anche l'inchiesta in corso alla Spezia, come si può escludere l'ipotesi dell'errore? «Gli infallibili non esistono, se vogliono qualcuno che non sbaglia mai devono assumere direttamente Gesù Cristo. Quel che è certo è che in trent'anni di servizio come macchinista, errori io non ne ho mai commessi, non ho mai rievitato un addebito o una contestazione, se mai c'era fastidio perché sono trop-

Lettera di licenziamento
Oggetto: Foglio punizioni
Le comunico la decisione di irrogarle la sanzione disciplinare del Licenziamento con preavviso ai sensi dell'articolo 80 punto D del CCNL.
La mancanza che ha dato luogo al suddetto provvedimento viene compendiata nella seguente motivazione: «Ella, nelle mansioni proprie del profilo di appartenenza, comandato insieme ad altra gente di pari profilo, alla condotta del treno... proveniente da... dopo una breve sosta nella stazione di... partiva... con il segnale di partenza disposto a via libera con preavviso di via impedita (aspetto giallo); successivamente superava il segnale di protezione... disposto a via impedita, ciò è in contrasto con quanto previsto dall'articolo 49 del regolamento segnali. Tale inosservanza provocava la collisione con il treno... che percorrendo l'itinerario di uscita... si immetteva sul binario di corsa pari in direzione... L'accaduto ha comportato grave pregiudizio alla sicurezza e alla regolarità dell'esercizio, causando il ferimento... Oltre gravi danni al materiale rotabile all'armamento ed alla linea di contatto».
Il preavviso di licenziamento per motivi disciplinari previsto dall'articolo 80 CCNL stabilito dall'articolo 92 del CCNL è di giorni 70 decorrenti dalla data di notifica del presente provvedimento. La dispensazione dal prestare in servizio il periodo di preavviso, in luogo del quale le verrà corrisposta l'indennità sostitutiva, pari all'importo dell'intera retribuzione normale.

l'Unità Graf

po ligio ai regolamenti. Anzi, per dirla tutta, sia io che il mio collega avevamo proprio la fama di rompiscogli, di quelli che trovano il pelo nell'uovo e spaccano il capello in quattro».

Gli avvocati Massimo Boggio e Sandro Ghibellini, che l'assistono nell'inchiesta spezzina e adesso stanno preparando il ricorso con-

tro il licenziamento, raccontano di un suo litigio per colpa di una maglietta rossa...

«È vero, è vero. Una volta un dirigente mi ha contestato che invece della divisa regolamentare portavo una maglietta rossa, mi ha minacciato di farmi scendere da treno e di denunciarmi per interruzione di pubblico servizio. Ma io ho tenuto

duro. La divisa non ce l'ho, gli ho detto, perché mi avete detto di andarla ritirare fuori dall'orario di lavoro, e questo non mi va bene: o mi pagate lo straordinario o vado ritirarla in orario di lavoro».

Intanto i legali dei macchinisti e i colleghi del Comu affilano le armi e ricapitolano quelli che definiscono «gli aspetti assurdi di questa vicenda». In primo luogo, il fatto che la procedura di licenziamento è scattata prima delle conclusioni dell'inchiesta penale. E, nello stesso tempo, l'applicazione dell'articolo 80 del contratto, che parla di gravi irregolarità, inadempimenti, trascuratezze o inosservanze di leggi e regolamenti. «Un articolo che in pratica - sottolinea sarcastico Merli - prevede il licenziamento solo nei casi in cui un dipendente abbia rubato, oppure abbia dolosamente o volontariamente provocato una strage».

Rossella Michienzi

L'INTERVISTA Gino Giugni, presidente della Commissione di garanzia dei servizi essenziali

«Non va bene licenziare per recuperare autorità»

«Provvedimento giusto se è per una colpa grave. Ma le responsabilità dei disastri non devono ricadere esclusivamente sui lavoratori»

ROMA. Sui due uomini di Genova non vuol dire una parola. «Non vorrei che la commissione di garanzia che presiede fosse chiamata nella vicenda, non so, in qualità di testimone. Per questo silenzio totale». Ma se parliamo in generale di «licenziamento» allora basta ricordare che «per colpa, per colpa grave, il licenziamento è previsto nei contratti nazionali, nel diritto penale». Gino Giugni, presidente della «Commissione di garanzia dei servizi essenziali», oggi sta cercando di conciliare i diritti degli utenti (alla mobilità, alla salute...) con quello dei lavoratori (allo sciopero). Quasi 30 anni con Brodolini ministro del Lavoro metteva la sua esperienza a disposizione della nascita dello Statuto dei lavoratori.

È passata tanta acqua sotto i ponti dal 1970 e dalla legge 300. Lo Statuto dei lavoratori nasceva anche dall'esigenza di mettere un freno ai licenziamenti selvaggi.

«Quella legge predisponesse una procedura a vantaggio dei lavorato-

ri. Se ne sentiva la necessità. Si sentiva il bisogno di creare una rete di garanzie nei confronti di un lavoratore colpito da un evento molto grave come può essere un licenziamento. Questo non significava impedirlo, ma mettere dei paletti, delle procedure da seguire. Significava che se il licenziamento era ingiusto doveva essere annullato e il lavoratore doveva essere reintegrato».

Paletti, procedure, garanzie che dovevano segnare l'inversione di una tendenza...

«Fino a quella data il lavoratore veniva mandato a casa senza preavviso o con un preavviso molto breve. Nel caso si fosse riscontrato che il licenziamento non aveva fondamento il lavoratore avrebbe avuto semplicemente il vantaggio del preavviso e niente altro. Lo Statuto

dei lavoratori introduceva il reintegro».

Paletti, procedure, garanzie che hanno reso il licenziamento impossibile.

«Sì, ci fu un periodo storico in cui

Va cacciato se la colpa è grave Lo prevede il codice

questa parola si sentì pronunciare raramente, mai. Regnò un atteggiamento di rifiuto da parte dei giudici che si occupavano di diritto del lavoro e che ritenevano che i lavoratori andassero difesi sempre e co-

munque. Fu il periodo dei cosiddetti «pretori d'assalto». Eravamo a metà degli anni Settanta. Poi l'atteggiamento tornò ad attenuarsi. Il licenziamento tornò ad essere possibile però con questi vincoli di carattere procedurale che lo rendevano comunque difficile».

Dai «pretori d'assalto» ai giorni nostri ci troviamo di fronte a un'altra inversione? Il licenziamento non è più un «extrema ratio»?

«Questa decisione come un atto estremo credo valga anche oggi. Certo c'è stato un lungo periodo in cui «extrema ratio» diventava estrema unzione. Alla fine degli anni Settanta, per esempio, si ricorse al licenziamento dopo quei fatti gravi alla Fiat. C'era dietro il terrorismo, le Br. Si mandarono via una settantina di operai in una situazione esplosiva. La fabbrica era diventata ingestibile».

Le Ferrovie come la Fiat di quegli anni? Ingestibili?

«Un paragone azzardato. La veri-

tà è che oggi con questo caso di Genova ci troviamo a parlare di licenziamenti in un settore iperprotetto come quello dei ferrovieri e in generale dei trasporti pubblici. Dietro c'è sicuramente il tentativo dell'azien-

Occhio alle antiche responsabilità gestionali delle ferrovie

da di recuperare autorità. E questo è il primo atto. Spero che non ne vengano altri. Ma questo non significa che mi sto pronunciando su questo caso».

Ma se si dimostra che dietro un

incidente c'è una colpa? La punizione del lavoratore diventa una garanzia per l'utenza

«Dipende dall'entità della colpa. Se c'è una colpa, se è grave, il licenziamento è una conseguenza naturale. È un vecchio principio del diritto penale».

Negli anni Settanta anche l'opinione pubblica si schierava a favore della protezione totale dei lavoratori. Oggi non le pare che succeda il contrario, soprattutto per alcuni servizi?

«Oggi la gente pensa che i treni funzionano malissimo. Evuole trovare un colpevole. Può essere colpa del ferroviere o no. Dipende dai fatti».

Sa c'è stato un altro incidente... «Sì, ho letto dei quattro feriti alla stazione romana di Trastevere di ieri (martedì 24, ndr)».

Un anno nero sulle rotaie La lunga lista degli incidenti

In poco più di un anno numerosi gli incidenti. Ecco quelli principali:

- 12 gennaio 1997: l'anno si apre con il grave incidente del «Pendolino» sulla Milano-Roma all'altezza di Piacenza: il bilancio è di otto morti e 30 feriti, illeso l'ex presidente Cossiga.

- 18 gennaio 97: sulla Milano-Bologna, nei pressi della stazione di Codogno (LO) un treno merci non rispetta i segnali e travolge un treno passeggeri: due feriti.

- 2 agosto: il treno diretto 816 Reggio Calabria-Torino deraglia alla stazione Casilina di Roma. L'incidente, causato forse dalla troppa velocità, provoca sei feriti.

- 22 settembre: il treno «Pitagora 784» Reggio Calabria-Bari deraglia. Quindici persone contuse.

- 2 ottobre: il treno della linea Avezzano-Roma urta contro i respingenti alla stazione Termini. Sei feriti e 26 contusi.

- 11 novembre: nello scalo di La Spezia Valdellora il locomotore dell'Intercity «Capodimonte» in servizio da Genova a Napoli deraglia e urta un treno merci facendo uscire dai binari quattro vagoni. Sei i contusi.

- 2 febbraio 1998: la motrice del treno regionale Varese-Milano deraglia alla stazione di Rho di prima mattina; a quell'ora il treno carico di pendolari finisce in una scarpata e il bilancio è di 23 feriti. Si sfiora la tragedia.

- 20 febbraio 98: incendio sul treno regionale Fara-Sabina-Fiumicino, nessuna conseguenza per i passeggeri.

Fernanda Alvaro