

Venerdì 27 febbraio 1998

4 l'Unità

## BUFERA LICENZIAMENTI



Il siluro della Commissione Trasporti della Camera: «Provvedimento discutibile». Oggi la prima riunione del nuovo Cda

## Braccio di ferro sui macchinisti

La maggioranza chiede al vertice delle Fs di riesaminare il licenziamento dei due ferrovieri Rottura azienda-Comu. Intesa coi sindacati per un collegio arbitrale che riesamini i provvedimenti

MILANO. Battesimo di fuoco, oggi, per il nuovo consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Che dopo l'insediamento del 18 febbraio, nella sua prima seduta operativa, si troverà ad affrontare, con le questioni legate al riassetto interno, il problema dei rapporti con il sindacato dopo il licenziamento dei due macchinisti coinvolti nell'incidente di La Spezia dell'11 novembre. Un parziale segnale di pace è venuto ieri sera tardi, a conclusione dell'incontro tra una delegazione aziendale e i sindacati di categoria (Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil Trasporti e Fisas), con la comune decisione di costituire un «collegio arbitrale», come prevede, all'articolo 87, il contratto nazionale dei ferrovieri. E al quale i macchinisti licenziati potranno appellarsi.

La questione si era fatta ancor più delicata dopo che ieri il capigruppo della maggioranza nella commissione Trasporti della Camera avevano giudicato «discutibile» la de-

cisione delle Ferrovie. I rappresentanti della Sinistra democratica, di Rinnovamento italiano, del Ppi, di Rifondazione e dei Verdi, in una dichiarazione congiunta, hanno infatti preso le distanze dall'azienda invitando a riesaminare la decisione. Anche per non «incrinare» quel clima costruttivo necessario in un momento così delicato per la vita dell'azienda. E perché pure l'eventualità di un errore umano «non può essere disgiunta dalla questione più generale delle condizioni della sicurezza» delle nostre ferrovie. Che ha cause profonde e richiede un complesso di interventi strutturali. Altri due parlamentari dell'Ulivo, gli onorevoli Duca e Gasperoni, parlano addirittura di provvedimento che «ricorda i metodi del ventennio». Ma a ribollire, il giorno dopo, è stato soprattutto il fronte sindacale. Ieri sera le Fs hanno incontrato il Comu. E il faccia a faccia si è concluso con un nulla di fatto, tanto che l'organizzazione ha confer-

mato una giornata di sciopero, forse per l'8 marzo. Poi è toccato a Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti, Fisas e Sma, che hanno raggiunto l'accordo per l'arbitrato, dopo aver dichiarato che avrebbero impugnato i licenziamenti dei due macchinisti. I comportamenti aziendali, per i sindacati, tendono ad inaugurare una sorta di stagione delle «punizioni esemplari». Come detto però le contestazioni più dure giungono dal Comu. Dopo aver minacciato lo sciopero, il coordinamento dei macchinisti in una lettera al ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, parla di «regime» ed accusa l'azienda di aver respinto la richiesta di referendum nella categoria sull'accordo per il rinnovo del contratto. Ed «affonda», con Ezio Gallori, uno dei suoi fondatori. Che parla, riferendosi ai due licenziamenti, di incapacità del gruppo dirigente. E di scarsa umanità. «Cosa che non giova alla sicurezza, ma inacidisce solo i rapporti interni con i lavora-

tori creando un clima veramente pericoloso per la circolazione dei treni». Anche perché, sostiene Gallori, mentre si presenta duro con i lavoratori, il vertice aziendale non è stato in grado di muovere un dito contro i responsabili degli scandali, né contro chi ha tolto le apparecchiature di sicurezza già esistenti che avrebbero evitato la strage del Pendolino dell'anno scorso. Con il Comu si schierano i Verdi, con il presidente del gruppo al Senato, Maurizio Pironi. Un invito alla fiducia viene dal vicepresidente del Consiglio. «La situazione delle ferrovie che è stata ereditata - afferma Walter Veltroni - è molto pesante. Ci vorrà tempo perché vada a regime l'innovazione che si sta producendo. Ora abbiamo le condizioni migliori, perché i vertici dell'azienda, con Demattè e Cimoli, sono sicuramente all'altezza di questa sfida».

Angelo Faccinotto



Un macchinista alla guida di un treno

Terribile/Ansa

L'INTERVISTA. Il segretario della Cgil: attendere la conclusione dell'inchiesta giudiziaria

## «Meglio sospendere»

Cofferati: la misura è giusta, ma solo se la colpa è dimostrata

ROMA. «Sì, chi sbaglia deve pagare». Non mette in discussione il principio, Sergio Cofferati. Vale anche in un servizio pubblico come quello delle Ferrovie, dove finora ha regnato un certo lassismo. Anzi, a maggior ragione. «Ma...». Il segretario generale della Cgil non è affatto sicuro che a sbagliare siano stati i due macchinisti licenziati dall'azienda, o solo loro: «Oggettivamente e soggettivamente emergono da

questa vicenda troppi elementi di ambiguità e di dubbio». Per questo Cofferati vuole che «il provvedimento sia indiscutibile perché fondato». E perché sia effettivamente tale, sollecita la «sospensione dell'efficacia» dei licenziamenti. «Lo ritengo un atto utile, prima ancora che distensivo, su un accadimento così controverso», scandisce il leader del più grande sindacato italiano. Aggiungendo una precisazione, quasi obbligata con l'aria che tira: «Lo chiederò in qualsiasi circostanza, per qualsiasi azienda, per ogni responsabilità».

Ritiene che i licenziamenti siano un modo per scaricare su due poveri macchinisti le responsabilità pesanti del dissesto del sistema ferroviario?

«Sono il primo a ritenere che debba esserci il massimo rigore quando è in discussione la sicurezza e la stessa vita degli utenti. Ma l'incidente che ha provocato il licenziamento dei due macchinisti ha una dinamica, allo stato delle conoscenze, non del tutto chiara. E prima di mettere in discussione il futuro di questi lavoratori bisogna essere certi della loro effettiva responsabilità, di una loro volontà negativa nell'applicare procedure e regole fino a mettere a repentaglio non solo l'incolumità dei viaggiatori ma anche - non lo si dimentichi - la propria. Peraltro, è in atto un'indagine della magistratura e mi sembra corretto consentire che questa completi il suo lavoro. Se dovessero essere confermate responsabilità soggettive, le sanzioni diventerebbero legittime. Ma in assenza di questa certezza procedere è un errore».

Perché?

«Scisso com'è da interventi visibili sul sistema e sulle condizioni di gestione del servizio, oggettivamente l'azienda dà la sensazione che si voglia affrontare in modo parziale un tema grande e delicato qual è quello della sicurezza».

Non crede che la sospensione dei licenziamenti sarebbe un segnale opposto di debolezza?

«Tutt'altro: un atto autonomo teso ad acquisire elementi inconfutabili sarebbe un segnale di forza e di responsabilità. Debolezza è procedere in presenza di

dubbi e sospetti pur di lanciare un segnale. No, questa azienda ha bisogno di recuperare autorevolezza nella gestione e credibilità nel rapporto con gli utenti. Ma né l'una né l'altra si recuperano con atti di forza. Può non essere nelle intenzioni, ma questa improvvisa rigidità, dopo un lunghissimo periodo di lassismo...».

Induce a sospettare che sia un atto politico?

«Voglio sperare che non sia co-



Quando è in gioco la sicurezza serve il massimo rigore

si: sarebbe grave, fuori luogo e controproducente».

Ma per procedere, dopo tanti mesi, l'azienda avrà pure acquisito elementi, accertato responsabilità...

«A noi dice semplicemente: abbiamo fatto i nostri accertamenti e ne conseguono questi li-

## IL CONTRARIO

## Smuraglia: «Sono perplesso In casi gravi solo sanzioni»

MILANO. «Reagire adesso con la mano pesante perché accadono gli incidenti - quasi a suscitare l'impressione che questi siano responsabilità del personale, mentre le Ferrovie dello Stato si trovano nelle condizioni che tutti sanno - mi sembra oggettivamente ingiusto e pericoloso. Non si possono scaricare tutte le responsabilità sui singoli, su quelli che ogni giorno lavorano».

Il presidente della commissione Lavoro del Senato, e senatore della Sinistra democratica, Carlo Smuraglia è più che perplesso davanti al provvedimento assunto dalle Fs a carico dei due macchinisti coinvolti nell'incidente dell'11 novembre scorso a La Spezia. Anche se - tiene a sottolineare - il suo non è un giudizio di merito sul caso specifico, che non conosce se non per le notizie di stampa, ma una valutazione di carattere più generale.

E una perplessità, quella di Smuraglia, determinata da più di un motivo. Per una questione di comportamenti consolidati, anzitutto. Visto che nel nostro paese è tutt'altro che frequente il ricorso al licenziamento di dipendenti in seguito ad eventi determinati da comportamenti colposi - cioè da errore - sia nelle aziende private che in quelle pubbliche. E visto anche che nell'amministrazione pubblica è norma procedere con grandissima cautela.

Ma c'è anche un motivo in più, specifico. Non si può non tener conto - sottolinea Smura-



gliamo. Conosciamo la valutazione dei fatti, non gli elementi che la legittimano. E che dovrebbero superare le tante anomalie di questa storia».

Quali anomalie?

«Questo non rischia di essere un garantismo d'ufficio?»

«Guardi che nelle mie considerazioni c'è, in più, una conside-

gente e poi i macchinisti? «Non arriverò mai a sostenere la tesi: prima quelli, poi gli altri. Dico un'altra cosa: regole, strumenti, responsabilità valgono per tutti».

E nelle Ferrovie così non è? «Non c'è chi non veda la difficoltà derivante da una sorta di impermeabilità del gruppo dirigente. Pensi che il contratto dei dirigenti è uno dei pochissimi, forse l'unico, che prevede l'immobilità. Condizione paradossale, tanto più a fronte di un contratto fortemente innovativo qual è quello appena raggiunto per i lavoratori».

Un contratto che ha provocato non poche tensioni e adesso sottoposto a un difficile referendum. Feme che la forzatura si ripercuota su questo fronte?

«Non voglio nemmeno immaginare interferenze, dirette o indirette, sulla libera discussione che i lavoratori debbono fare. E però... È un dato che una parte della vecchia burocrazia si mostra riluttante a favorire il rinnovamento, ed è evidente che all'interno del sistema Fs non ci sia la stessa voglia di partecipazione al risanamento e al rilancio. Per cui, sì, ci può anche essere chi voglia favorire tensioni per tenere in sofferenza corrette relazioni industriali».

Ma se il segnale duro fosse stato davvero deciso al vertice dell'azienda. Se fosse un atto politico, alla stregua - un richiamo improprio ma esemplificativo - di quello deciso a suo tempo dalla Fiat con il licenziamento dei 61 operai sospettati di favorire il terrorismo...

«Se il paragone è improprio, è anche improponibile».

Ma lo è anche l'effetto? In fin dei conti, la Fiat alimentò quella sfida al sindacato sulla base di un principio opposto: che ci crediate o no, diceva in buona sostanza, per noi sono colpevoli, e non dobbiamo mostrarlo per licenziare.

«Attenzione, quelli della Fiat furono comportamenti durissimi, controversi e contrastati, ma avevano una loro linearità. Comunque, se pure quello fosse l'effetto, consapevole o no, la cosa giusta è pretendere certezza. Esempificazione per esemplificazione, guardiamo al caso Pirelli, dove io all'epoca lavoravo; anche lì ci furono licenziamenti, ma per atti conclamati di violenza, e furono anche allontanati dirigenti che avevano compiuto atti diversi da quelli previsti dalla politica d'impresa. Ecco, qui ci sono certezze sul merito dei provvedimenti e linearità di comportamenti».

E servono?

«Uno dei problemi principali delle Fs è recuperare lo spirito di partecipazione e di appartenenza. Un'identità che ho visto molto scosso».

## Un atto di forza è anche sgombrare il campo dai sospetti

«Tanto per cominciare solo uno dei due macchinisti è indagato. L'altro no. Già rispetto a questo, il licenziamento di entrambi è un elemento di disparità. I due macchinisti non solo avevano compiti e funzioni diverse, ma nemmeno hanno valutato le dinamiche del fatto in modo identico. E poi, il fatto che il semaforo potesse essere rosso, giallo o verde non riguarda solo differenti valutazioni di responsabilità per i due macchinisti ma anche quelle di un intero sistema di sicurezza che deve garantire

che il semaforo effettivamente funzioni».

Questo non rischia di essere un garantismo d'ufficio?

«Guardi che nelle mie considerazioni c'è, in più, una conside-

razione attenta delle modalità di gestione. Insisto: un'azienda come questa, non può ignorare che una scelta così dirompente si cala in una condizione segnata dall'insediamento di un nuovo Consiglio di amministrazione, motivata anche dal dissesto del servizio, dalla catena di incidenti rilevanti, dal deterioramento dell'immagine. Chi ha deciso, ha valutato

questo impatto?»

Lei, mi pare, sia convinto di no. Su cosa fonda i dubbi?

«Intanto, non mi sembra una scelta felice far gestire il provvedimento da un dirigente che a sua volta è indagato per una tragedia ferroviaria ancora più seria e grave di quella imputata ai due macchinisti. Né ho capito chi e come ha preso questa decisione. Ma soprattutto vedo un deficit di coerenza rispetto al dovere di uniformità dei comportamenti».

Avrebbe voluto che prima fosse stato colpito qualche diri-

## IL FAVOREVOLE

## Ichino: «Le regole delle imprese private devono valere anche nelle Ferrovie»

MILANO. «Non conosco il caso concreto, ma in generale penso che sia sacrosanto che nel settore pubblico si applichino gli stessi criteri che vengono utilizzati nelle aziende private. E questo vale anche per le ferrovie».

Pietro Ichino, docente di diritto del Lavoro alla Statale di Milano, una lontana esperienza di sindacalista Fiom alle spalle, non ha dubbi. Tanto più che il rapporto di lavoro nelle Fs è stato ormai privatizzato. «Quindi - dice - si applica la legge come in qualsiasi altra azienda. E come si qualsiasi altra azienda si può licenziare, quanto ovviamente ve ne siano i presupposti. Così, se sussiste inadempimento grave nel comportamento del dipendente, possono licenziare anche le ferrovie». Già, ma gli accertamenti sulle responsabilità? «Non è necessario che a portarla termine sia l'autorità giudiziaria. È il datore di lavoro che esercita il potere disciplinare. Se poi il provvedimento viene contestato dal lavoratore, questi può impugnarlo davanti al giudice che deciderà nel merito, verificando la sussistenza della giusta causa o del giustificato motivo». Cioè con una normale controversia di lavoro.

Discorso diverso, invece, per i dipendenti pubblici a cui si applica il vecchio diritto amministrativo del lavoro. Per loro ci sono maggiori tutele. «Anche se non in linea di principio - dice Ichino - visto che in linea di principio anche un

impiegato pubblico potrebbe essere licenziato in caso di gravi mancanze».

Dalla parte del «travet», spiega il professore, gioca una tradizione che vuole una giurisprudenza favorevole, decisamente più severa nei confronti del datore di lavoro pubblico che non nei confronti di quello privato. «Così che per essere licenziati da una pubblica amministrazione bisogna davvero averla fatta enorme». E racconta, tra l'altro, di casi come quello del postino reintegrato in servizio nonostante avesse rubato valori contenuti nella corrispondenza affidatagli per la consegna. Come dire che il problema, generale, è legato alla necessità di uscire dalla condizione di sostanziale inamovibilità di cui tuttora gode il dipendente pubblico.

Come la spiega allora, il professore, la reazione suscitata in ambienti politici e sindacali dal provvedimento di licenziamento per i due macchinisti di La Spezia? «Forse è legata al caso specifico, che io non conosco - risponde -. Ma ho il sospetto che questa reazione sia espressione di un rifiuto aprioristico, legato al vecchio modo d'essere della nostra pubblica amministrazione. Un modo d'essere che ha fatto sì che questa finisse allo sfascio penalizzando tutti. Non solo i cittadini, ma anche gli stessi lavoratori».

A.F.

A.F.

Pasquale Cascella