



ROMA. Anche nelle ferrovie deve valere il principio di responsabilità. Se un dipendente manca ai suoi doveri, deve subire una sanzione adeguata alla gravità della mancanza. Misurarla non spetta al governo né al Parlamento, ma all'azienda. Se il lavoratore non è d'accordo, può ricorrere all'arbitrato di un collegio super partes, l'unico organismo in grado di valutare i fatti, l'importante è che lo faccia in fretta, nei prossimi giorni. Sui licenziamenti nelle Fs questa è la posizione del ministro dei Trasporti Claudio Burlando, finora silenzioso.

Il clima è tuttora incandescente. Anche i macchinisti dello Sma parteciperanno allo sciopero dell'11 marzo. Il segretario della Filt Cgil Guido Abbadesse conferma che i confederali non sciopereranno, ritenendo sufficiente il giudizio molto pesante sui dirigenti Fs, definiti «irresponsabili, codardi e felloni» perché mentre si discuteva di sospensione dei licenziamenti e si decideva di costituire il collegio arbitrale, evitavano di informare i sindacati che era in corso un terzo licenziamento. Il segretario del Pds Massimo D'Alema è sulla linea di Burlando e Cofferati: «C'è un ricorso, attendiamo che si dia un giudizio, lo dirà il pretore se i licenziamenti sono legittimi». Invece il presidente di Rifondazione Comunista Armando Cossutta chiede il rito immediato dei licenziamenti sollecitando Burlando ad «uscire dal suo imbarazzo e reticente silenzio». Ed eccolo, il ministro dei Trasporti che parla della vicenda in questa intervista.

È stato opportuno il licenziamento dei tre ferrovieri, viste le condizioni dei nostri treni, che Lei ha definito disastrose?

«Il licenziamento dei ferrovieri va visto con argomenti di merito. Guai se la politica e il ministro interferiscono su scelte squisitamente aziendali. E guai se le condizioni dell'azienda potessero far venir meno il principio di responsabilità. Non capisco come si possa sostenere che siccome l'azienda è messa male, anche se uno fa le cose peggiori non può essere licenziato. L'unica barra di giudizio ragionevole è verificare le condizioni di merito».

Intanto però i tre ferrovieri restano senza lavoro.

«I licenziamenti non sono immediatamente operanti, c'è un preavviso d'un paio di mesi. Come prevede il contratto, se i tre vorranno, potranno sottoporsi ad un arbitrato molto sereno sul merito dei fatti. È fuorviante un intervento politico su scelte di carattere aziendale. Non dobbiamo mai dimenticare che siamo di fronte a una società per azioni. E poi il principio di responsabilità vale di più quando l'azienda è messa male. Proprio in questa situazione ai dipendenti dovrebbero essere più attenti e rigorosi. Allora non resta che affidarsi all'arbitrato per verificare se la gravità è tale da

Molti i dubbi, D'Alema: «Aspettiamo il giudizio del pretore»

«Niente scandalo per i licenziamenti»

Burlando: ognuno si assuma le sue responsabilità

giustificare il provvedimento. Premesso che la perdita del posto di lavoro per una famiglia, specialmente se monoreddito, è una tragedia, capisco bene il dramma di una simile decisione, se viene confermata. Ma bisogna vedere se la mancanza c'è stata, e se è stata tale da giustificare la misura estrema. Trovo singolare affermare, come qualcuno ha fatto, "non conosco bene i fatti, sono comunque contrario". Se i lavoratori implicati riterranno di affidarsi al giudizio arbitrale, si può aprire un

allontanati molti dirigenti»

I licenziamenti non sono un tentativo di mostrare un'azienda che drizza la schiena di fronte ad una opinione pubblica ostile che l'accusa di inefficienza?

«Se sia fondata questa lettura, il collegio arbitrale lo dirà. Insisto, l'unico metro è giudicare il merito: la mancanza del lavoratore e il grado di gravità della mancanza. Ha ragione Cofferati quando critica l'intervento politico della commissione Trasporti in una azienda in cui c'è un sindacato forte. In molte aziende private succede che un dipendente che compie una mancanza grave venga licenziato, senza che il Parlamento si pronunciasse».

Ma gli stessi sindacati confederali sono stati contrari ad una misura così drastica.

«Li capisco, so bene che c'è il contratto, le assemblee, comprendo le questioni di op-

portunità, come pure il dramma delle persone. Ma se per l'azienda la gravità della mancanza c'è, l'unica soluzione è verificarla con un collegio super partes. Non dimentichiamo che i ferrovieri hanno in mano la loro vita e quella di centinaia di persone. Non c'entra nulla che i treni sono vecchi. Se lo sono tanto da mettere a rischio la sicurezza, non si fanno partire. Liberiamoci da letture che non siano di merito. Mi ha colpito quella secondo cui dietro questa vicenda ci sarebbe una manovra per colpire il nuovo consiglio di amministrazione. Si verifichi che cosa è accaduto, l'importante è che si faccia in fretta. I dirigenti delle Fs sono cambiati per buona parte, il governo ha messo persone di livello, bisogna che questi facciano l'azienda e prevalga un principio di responsabilità».

«Devono pagare tutti quelli che hanno responsabilità. Sul piano penale, e questo compete al magistrato; e sul piano aziendale. Altri approcci non ci possono essere. Chi guida un treno è responsabile di vite umane, la sua condotta deve essere valutata da un collegio arbitrale presieduto da una persona super partes. Tutto il resto fa parte di un copione che ci ha un po' stufato. Non è

clima più sereno».

Se le mancanze venissero confermate, pagherebbero soltanto loro, i capi espiatori dei tanti incidenti degli ultimi giorni?

«Devono pagare tutti quelli che hanno responsabilità. Sul piano penale, e questo compete al magistrato; e sul piano aziendale. Altri approcci non ci possono essere. Chi guida un treno è responsabile di vite umane, la sua condotta deve essere valutata da un collegio arbitrale presieduto da una persona super partes. Tutto il resto fa parte di un copione che ci ha un po' stufato. Non è

possibile che ad ogni incidente ci sia un macchinista che si mette davanti alle telecamere e dice che la colpa è della manutenzione che manca. Se ci sono responsabilità si accertano, e si punisce».

Non è vero che si licenziano i macchinisti, ma non i dirigenti che sbagliano?

«No, negli ultimi tempi sono stati

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

portunità, come pure il dramma delle persone. Ma se per l'azienda la gravità della mancanza c'è, l'unica soluzione è verificarla con un collegio super partes. Non dimentichiamo che i ferrovieri hanno in mano la loro vita e quella di centinaia di persone. Non c'entra nulla che i treni sono vecchi. Se lo sono tanto da mettere a rischio la sicurezza, non si fanno partire. Liberiamoci da letture che non siano di merito. Mi ha colpito quella secondo cui dietro questa vicenda ci sarebbe una manovra per colpire il nuovo consiglio di amministrazione. Si verifichi che cosa è accaduto, l'importante è che si faccia in fretta. I dirigenti delle Fs sono cambiati per buona parte, il governo ha messo persone di livello, bisogna che questi facciano l'azienda e prevalga un principio di responsabilità».

«Devono pagare tutti quelli che hanno responsabilità. Sul piano penale, e questo compete al magistrato; e sul piano aziendale. Altri approcci non ci possono essere. Chi guida un treno è responsabile di vite umane, la sua condotta deve essere valutata da un collegio arbitrale presieduto da una persona super partes. Tutto il resto fa parte di un copione che ci ha un po' stufato. Non è

clima più sereno».

Se le mancanze venissero confermate, pagherebbero soltanto loro, i capi espiatori dei tanti incidenti degli ultimi giorni?

«Devono pagare tutti quelli che hanno responsabilità. Sul piano penale, e questo compete al magistrato; e sul piano aziendale. Altri approcci non ci possono essere. Chi guida un treno è responsabile di vite umane, la sua condotta deve essere valutata da un collegio arbitrale presieduto da una persona super partes. Tutto il resto fa parte di un copione che ci ha un po' stufato. Non è

possibile che ad ogni incidente ci sia un macchinista che si mette davanti alle telecamere e dice che la colpa è della manutenzione che manca. Se ci sono responsabilità si accertano, e si punisce».

Non è vero che si licenziano i macchinisti, ma non i dirigenti che sbagliano?

«No, negli ultimi tempi sono stati

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

Se i treni sono vecchi è doveroso non farli partire

dirigere. Si dice poi che le inchieste sugli incidenti sono ancora aperte. Ma sono inchieste che durano anni, nel frattempo l'azienda ha il diritto di assumere decisioni per continuare a lavorare con tranquillità. Altri dicono che è la prima volta che si adottano misure così pesanti: non è un grande argomento, non andava bene che le mancanze non fossero sanzionate».

L'11 marzo i treni saranno paralizzati dallo sciopero dei macchinisti. Si può evitare, magari con una sospensione dei licenziamenti?

«Per due mesi non sono operanti, si può fare in modo che questi arbitrati avvengano nei prossimi giorni. Non ci vuole tanto, basta sentire i lavoratori e l'azienda, poi si decide».

Ferrovie davvero senza pace. Gli osservatori puntano l'indice contro il gruppo dirigente della FsPa più che contro i ferrovieri. In che modo il nuovo Consiglio di amministrazione può migliorare la situazione?

«Il Consiglio ha il compito fondamentale di far capire che occorre è far rispettare le regole a tutti, il presidente del Cda sono appunto i garanti delle regole. Ricostruendo l'azienda in cui ciascuno abbia il suo spazio senza invadere quello dell'altro: il sindacato, il management, la politica, il governo. In effetti i commenti dei vari giornali sono giusti. La richiesta è che vengano rispettate le regole. È questo arbitrio che deve decidere, non il governo, non il parlamento. Il gradino superiore all'arbitrato, è quello della magistratura».

Raul Wittenberg



Il recente incidente di Genova Banchoer/Ap



Bruno Tartaglia/Dufoto

L'INTERVISTA

«Ci fanno viaggiare con treni guasti»

Lo sfogo di un macchinista

DALL'INVIATO

LA SPEZIA. Ecco il punto cruciale, il nodo ferroviario di Migliarina, quello che è costato il licenziamento ai due macchinisti genovesi, quello che è diventato un caso nazionale, il luogo dove l'11 novembre scorso l'Intercity 529 «Capodimonte» si schiantò contro un treno merci. A ponente c'è la galleria che precede la stazione della Spezia Centrale, a levante una serie di curve che si inerpicano verso la Toscana. «Quella linea è maledetta» ha sentenziato Ferdinando Merli, uno dei due ferrovieri lasciati a casa per l'incidente.

La Spezia e Vezzano si sarebbero verificati altri quattro episodi di malfunzionamento dei segnali prima di quel fatidico 11 novembre.

Siamo qui, con Enrico Tramidi, 49 anni, 26 dei quali passati sulle locomotive. Negli occhi dell'aiuto macchinista balena la delusione di questi giorni di tormento, tra un incidente nelle tortuose tratte liguri e ben tre licenziamenti di colleghi.

Che aria si respira, chiediamo a Tramidi, nei depositi e negli uffici riservati ai personale viaggiante delle Ferrovie?

«Il personale è scoraggiato a lavorare in

una situazione che sembra tesa a portare le Fs allo sfascio. Ne abbiamo discusso in questi giorni nelle assemblee. Noi ci diamo da fare, facciamo dei sacrifici, rischiamo, talvolta sappiamo di viaggiare su mezzi privi delle necessarie norme di sicurezza e nel momento in cui si sbaglia per inefficienze gestionali e per problemi accumulatisi negli anni a pagare è chiaramente l'ultima ruota del carro».

Prima gli esodi forzati, poi le precettazioni, adesso i licenziamenti. Ma che mestiere è diventato il vostro?

«Quello che tocca profondamente, soprattutto coloro come me che hanno alle spalle una lunga militanza politica e sindacale, è la solitudine del lavoratore, lasciato solo a difendere se stesso. La precettazione, per esempio, va a minare il diritto di sciopero; i licenziamenti feriscono la coscienza sindacale; il fatto che a pagare siano solo gli operai e non i dirigenti è mortificante».

Mi faccia un esempio che la riguarda da vicino...

«Il 636, il locomotore che dovrebbe andare in pensione entro il Duemila. Li agguistano finché vanno avanti, li smantellano mano a mano che si guastano. Però ti fanno lo stesso partire con un 636».

E dunque ne possono succedere di tutti i colori...

«L'altro giorno dovevo partire con un 636 ma non aveva le norme di sicurezza minima, gli mancava la treccia di rame per la messa a terra in caso di incidente. Allora me ne hanno dato un altro, ma era privo dei mezzi di segnalamento e cioè una

Cade la linea elettrica Bloccata Torino-Genova

La linea ferroviaria Torino-Genova (sulla quale passano anche i treni da e per il centro-sud) è rimasta interrotta per oltre un'ora e mezza a causa della rottura della linea elettrica di un binario, nei pressi di Castello d'Annone, tra Asti e Alessandria. A far cadere i cavi - secondo quanto riferito dalle Ferrovie - è stato il pantografo del locomotore del treno proveniente da Livorno, che comunque è giunto ugualmente, per inerzia, sino alla stazione di Asti, verso le 17, con pochi minuti di ritardo sul previsto e senza causare disagi ai passeggeri. Per sicurezza è stato anche bloccato il traffico sull'altro binario e si sono, quindi, avuti problemi per i passeggeri di altri otto treni, che hanno dovuto percorrere la tratta Alessandria-Asti con i pullman messi a disposizione dalle ferrovie. Verso le 18,30, il traffico è ripreso, sia pure con rallentamenti, sul binario non interessato alla rottura dei cavi.

E i responsabili come giustificano questo stato di cose?

«Anche loro allargano le braccia e dicono: "Cosa possiamo farci? Le officine sono chiuse e gli operai li hanno mandati in prepensionamento"».

Cosa dovrebbe fare un macchinista, dunque, rifiutarsi di partire?

«Se ti capita un incidente ti senti dire che dovevi rispettare il regolamento. Ma chi se la sente di non far partire il treno perché non c'è il locomotore a posto?».

Ma è proprio vero che questa è una tratta pericolosa?

«È una tratta non codificata, dove non c'è la ripetizione in macchina del segnale. C'è un vuoto, la codificazione finisce alla Spezia e ricomincia a Vezzano».

Come mai proprio quell'unico tratto senza segnali a bordo?

«Siccome dovrebbero mettere a nuovo il parco merci di Migliarina è probabile che l'azienda attenda quell'occasione per codificare la tratta. Non è una tesi avvalorata ma è l'unica sostenibile».

Enel frattempo?

«Succede quel che succede».

Marco Ferrari

IL RETROSCENA

Cinque ore di confronto prima della laconica ratifica dei licenziamenti

E la linea dura di Cimoli divide il nuovo cda

La posizione dell'amministratore delegato mediata da Demattè. Molte le voci per riesaminare più attentamente la decisione.

ROMA. «Ma io penso che debba esservi più apprezzamento per questa soluzione». È sbottato così, l'altro ieri, l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Giancarlo Cimoli, davanti a un consiglio d'amministrazione quantomeno perplesso, da ore alle prese con la patata bollente dei tre licenziamenti di ferrovieri considerati responsabili di incidenti. Un apprezzamento che non è stato manifestato, e che anzi da plauso ha rischiato di trasformarsi in deragliamento ai vertici, dato il diffuso stato di disagio dei membri del Cda, in maggioranza trovatisi di fronte ad una strategia non discussa, non scelta e in gran parte anche non voluta.

E così, a dieci giorni dall'insediamento, il giovane e rinnovato gruppo di dirigenti ha impattato in quel-

la che rischia di trasformarsi in una brutta frittata di rapporti sindacali e col personale, oltre che politici e istituzionali.

Un vero battesimo del fuoco per i nuovi entrati Anna Donati, Gilber-



Giancarlo Cimoli.

«Credo vi debba essere più apprezzamento per la soluzione qui prospettata». E allora molti consiglieri, contrariati risposero: «Per noi questo è un problema»

to Gabrielli, Claudio Podestà e Roberto Ulissi. Ma il cuore di quasi cinque ore di discussione, dalle 15 a circa le 20 di venerdì, è stato poco piacevole anche per i "veterani" del consiglio Giancarlo Scoca, Mario

Sebastiani e Giancarlo Tesini, trovatisi a dover scegliere se ratificare il pugno duro di Cimoli o scossarselo. Infine, c'è voluta l'opera di mediazione del neo-presidente Demattè, che si è fatto promotore della formula poi diffusa al termine della riunione: un gelido «prendiamo atto».

Dietro quella presa d'atto vi è certamente il rispetto della procedura adottata dai vertici nella valutazione delle responsabilità degli incidenti. Lo stesso amministratore delegato ha, per esempio, snocciolati i risultati dell'inchiesta atta a stabilire come l'alessandrino

Roberto Oberti (ultimo licenziato) «non avesse eseguito correttamente le prove dei freni» su quel merci deragliato presso Genova con 19 vagoni al seguito. In quel caso, ha detto Cimoli, «tutti i parametri relativi

ad altre eventuali cause erano corretti», quindi resta l'errore umano, quella persona che non avrebbe «fatto il proprio dovere». Altri, dietro la fredda posizione del Cda stanno anche molte perplessità sulla linea adottata e, per dirla con le parole di alcuni consiglieri, sul perché ora si agisce in questo modo e, per esempio, un anno fa non lo si faceva?».

L'apprezzamento per il modo di manifestare un cambio di rotta non vi è stato, non solo. Su tutta l'assemblea ha gravato la spada di damocle dell'inasprimento dei rapporti