



Nuovo incidente sulla Firenze-Bologna, mentre le dichiarazioni di Burlando riaccendono le polemiche sui licenziamenti

# Fs, Italia spaccata in due

## Eurostar trancia i cavi della linea elettrica

ROMA. Ferrovie senza pace. Nel giorno in cui le dichiarazioni del ministro Burlando rilasciate al nostro giornale e al «Corriere della sera» riaccendono le polemiche sui licenziamenti nelle Fs, arriva puntuale un nuovo incidente. Sulla linea Bologna-Firenze nei pressi di Monzuno, località a una quarantina di chilometri dal capoluogo emiliano, il pantografo dell'Eurostar «9444» Roma-Venezia, per cause in corso di accertamento, alle 17,05 ha tranciato la linea di alta tensione. Il cavo ha invaso anche il binario opposto, bloccando di fatto tutto il transito nelle due direzioni, il convoglio è comunque riuscito a proseguire e a raggiungere Bologna. Qui i passeggeri sono stati trasbordati su un altro treno in partenza per Venezia. Notevoli difficoltà si sono avute invece nel tratto interessato dall'interruzione dell'elettricità, mentre il nodo ferroviario di Bologna ha subi-



**Anna Donati.**  
«Sull'accertamento delle responsabilità in caso di incidenti il ministro ha ragione. Ma bisogna evitare azioni di giustizia sommaria»

28 solo una delle due linee era praticabile, e così fino a tarda sera sono stati fatti passare alternativamente i treni nelle due direzioni creando l'intasamento dell'effetto collo di bottiglia, con il sostanziale blocco

della linea. Intanto, la parola d'ordine del ministro Claudio Burlando («chi sbaglia paga») trova d'accordo tutti i sindacati dei ferrovieri, compresi quelli autonomi. Però all'accordo sul principio di responsabilità segue una serie di distinguo. E le Ferrovie continuano a usare il pugno di ferro. A Firenze sono stati resi noti altri due licenziamenti (che salgono in totale a cinque).

«Sì», come dice ancora nella tempesta delle polemiche, che questa volta scoppiano dentro il Pds. Il deputato Eugenio Duca della Commissione Trasporti è in totale contrasto con la posizione di fondo espressa da Burlando quando raccomanda alla politica di non interferire con l'autonomia gestionale di una società per azioni come le Fs. «Come si può sostenere che la politica deve rimanere fuori dalla difesa di fondamentali diritti di civiltà giuridica e

aspettare il pretore o il collegio arbitrale?», si chiede il deputato pidessino.

Anche la consigliera Anna Donati, in un'intervista al Tg3 ieri sera, afferma in indiretta polemica con il ministro che «in Italia la politica deve interessarsi di tutto ciò che accade» e che nel caso dei licenziamenti l'accertamento, giusto, delle responsabilità non deve avvenire attraverso atti di «giustizia sommaria». Anna Donati smentisce invece che, nella prima riunione del consiglio di amministrazione nuovo di zecca, sotto la presidenza di Claudio Demattè, ci siano state divisioni. «Non c'è stata alcuna spaccatura all'interno del Consiglio», ha smentito Anna Donati che secondo alcune ricostruzioni si sarebbe duramente scontrata con l'amministratore Cimoli a proposito dei licenziamenti. «Piuttosto - ha aggiunto - mi riconosco in pieno con la linea esposta nel comunicato diffuso al termine della riunione». Linea suggerita - secondo la Donati - da uno dei consiglieri, che altre fonti indicano in Giancarlo Tesini.

Naturalmente il sindacato dei macchinisti, il Comu, resta molto polemico. «È così anche il ministro dei Trasporti Claudio Burlando si è iscritto al partito dei licenziamenti», ha commentato il responsabile del Coordinamento macchinisti uniti Savio Galvani, il quale ha annunciato l'adesione della Uil di Milano e di Firenze allo sciopero proclamato l'11 marzo.

Il segretario confederale della Cisl, Natale Forlani, insiste sulla «sommatoria di queste decisioni in questa fase delicata dell'azienda». «È singolare - ha spiegato il sindacalista - che in un momento così particolare per l'azienda, con un nuovo gruppo dirigente, si sia arrivati a decidere provvedimenti così drastici».

### LA POLEMICA

## Ernesto Stajano «Chi sbaglia paga Ma vale per tutti?»

ROMA. «Burlando dovrebbe informarsi meglio. La commissione Trasporti della Camera non si è mai occupata di licenziamenti alle Ferrovie»: ne fa una questione «istituzionale» il suo presidente, Ernesto Stajano.

«Scusi, ma c'era anche il suo nome sotto quel documento che polemizzava con Burlando. Che fa, lo disconosce?»  
«Non disconosco nulla. C'era la mia firma, appunto, e quella di tutti gli altri capigruppo di maggioranza in commissione compreso il rappresentante pidessino che, mi pare, è dello stesso partito di Burlando. Anzi, è stato proprio Giardiello a mettere a punto il testo. Si è trattato di una presa di posizione politica, non istituzionale.

Chiedevamo solo che in sede di commissione di conciliazione i licenziamenti andassero rivisti. C'è stata troppa strumentalizzazione».

Va bene, la commissione in quanto tale non avrà sfiduciato Burlando, ma i suoi membri qualificati hanno invaso il campo della gestione aziendale.

«Ma guardi che le Fs non sono un'azienda privata qualsiasi. Gli italiani ci mettono ogni anno 20.000 miliardi per tenerla in piedi. L'intervento, non del Parlamento come istituzione, ma dei politici si giustifica abbondantemente. Oppure possono solo obbedire quando si tratta di assicurare i pensionamenti agevolati contro la regola generale? La gestione delle ferrovie è un fatto economico, ma anche politico».

Ma Cimoli non ha compiuto un atto politico.

«Ed invece sì. Non tanto per il fatto in sé che andrà valutato dalle commissioni di conciliazione e dalla magistratura, quanto per gli effetti della sua scelta. Rompe quel clima sindacale fecondo che si era finalmente creato con la firma del nuovo contratto».

Il Comu non l'aveva firmato.

«Questo secco e drastico mutamento di rotta dell'azienda fa il gioco di quelli che sono contrari al contratto. Serve solo ad inasprire il clima in azienda, non a distenderlo. Sono considerazioni che Cimoli avrebbe dovuto fare».

Forse le ha fatte, ma ha voluto dare il segno che i tempi sono cambiati. Una svolta è necessaria.

«Sì, ma il modo come è stata fatta creerà più difficoltà che vantaggi. Finirà di dare fiato al sindacalismo corporativo che cerca martiri. Non si affronta così un rapporto sindacale deteriorato in 40 anni».

Non sono invece posizioni come la vostra che rischiano di perpetuare il corporativismo?

«Non credo. Piuttosto, si tratta di far capire che non si può pretendere di gestire un'azienda che costa così tanto al Paese senza nessun controllo da parte del Parlamento e dei partiti».

E l'autonomia del management?

«Ma guardi che è completamente fuori della realtà l'idea che le Fs siano una piccola impresa in cui il management può fare quel che vuole salvo poi chiedersi di pagare il conto».

Non può nemmeno licenziare chi sbaglia senza l'ok dei partiti?

«Se deve valere il principio di chi sbaglia paga, valga per tutti. Per quelli che Cimoli si è tenuti intorno, ma anche per lui e per Burlando. Di errori ne hanno fatti tutti».

Gildo Campesato

### L'INTERVISTA

«Insisto: è un siluro contro Demattè

## «La Cgil sa stare al suo posto Ha detto no ai prepensionamenti»

Il segretario generale della Filt Guido Abbadessa replica al ministro dei Trasporti: «Nessun licenziamento tra i 26 dirigenti indagati per l'incidente di Piacenza»

ROMA. Guido Abbadessa è il segretario generale della Filt Cgil, un sindacato che ha antiche tradizioni nelle ferrovie. In una dichiarazione alle agenzie replica alle interviste di Burlando invitandolo a sollecitare le Fs «ad acquisire autorevolezza in maniera ben diversa» dai licenziamenti. E cita il caso di 26 dirigenti indagati per l'incidente di Piacenza, sui quali «non risulta ci sia stato alcun licenziamento». Ma il ministro chiamava in causa anche il ruolo del sindacato, sentiamo che cosa dice il sindacalista.

Il ministro Burlando raccomanda al sindacato di non andare oltre il ruolo che gli è proprio. C'è ancora l'antica collusione che vedeva i sindacalisti nel consiglio di amministrazione Fs?

«Non esiste più. Nel caso specifico quando c'è il licenziamento di un lavoratore ha il dovere d'intervenire. La Filt Cgil è intervenuta avendo sempre accettato il principio che chi sbaglia deve pagare. Ma nel caso delle ferrovie abbiamo assistito a un rovesciamento delle responsabilità. Si è scaricato sul lavoro l'inefficienza dei gruppi dirigenti e l'obsolescenza delle infrastrutture e di gran parte del materiale rotabile».

C'è una qualche sede di gestione comune, oppure pensa che il ministro alludesse ai contratti?

«Al tavolo contrattuale ognuno ha fatto la sua parte. E nell'ultimo contratto proprio perché vi è stato un cambiamento di normativa, si è interrotta una pratica contrattuale che negli anni precedenti aveva nei fatti visto uno scambio salario-occupazione. Si affrontavano i problemi da una parte con massicci prepensionamenti di quarantenni, e

**L'azienda  
faccia  
autocritica  
sui livelli della  
manutenzione**

dall'altra con altrettanto massicci ricorsi allo straordinario, che creavano la prateria contrattuale. Il nuovo contratto ha liberato grandi quantità di lavoro, di produttività, credo che il ministro faccia bene a valorizzarlo piuttosto che raccomandare al sindacato di non invadere campi altrui. La Cgil non lo fa, non capisco a che cosa voglia allu-

dere».

Ritiene ancora che i licenziamenti siano un siluro contro il nuovo consiglio di amministrazione?

«Non c'è dubbio. Vi è una parte del gruppo dirigente delle ferrovie che, assumendo iniziative come i licenziamenti, sta giocando allo sfascio, quindi mette in difficoltà il nuovo consiglio di amministrazione».

Chi sono questi «sfascisti»?

«Io sto ai fatti, non è compito mio fare pagelle, ma sicuramente qualcuno è ispiratore di una linea di irresponsabilità giunta a livelli intollerabili».

Non ritiene che l'azienda abbia il dovere di adottare misure che gli permettano di operare tranquillamente, specie quando si rischia la vita di centinaia di persone? Se c'è il sospetto che un verificatore di freni abbia firmato che funzionano senza averlo verificato, che si fa, si lasciano?

«No, si sospende in maniera cautelare. Se c'è una inchiesta della magistratura, è opportuno attendere le sue conclusioni. Inoltre le sospen-

sioni cautelari devono avvenire anche per quei dirigenti o lavoratori inquisiti dai giudici per fatti affaristici».

Se un dipendente compie una mancanza grave, il suo dirigente non può licenziarlo nel caso egli stesso fosse sottoposto a una indagine?

«Dipende dall'indagine che c'è su quel dirigente. Se si tratta di tangenti, è sicuramente molto sospetto che faccia il censore dei lavoratori. Se è implicato in gravi mancanze nell'esercizio, desta perplessità che possa essere giudice di fatti che riguardano l'esercizio. La legittima sospensione deve essere invocata anche in questi casi».

Una Spa come le Fs deve avere o no autonomia di gestione rispetto al potere politico, esecutivo o legislativo?

«L'azienda deve essere pienamente autonoma anche nel provvedimento disciplinari. Però non può dimenticare che il suo azionista è il Tesoro, e che la missione delle ferrovie è soprattutto di servizio e non di produzione di un bene materiale destinato alla vendita. Ci può essere l'omissione di un macchinista, che rischia la vita sua e dei passeggeri, ma perché le Fs non fanno autocritica per il livello bassissimo di manutenzione? Questo gruppo

dirigente stava continuando la politica sciagurata dei prepensionamenti indiscriminati, no! lo denunciavamo e il Parlamento ha imposto al governo che le Fs facessero marcia indietro. Mi auguro che la stessa severità venga utilizzata anche in settori dove ci sono state grandi porcherie. Da tempo mi aspetto una denuncia forte sugli appalti ferroviari come per esempio nelle pulizie. Chiedono di cambiare il tipo di contratto dei dipendenti, ma non c'è nulla di serio verso una trasparenza nelle aggiudicazioni di pulizia e di manutenzione delle stazioni».

R. W.

Allontanati dal servizio due addetti alle biglietterie di Santa Maria Novella: «irregolarità amministrative»

## Altri due licenziamenti a Firenze

DALLA REDAZIONE

FIRENZE. Chi sbaglia paga. E come se paga. E infatti alle Ferrovie si continua a licenziare. Questa volta però non si tratta di macchinisti bensì di impiegati sui quali pende l'accusa di irregolarità amministrative. I destinatari del provvedimento sono due dipendenti della biglietteria della stazione di Santa Maria Novella. La notizia del loro licenziamento si è diffusa tra i lavoratori nella serata di sabato e solo ieri mattina la decisione presa dalle Ferrovie è stata confermata dal portavoce locale dell'azienda che non ha voluto però, «per una questione di riservatezza», comunicare i nomi dei due ferrovieri né quali siano le irregolarità di cui sono accusati. Nessuna precisazione nemmeno su un eventuale coinvolgimento della magistratura nella vicenda. Che comunque appare diversa da quelle che l'hanno preceduta.

In attesa di appurare se gli illeciti si siano verificati davvero oppure

no, quello che sconvolge il dipartimento ferroviario di Firenze è la notizia stessa dei licenziamenti in un'azienda dove da sempre il posto di lavoro è considerato blindato. Alla biglietteria della stazione di Santa Maria Novella, tra i colleghi dei due ferrovieri, il sentimento che domina è quello dell'incredulità. «Quando abbiamo sentito la notizia in tv abbiamo pensato ad uno scherzo», commenta brevemente un impiegato. Nessun altro vuol parlare del caso che coinvolge i due lavoratori che ieri non erano in servizio e che pare non siano mai stati implicati in casi simili.

Le verifiche su presunte irregolarità alla biglietteria fiorentina sono state avviate alcune settimane fa e partono direttamente da Roma. I due destinatari del licenziamento, che fa salire a cinque il numero dei lavoratori congedati dopo i due macchinisti di Genova e il verificatore di Alessandria, sarebbero impiegati con diversi anni di servizio alle spalle. Che la vicenda fiorentina



La stazione di S. Maria Novella a Firenze

na sia di tutt'altro tenore rispetto a quella dei tre macchinisti, lo rivela anche l'atteggiamento dei sindacati. Che esprimono cautela e sospensione del giudizio fino a quando i fatti non saranno più chiari. Si vuole capire se dietro i licenziamenti alla biglietteria ci sia stato vero e proprio

dolo o se invece non si tratti di un errore amministrativo. Ezio Gallori, ex ferroviere fondatore del Comu, il sindacato autonomo dei macchinisti, afferma di essere «contro tutti i ladri», ma invita anche a «non mischiare il vino con l'aceto» e a distinguere chiaramente tra illeciti ed errori. «Se sarà provato che i due ferrovieri della biglietteria di Firenze si sono appropriati di soldi, il provvedimento è ineccepibile», commenta Gallori.

Se, viceversa, si trattasse di semplici errori bisognerà chiedere loro scusa». È bene andare a fondo, insomma, senza sconti se i fatti saranno riscontrati ma anche con grande accortezza. «Voglio ricordare che alcuni anni fa - dice ancora Gallori - fu licenziato un macchinista di Firen-

ze perché si era ripetutamente appropriato di fiori della serra della stazione. La cosa farà ridere ma allora nessuno si mosse in sua difesa. Siamo contro tutti i ladri, anche se vorremmo che le Ferrovie non si fermassero a quelli che rubano solo mele».

Estremamente prudenti anche i sindacalisti della Cgil e della Cisl. Damiano Marrano, segretario provinciale della Filt Cgil, avverte che i licenziamenti fiorentini non possono essere messi sullo stesso piano di quelli degli altri tre ferrovieri. «Non so che cosa sia successo e quindi non me la sento di esprimere giudizi», dice Marrano. «So però che questa prova di forza a suon di licenziamenti non mi piace affatto. Nel caso dei macchinisti, poi, mi pare che le Ferrovie, anziché preoccuparsi di rimettere in moto la macchina, si mettano a giocare a fare i duri come negli anni '50». Dello stesso avviso è il segretario regionale della Cisl trasporti. «In questa fase di confusione non vorrei che si mesco-

lasse tutto - commenta Recce -. Nel caso dei macchinisti, anche se ci fosse una colpa, il licenziamento ci pare un atto illegittimo. Per quanto riguarda gli impiegati alla biglietteria di Firenze, invece, ancora non siamo in grado di poter affermare con certezza se ci sia stata colpa o dolo. Prima di prendere posizione vogliamo capire bene di che cosa si tratta». Secondo indiscrezioni, pare che gli accertamenti che hanno portato ai due provvedimenti di licenziamento siano partiti perché era stato rilevato un numero troppo alto di rimborsi per biglietti non utilizzati o per quelli di treni in ritardo. Sembra anche che uno dei due licenziati abbia ammesso che ci siano state delle irregolarità.

Per questa sera, comunque, è stata indetta un'assemblea del personale della biglietteria della stazione fiorentina i cui impiegati si interrogano se si sia trattato di dolo o di un errore.

Silvia Gigli

### Il 15 marzo blocco dell'autotrasporto

Il probabile blocco dell'autotrasporto per il prossimo 15 marzo è stata annunciata oggi, a Verona, durante un convegno svoltosi nell'ambito della 6ª edizione di «Transpotec and Logitec». Salone internazionale dell'autotrasporto. L'annuncio è stato dato dal segretario nazionale della federazione Autotrasportatori Italiani (Fai), Paolo Uggè, che ha però precisato che la decisione definitiva verrà presa l'8 marzo dal consiglio nazionale. «Gli autotrasportatori - ha detto Uggè - esigono la dignità che meritano imprenditori che vogliono entrare in Europa, ed il governo per questo deve dare risposta alle nostre esigenze».