

★ storie

Francesco Piccioni
ROMA



GIUGNO 2009, INCIDENTE FERROVIARIO A VIAREGGIO. SOTTO: IL MACCHINISTA DANTE DE ANGELIS/OTO AP

La verità DI DANTE



IL TRIBUNALE REINTEGRA IL FERROVIERE LICENZIATO

Allontanato per una critica, riassunto dal giudice: dopo aver denunciato problemi di sicurezza sui treni ad alta velocità il macchinista Dante De Angelis era stato cacciato. Gli era già successo nel 2006, per il rifiuto di guidare un eurostar con il «pedale a uomo morto»

ipotizza «sarà venuto a vedere il colore dei calzini del giudice». «Abbiamo vinto!», gridano già nel corridoio al primo piano i primi che hanno sentito recitare la sentenza, stesa in una mezz'ora dal giudice Conte. Per le motivazioni ci sarà da attendere, come sempre, ma «il dispositivo» è chiarissimo: Dante torna al lavoro. In strada si grida, si applaude, si attende che «il compagno e il collega» lasci il tribunale. Ezio Gallori, anima dei macchinisti fin dagli anni '50-'60, non ha smesso per tutta la mattinata di parlare nel megafono, ricordando ora le sciagure ferroviarie in cui sono morti tanti macchinisti, normali ferroviari, passeggeri: ora gli episodi salienti di un conflitto aziendale e politico che risale alla nascita stessa della strada ferrata. E che fa capire perché questa categoria sia stata fondamentale – e se ne ricorda – nella nascita del movimento operaio. Perché non solo «lavorava», ma insieme alla sua gente faceva «viaggiare anche le notizie» nei posti più sperduti della penisola.

Volano gli applausi per gli avvocati, naturalmente, che immaginano già il contenuto di merito della sentenza: «sarà bellissima, perché parlerà della libertà di espressione». E del rispetto delle responsabilità – se si è stati eletti per ricoprire un ruolo. Si piange e si ride come in qualsiasi festa popolare, senza ritengo e senza vergogna. È il volto pulito di una *gens* che quasi sembra estranea a questa Italia incarognata, tra escort e viados, nella frotta di «elementi presi dalla società civile» e precipitati sulle poltrone dei poteri; ovvero senza alcuna esperienza e perciò autorizzati a «farsi gli affari propri sotto controllo altrui. Anche i carabinieri, dopo un po', sorridono. Forse hanno capito e solidarizzano. Forse si è allentata anche per loro quel minimo di tensione legata all'incertezza di una sentenza tanto «partecipata».

Alla fine esce anche Dante. Lo issano sulle spalle, gli passano il megafono, ringrazia tutti. Il primo pensiero, con la voce calma di chi odia la retorica, è per i morti di Viareggio. La «sicurezza» non è una parola da declinare con le manette (succede in italiano, mentre in inglese, per esempio, si distingue tra *safety* e *security*; qui si parla della prima). Ma questa è una giornata di «vittoria», anche per questo giornale, che ha dato il suo piccolo contributo. C'è da far sapere che non è detto si debba perdere sempre davanti a un «padrone» che non accetta contraddittorio. Poi, da domani, si ricomincerà a lavorare. Perché questi sono ferrovieri e sanno che ogni giorno si riparte.

Dante dice la verità. Le Ferrovie dello stato no, almeno questa volta. Tema della controversia: quei treni superveloci – gli eurostar (Etr) – che si spezzano ogni tanto in manovra (e in un caso, di sicuro, anche in marcia). Luogo della sentenza: il tribunale del lavoro di Roma, che ieri mattina ha riconosciuto le ragioni del macchinista e ordinato il suo reintegro sul posto di lavoro.

Già, perché Dante De Angelis era stato licenziato a metà agosto dello scorso anno. La sua colpa: aver parlato con la stampa, in qualità di coordinatore nazionale dei delegati Rls («responsabili della sicurezza», eletti dai lavoratori). Gli chiedevano del perché quei treni si rompesero con tanta facilità; e lui aveva evocato «problemi riguardanti gli Etr e relativi a manutenzione, controlli sulla manutenzione e usura». Non aveva nemmeno detto che queste fossero «le cause» di quegli incidenti; ma semplicemente che diversi «problemi» erano stati riscontrati proprio su quelle macchine. Se si rompe un gancio d'acciaio che deve tenere uniti due gruppi di vagoni, del resto, ci deve essere qualcosa che non va nei materiali, o nel modo di verificarne la tenuta. Scegliete voi la parola che descrive meglio le possibili «cause».

Ieri mattina viale Giulio Cesare ha ospitato alcune centinaia di ferrovieri venuti da tutta Italia per sostenere il proprio collega e rappresentante. Sapevano che l'eventuale conferma del licenziamento avrebbe comportato per tutti loro «l'obbligo di silenzio ed obbedienza» all'azienda. Un pullman era stato organizzato da Viareggio, teatro il 29 giugno della più grave sciagura ferroviaria degli ultimi decenni. E si era anche rotto per strada, costringendo tutti a scendere e spingere per rimetterlo in moto. Ma sono arrivati lo stesso.

Due blindati di polizia davano al portone. Ma tranquilli. Al primo piano, le stanzette dei giudici del lavoro. In genere sufficienti ad ospitare il magistrato, un cancelliere, gli avvocati delle due parti. Ma Fs si è presentata con una pattuglia di legali («quasi un'ammissione di essere nel torto»), mentre per il macchinista c'erano «solitanto» il principe dei giuslavoristi – Piergianni Alleva – e l'altrettanto bravo Pierluigi Panici. Due che condividono le tue ragioni, prima ancora di sfoderare la competenza specialistica. Poi ci sono un'altra trentina di ferrovieri che ascoltano in religioso silenzio, con «ambasciatori» che ogni tanto partono per andare a riferire a quelli in strada. Attendono fiduciosi. È la seconda volta che Dante viene licenziato. E danno per scontato che ce ne sarà una terza. La

prima, nel 2006, perché si era rifiutato di guidare un eurostar dotato di meccanismo Vacma, il famigerato «pedale a uomo morto» introdotto una prima volta al tempo del fascismo come «misura di sicurezza» che doveva permettere di far viaggiare i treni con un solo macchinista anziché due. Meccanismo che era stato dichiarato non solo «inutile», ma addirittura «dannoso» da un'analisi condotta dall'Asl emiliana. Il dover spingere su un pedale ogni 55 secondi, infatti, distrae il macchinista dalla guida. Al massimo può registrare se è svenuto («uomo morto»). Anche in quel caso sarebbe finita con il reintegro, se l'azienda non avesse capito per tempo di aver commesso un grave errore, finendo per offrire una «transazione giudiziaria» che riammette-

va comunque Dante al suo posto. Curiosamente, nella memoria allegata a questa nuova causa, quella decisione autonoma viene addebitata a imprecise «fortissime pressioni esterne».

Allora c'era un governo di centrosinistra, sembrano ammettere gli avvocati di Mauro Moretti, attuale amministratore delegato del gruppo Fs ed ex segretario nazionale della Filt-Cgil (passaggio ora abolito dal curriculum ufficiale sul sito Fs). Adesso... Adesso è rimasta la legge e un folto gruppo di sindacalisti che – pur avendo in tasca la tessera di sindacati differenti – si batte come un sol uomo per evitare che lo sfascio programmato delle ferrovie pubbliche; «autorganizzazione» persino contro la propria volontà, visto che tutti i sindacati – meno l'Orsa e il

più piccolo SdL – hanno pervicacemente rifiutato di fare qualsiasi cosa perché Dante venisse reintegrato «con la lotta, prima ancora che con la legge».

Un groviglio non complicato di ragioni che evidenziano come il licenziamento di Dante fosse un gesto principalmente di natura politica: licenziare uno per render mansueti gli altri 81.000 (erano 220.000, qualche anno fa). Lo proverebbe l'arrivo dello stesso Mauro Moretti – secondo alcune testimonianze raccolte poco dopo – venuto di persona a recuperare Domenico Braccialarghe, direttore delle «risorse umane» e sconfitto capodelegazione Fs in questa causa di lavoro. I ferrovieri lo riconoscono da lontano, qualcuno

L'AUTODIFESA DELLE FERROVIE • «Il diritto di critica del subordinato è limitato», e...

«Se si spezza un eurostar non succede niente»

Pubblichiamo qui alcuni estratti della «memoria difensiva» presentata il 20 maggio dalle Ferrovie dello stato nella causa contro Dante. Ci sembrano una testimonianza involontaria di un'idea del «potere aziendale» che ogni lettore saprà giudicare da sé.

Sul diritto di critica: «il diritto del lavoratore subordinato di esprimere liberamente in forma critica il proprio pensiero – diritto riconosciuto ad ogni cittadino ex art. 21 Cost. – è sottoposto a peculiari limiti in considerazione degli obblighi di collaborazione, fedeltà e subordinazione che gravano sul dipendente. Il diritto di informazione e di critica del dipendente nei confronti del proprio datore di lavoro, dunque, non è tale da consentire un esercizio illimitato [...] dovendo in ogni caso essere temperato con altri diritti di pari valore [...] fra i quali è senz'altro da annoverare il diritto alla reputazione, al decoro ed al prestigio».

In questo caso, secondo Fs, avrebbe infranto l'art. 2105 c.c., secondo cui «è possibile di licenziamento il dipendente che lede l'immagine dell'azienda con pubbliche accuse prive di fondamento». Il dipendente, in questa visione, «deve astenersi anche da tutti i comportamenti che, per

la loro natura e le loro conseguenze, appaiono in contrasto con i doveri connessi all'inserimento del lavoratore nella struttura e nell'organizzazione dell'impresa o creano situazioni di conflitto con le finalità e gli interessi dell'impresa stessa o sono idonei, comunque, a ledere irrimediabilmente il presupposto fiduciario del rapporto stesso».

Queste accuse «prive di fondamento» riguarderebbero le «carenze di manutenzione» alla base dello spezzamento di diversi treni eurostar. L'azienda dichiara di essere «interventiva al fine di evitare il possibile ripetersi di inconvenienti quale quello occorso al treno 9427». E comunque, il sistema già in funzione «non avrebbe mai, nemmeno in astratto, potuto arrecare danni a persone o cose (in quanto l'errore umano che ha innescato lo spezzamento è possibile solo in fase di partenza durante le operazioni preliminari di verifica, allorché il treno viaggia senza passeggeri a bordo ed a velocità ridottissima, inferiore a 5 km/h)». Il 24 gennaio di quest'anno (4 mesi prima che venisse depositato questo testo) l'eurostar Napoli-Bologna, carico di passeggeri, si è spezzato vicino alla stazione di Anagni. Bell'intervento! E bella memoria difensiva.

CRONOLOGIA

Quindici mesi per avere ragione. Punteggiati da tanti incidenti

17 agosto 2008. La copertina de il manifesto dedicata al secondo licenziamento di Dante. Era subito apparsa incredibile la motivazione: «aver leso l'immagine dell'azienda con pubbliche accuse prive di fondamento». Due eurostar si erano «spezzati» nel deposito milanese, nel corso delle normali manovre di rimessaggio e di uscita. Tutti si erano chiesti come fosse possibile, incerti tra difetti strutturali, usura o carenze di manutenzione.

23 gennaio 2009. Si svolge finalmente lo sciopero per chiedere il ritiro del licenziamento di De Angelis. Era stata «diffidata» diverse volte dal ministro o dalla «commissione di garanzia».

24 gennaio 2009. L'eurostar Napoli-Bologna – il mitizzato Freccia Rossa da 300 orari (in realtà un normale e non nuovo Etr riverniciato) si spezza all'altezza della stazione di servizio di Anagni, sull'ultramoderna nuova linea ad alta velocità. Stavolta ci sono i passeggeri a bordo. Per fortuna in quel momento nessuno si trovava a passare nell'«intercomunicante», tra un vagone e l'altro. Per quanto immediata sia la frenata in questo caso, il malcapitato sarebbe stato travolto dal secondo spezzone. Fs, pur di non ammettere nemmeno la possibilità di un normale «guasto», arriva ad ipotizzare «il dolo». Ovvero un sabotaggio. Naturalmente, dal giorno dopo non ne parlerà più.

28 gennaio 2009. I ferrovieri consegnano al procuratore di Torino, Raffaele Guariniello, la lista degli «spezzamenti» verificatisi nel giro di pochi mesi: sono ben 13. La domanda, ironica, che l'accompagna è semplice: «sono tutti errori umani?».

29 giugno 2009. In piena notte demagica ed esplosiva una cisterna di gas a bordo di un merci che sta attraversando la stazione di Viareggio. Muoiono 31 persone: arse vive.

26 ottobre 2009. Il giudice Conte, del tribunale del lavoro di Roma, stabilisce che Dante «va reintegrato sul posto di lavoro». Mauro Moretti, a.d. di Fs, ha perso un'altra battaglia.