

LICENZIAMENTI

Caso De Angelis: i ferrovieri in sciopero

ALESSANDRA VALENTINI

PROSEGUONO IN TUTTA Italia le iniziative di solidarietà e mobilitazione contro il licenziamento del macchinista e rappresentante dei lavoratori per la sicurezza Dante De Angelis, licenziato per aver dato notizia degli Etr spezzati a Milano ed aver segnalato una serie di guasti che da mesi colpiscono Eurostar ed altri treni e sui quali lavoratori ed rls avevano chiesto chiarimenti da parte dell'azienda. Venerdì 5, a Roma, oltre 400 persone si sono ritrovate all'incontro pubblico promosso dalla rivista *Ancora In Marcia*. Molte le personalità del mondo politico, da Paolo Ferrero (Prc) a Dino Tibaldi (Pdc), Luigi Zanda (Pd), Fabio Evangelisti (Idv), presenti anche i sindacati Orsa, Sdl, Fast e Fiom con Giorgio Cremaschi. Ma soprattutto tantissimi i lavoratori, i ferrovieri, molti dei quali alla fine dell'incontro

pubblico si sono riuniti nell'Assemblea nazionale dei ferrovieri. E proprio dai delegati dell'Assemblea nazionale è arrivato un primo atto concreto, con l'annuncio dello sciopero della categoria contro il licenziamento De Angelis e per la sicurezza di lavoratori e viaggiatori, proprio all'indomani dei tragici morti di Catania e durante la trattativa fra Azienda Fs e sindacati su macchinista unico e futuro del trasporto ferroviario. Verso lo sciopero ma con uno sguardo fortemente unitario, così si sta muovendo l'Assemblea nazionale dei ferrovieri che ha scritto a tutti i sindacati di settore per mobilitarsi insieme, in maniera decisa, per dare quel segnale forte che, dopo 25 giorni da un licenziamento definito da tutti «ingiusto, antisindacale ed intimidatorio», ancora non arriva. Un licenziamento, quello di De Angelis, che il giuslavorista Panicci ha

definito «inedito e di una gravità e violenza inaudite, un attacco contro un lavoratore, non per inadempienze contrattuali, ma per dichiarazioni rese nell'esercizio di un suo ruolo istituzionale come quello di rls». Insomma, De Angelis non solo come cittadino aveva il diritto di parola e di opinione, ma come rls aveva il dovere di agire, segnalare, informare, anche e soprattutto su situazioni di pericolo. È chiaro, quasi banale, come l'attacco non sia solo a un lavoratore, De Angelis, ma all'intero mondo del lavoro e dei diritti. Le Ferrovie, la più grande azienda statale erogatrice di un servizio pubblico, usano il licenziamento come arma di ricatto e di intimidazione; si scagliano sul lavoratore con il provvedimento più estremo, per dire che chi ha un contratto di lavoro sta in una «zona franca dei diritti», dove la legge non la detta la Costituzione ma le Ferrovie. Vi pare possibile tutto ciò?



Quel che resta delle ferrovie

Treni vecchi, insicuri, sporchi. E' il risultato delle privatizzazioni

ALEANDRO LONGHI

Chi ha vissuto la trasformazione delle Ferrovie dello Stato, da ente pubblico a società per azioni, può ora tirare le somme e fare i confronti del caso. Si diceva "privato è bello", e, poiché si urlava a gran voce, si affermava come verità. Il coro continua, ma forse anche i più ingenui cominciano ad avere dei dubbi: "troppi macchinisti", si diceva, "ne basta uno per locomotore", "troppo personale viaggiante", "le manutenzioni vanno affidate a ditte esterne" (più efficienti), "via i capistazione", "la pulizia costa troppo". In definitiva, i ferrovieri erano troppi, c'era bisogno d'una terapia d'urto. Sono arrivati i nuovi manager alla Schimberni e alla Necci, che poco sapevano delle ferrovie, ma erano dei magnifici tagliatori di teste: si sono avviati e incentivati i prepensionamenti, scaricandone, ovviamente, gli oneri previdenziali sulla collettività. Dimezzato il personale, diminuite le manutenzioni e le pulizie, i conti quasi quadravano.

È arrivato poi il dottor Giancarlo Cimoli, che ha continuato a tagliare per abbandonare subito dopo le Ferrovie con un'ottima buonuscita e con un'altra mis-

sione: "sanare" l'Alitalia, e tutti sappiamo com'è finita. Nonostante il fallimento, anche in questa occasione ha incassato una buonuscita da capogiro. Prima della "cura", i ferrovieri avevano un forte senso di appartenenza, erano fortemente sindacalizzati, facevano il loro dovere. Anche allora vi erano le mele marce: succedeva talvolta che il delegato sindacale che trattava i turni di lavoro per i dipendenti, poi, "casualmente", facesse carriera e svolgesse la stessa funzione di prima, ma dalla parte dell'azienda.

Anche l'ing. Mauro Moretti, è stato un sindacalista, già allora si diceva che amasse più i locomotori che i ferrovieri: anche lui è passato dall'altra parte, non a contrattare i turni, bensì a fare l'amministratore delegato. Anche lui deve far dimenticare i suoi trascorsi sindacali. Gli attuali dirigenti delle Fs sono rampanti imprenditori di una Spa, ma dimenticano spesso che le azioni sono tutte di proprietà del ministero del Tesoro, sono cioè, di tutti noi; seguono pedissequamente il "Brunetta pensiero", si comportano da autentici "Padroni delle ferrovie".

Era (ed è tuttora) punto di orgoglio dei ferrovieri, fare il proprio dovere, segnalare le anomalie, denunciare tutto ciò che potesse mettere in

pericolo la sicurezza dell'esercizio.

Quando ancora erano Ferrovie dello Stato, la sicurezza veniva prima di tutto, e chi segnalava le carenze e le disfunzioni non veniva punito, ma anzi veniva elogiato e indicato come esempio. I ferrovieri, non lavoravano in straordinario, se non in casi veramente eccezionali: più straordinario, era sinonimo di minor sicurezza dei lavoratori e degli utenti e minori assunzioni.

Il nuovo corso delle Fs Spa ha precarizzato il lavoro, ha incentivato gli straordinari, ha creato un clima autoritario: c'è il tentativo di limitare l'agibilità sindacale e di intimorire i lavoratori. L'attuale regime privatistico, con il denaro pubblico, ha portato al licenziamento del sindacalista Dante De Angelis, addetto alla sicurezza, che ha fatto il proprio dovere, e a quello di otto ferrovieri, che pur lavorando in straordinario ed essendo ancora presenti in azienda, hanno delegato uno di loro a timbrare per tutti.

Il messaggio è chiaro: i panni sporchi si lavano in famiglia, l'opinione pubblica non deve sapere, chi denuncia problemi di sicurezza, è contro l'azienda. I peccati veniali vengono puniti con il licenziamento: se questa logica fosse trasfe-

rita all'esterno delle Fs, si potrebbe punire chi calpesta le aiuole con l'ergastolo. Con questa logica, i treni non saranno né più sicuri, né più moderni, né più puliti, ma l'attuale amministratore delegato, quando lascerà le ferrovie, percepirà anch'egli, come Cimoli, una favolosa buonuscita.

Intanto, nei giorni scorsi, altri due ferrovieri, a Catania, sono morti in un incidente sul lavoro.

La terapia d'urto dei tagliatori di teste ha dimezzato il personale e diminuito le manutenzioni e le pulizie per far quadrare i conti

Prima della privatizzazione chi segnalava le carenze e le anomalie veniva elogiato, ora c'è il tentativo di limitare l'agibilità sindacale

