

L'intervista Dante De Angelis

I PADRINI DEL VAPORE

Rischio Etr: «Le Ferrovie mi hanno cacciato, ma io ho fatto la cosa giusta»

ALESSANDRA VALENTINI

Nel cuore di agosto ha occupato per giorni le prime pagine di tutta la stampa nazionale, tv e web compresi, unanime la levata di scudi in sua difesa, i lavoratori hanno dato vita a blog e appelli per il suo reintegro, i pendolari hanno espresso solidarietà, le Ferrovie dopo aver mostrato i muscoli sono costrette a dare spiegazioni a più riprese. Il licenziamento del macchinista e rappresentante dei lavoratori per la sicurezza Dante De Angelis, redattore della rivista *Ancora In Marcia!*, lavoratore cosciente e "militante", non è passato inosservato. De Angelis, già licenziato nel 2006 (ma riassunto) sempre per la sua attività di Rls, viene colpito ancora una volta perché ha evidenziato problemi di sicurezza sui treni. Se le Ferrovie nel 2006, dopo un licenziamento politico che hanno dovuto rimangiarsi (comminando un giorno di sospensione!), pensavano di aver intimidito e ridotto al silenzio Dante, ed averlo indotto a fare gli interessi del "padrone" anziché quelli del servizio pubblico, hanno sbagliato di grosso i calcoli. Anche questa volta la risposta del mondo del

lavoro e politico non si è fatta attendere: dall'Assemblea nazionale dei ferrovieri al Sap, Sdl, Fiom, Cgil, da Giro (Fi) a Diliberto, che ha parlato di «licenziamento antisindacale da ritirare subito».

Dante, sei stato licenziato dalle Ferrovie perché ti accusano di aver dichiarato il falso in merito agli spezzamenti avvenuti sugli Etr 500 nel mese di luglio, che le Fs avevano sapientemente celato, e per aver procurato danni all'immagine dell'azienda. La mera cronaca dei fatti dimostra che non hai detto nulla di falso, lo stesso Moretti il 24 luglio ha parlato di "difetto di progettazione". Ma come commenti le motivazioni delle Fs per il tuo licenziamento?

Le trovo del tutto irragionevoli; le mie dichiarazioni riguardo lo spezzamento seguivano e riguardavano i numerosi incidenti - potenzialmente gravissimi e rimasti fortunatamente senza conseguenze - avvenuti negli ultimi mesi proprio agli Etr, le cui cause sarebbero da ricercare nella progettazione, nella manutenzione, nel controllo o nell'usura. Al di fuori di queste ipotesi non restano che i fantasmi o gli spiriti maligni.

Sei macchinista e Rls, prota-

gonista di momenti di denuncia di situazioni di pericolo relative ai numerosi incidenti ferroviari, da Crevalcore a Roccasecca, fino alla vicenda del famoso Vacma e delle porte killer. Rifaresti quello che hai fatto?

Sono convinto di aver fatto la cosa giusta e di aver esercitato davanti a fatti comunque gravi, il diritto dovere di segnalare, anche come Rls, i potenziali rischi, criticare e manifestare il mio pensiero su episodi che solo per fortuite circostanze casuali non hanno prodotto conseguenze irreparabili.

Da più parti hai ricevuto solidarietà e azioni di mobilitazione, in molti hanno parlato di accanimento delle Fs nei tuoi confronti. Che ne pensi?

Non voglio neanche ipotizzare che un gruppo industriale possa attaccare individualmente una persona mediante l'odioso ricatto occupazionale. Penso piuttosto che alcuni dirigenti delle Fs soffrano di un retaggio autarchico di quando - Ferrovie dello Stato - si governavano da sé, senza dare conto a nessuno né delle scelte gestionali né di quelle relative alla sicurezza. Noi Rls per svolgere il nostro mandato inevitabilmente ci scontriamo

con i vertici aziendali e non siamo adeguatamente tutelati.

Con il tuo secondo licenziamento c'è l'impressione che si voglia colpire un lavoratore per intimidire e chiudere la bocca a tutti. In realtà non sei stato il solo a denunciare alcuni problemi ed incidenti che negli ultimi mesi hanno interessato i treni.

Fortunatamente non sono solo. Molti altri Rls lavorano alacremente per migliorare le condizioni di sicurezza di ferrovieri e viaggiatori. Quindici Rls sull'episodio specifico degli spezzamenti hanno scritto al ministro Matteoli e a Moretti e dichiarato alla stampa le stesse mie preoccupazioni. Nei mesi scorsi, tutti insieme, abbiamo presentato numerosi esposti sulla sicurezza, anche degli Etr, in relazione ai guasti meccanici degli Etr 480, alle porte killer, ed all'inverosimile perdita del "tetto" di un treno in piena velocità sulla direttissima Roma Firenze.

Ti riferisci all'episodio del 5 aprile per il quale le Ferrovie parlavano di un oggetto metallico sui binari?

Esatto.

Le prossime mosse?

La fase legale è già cominciata con l'impugnativa del licenziamento davanti alla Direzione provinciale del lavoro di Roma. Trascorsi 60 giorni sarà possibile presentare il ricorso al giudice del lavoro. Spero che la revoca del mio licenziamento e di quelli dei compagni di lavoro delle officine di Genova ingiustamente licenziati per una mera irregolarità nella timbratura del cartellino, arrivi a seguito della mobilitazione delle lotte che i ferrovieri e le loro organizzazioni sindacali sapranno mettere in campo.

Ma in queste condizioni come si fa a fare l'Rls?

In un quadro di arretramento del mondo del lavoro me lo chiedo anch'io, non siamo riusciti ad introdurre nel Testo unico una formula che garantisse i delegati dalle ritorsioni aziendali, e oggi siamo a interrogarci ancora se nei posti di lavoro i diritti costituzionalmente garantiti possano essere esercitati o se vi sia una sorta di extraterritorialità in cui le tutele del cittadino

siano affievolite in quanto lavoratori dipendenti. Da parte mia continuerò a battermi -- in qualsiasi ruolo -- per migliorare le condizioni materiali, di salute e di sicurezza dei lavoratori.

I DIRIGENTI FS
SOFFRONO
ANCORA
DI RETAGGI
AUTARCHICI



IL FATTO

Il 14 e il 22 luglio scorsi due treni Eurostar si sono spezzati durante le manovre nella stazione di Milano Centrale. Gli incidenti sono stati denunciati pubblicamente da Dante De Angelis, macchinista e Rls di Trenitalia, che ha sottolineando l'inadeguatezza della manutenzione sui convogli. Le prime verifiche tecniche sugli incidenti sembrano dare ragione al macchinista. Infatti, "l'errore umano" che secondo i vertici dell'azienda ha causato gli spezzamenti (sulla locomotrice di coda era stato lasciato attivo il freno di emergenza mentre quella di testa partiva) non sarebbe sufficiente a spiegare gli incidenti occorsi. A dispetto di ciò, il 15 agosto Trenitalia ha licenziato De Angelis perché, secondo i dirigenti dell'azienda, avrebbe diffuso un ingiustificato allarmismo. Già nel 2006 De Angelis era stato colpito da un analogo provvedimento in seguito alla sua attività sindacale nella vertenza dei macchinisti contro il pedale dell'uomo morto. In difesa di De Angelis si sono schierati i sindacati e molti esponenti del mondo politico, i quali, in modo trasversale, hanno sostenuto il macchinista. Secondo la rivista ancora *In Marcia!*, periodico dei macchinisti, con questo licenziamento Trenitalia ha mostrato «un vero e proprio accanimento nei confronti di chi si occupa di sicurezza».

L'intervista **Ezio Gallori****NON CI SONO PIÙ CONTROLLI***L'azienda in mano a manager d'assalto*

PATRIZIA MALTESE

Lui ha anche quello che chiamo il suo «rapporto di sofferenza personale, perché Dante è un mio amico, è un mio delfino», ma resta il fatto che «ha fatto il suo dovere: ha segnalato un'anormalità che poteva verificarsi anche con i viaggiatori sopra». Ezio Gallori, macchinista e sindacalista storico delle Ferrovie dello Stato ormai in pensione, parla del licenziamento di Dante De Angelis, il responsabile della sicurezza cacciato via per avere denunciato la rottura di un gancio su due Eurostar e spiega che «il trasporto dell'Eurostar da Milano stazione a Milano deposito è la stessa manovra che si fa dalle stazioni di testa quando si invertono le marce». Tradotto: «poteva succedere a treni pieni».

Carenza di manutenzione, zecche, treni che si spezzano... e intanto l'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti, accusa De Angelis di lesione dell'immagine dell'azienda e annuncia «licenziamenti massicci» per ristabilirne l'efficienza.

Innanzitutto, per fare funzionare le Ferrovie bisogna avere fatto i ferrovieri e intendersi delle questioni. E, invece, tranne rarissime eccezioni, questi sono manager

d'assalto che credono di poter guidare le Ferrovie a

tavolino e non si rendono conto della complessità della macchina che devono gestire. Poi c'è la questione revisioni: nel passato venivano fatte con impegno, i pezzi si selezionavano tutti, ora le revisioni si fanno sempre più di rado. E Dante, che ha fatto il suo dovere, viene licenziato. E' che viviamo nell'epoca degli uomini forti, in cui i diritti sono sempre meno sensibili e la forza ha la pretesa di comandare sulla giustizia.

Cosa sarebbe successo se il treno si fosse spezzato con i viaggiatori a bordo?

Che se si fossero trovati fra le due vetture non se la sarebbero certo cavata con poco. Il treno si spezza perché è stata fatta un'operazione non corretta: basta dimenticare di disattivare la cabina dietro. Prima c'era una chiave unica: se la levavano davanti, disattivavano anche l'altra. Ora sono due e puoi dimenticare di disattivarne una: sicché la prima parte va avanti e l'altra frena.

Ma allora c'è anche un problema di formazione dei ferrovieri?

Certo. Nel passato un macchinista doveva fare un lungo periodo di istruzione: ora dopo 20 mesi di assunzione puoi guidare un treno da solo. E' una follia! E poi ai miei tempi quando si rientrava si visitavano i locomotori, e

poi si visitavano ancora prima di ripartire. Ora non c'è più manutenzione corrente: si fa solo dopo un guasto.

C'è un nesso fra questo e la riduzione del personale?

I ferrovieri sono passati da 200.000 a 85.000 e questo è il risultato: i treni si guastano. Adesso c'è un passaggio dinamico: la sicurezza è passata da assoluta a «probabilistica». Se le probabilità di guasti sono poche, allora va bene. C'è stato un degrado progressivo anche sul piano del mercato: non ne parla quasi nessuno, ma ai miei tempi il business dell'azienda erano i servizi merci: tonnellate di merci. Adesso siamo a cifre ridicole del 7-8%, perché le ferrovie non sono state ammodernate e anche per scelte politiche. Qui c'è stata la dominazione degli Agnelli, che dagli anni Sessanta hanno fatto sviluppare molto le strade, che ora sono molto intasate e molto inquinate, e poco le ferrovie.

Contro il licenziamento di De Angelis è in programma uno sciopero. Non pensi che dovrebbero farlo anche gli «utenti», oltre che i ferrovieri?

Lo sciopero di tutti sarebbe negli auspici, ma è lontano. Mi auguro che lo facciano i ferrovieri. Intanto per il 5 settembre c'è in programma a Roma un'iniziativa promossa dalla rivista dei macchinisti, che compie cento anni: ci saranno sindacalisti, politici, uomini di cultura e giuslavoristi per dare la solidarietà ai licenziati e chiedere democrazia.