

Un uomo solo ai comandi



Dietro i licenziamenti in Trenitalia c'è la partita dell'"agente unico": passare da due a un conducente. Moretti lancia la sfida, la Uil apre, i ferrovieri si preparano alla lotta. Sullo sfondo, il rischio di 5mila esuberi

Di Emanuele Cascapera

Il licenziamento lo scorso 13 agosto di Dante De Angelis, macchinista e rappresentante dei lavoratori per la sicurezza - accusato dalle Ferrovie di aver diffuso notizie false sul caso dello spezzamento dei due Eurostar in manovra scoppiato a metà luglio - si staglia sullo sfondo dell'eterno braccio di ferro tra Fs e ferrovieri sull'"agente unico". Che, tradotto, significa togliere uno dei due macchinisti alla guida dei treni passeggeri per sostituirlo con una sistema che dovrebbe essere in grado di garantire comunque gli standard di sicurezza. In passato, que-

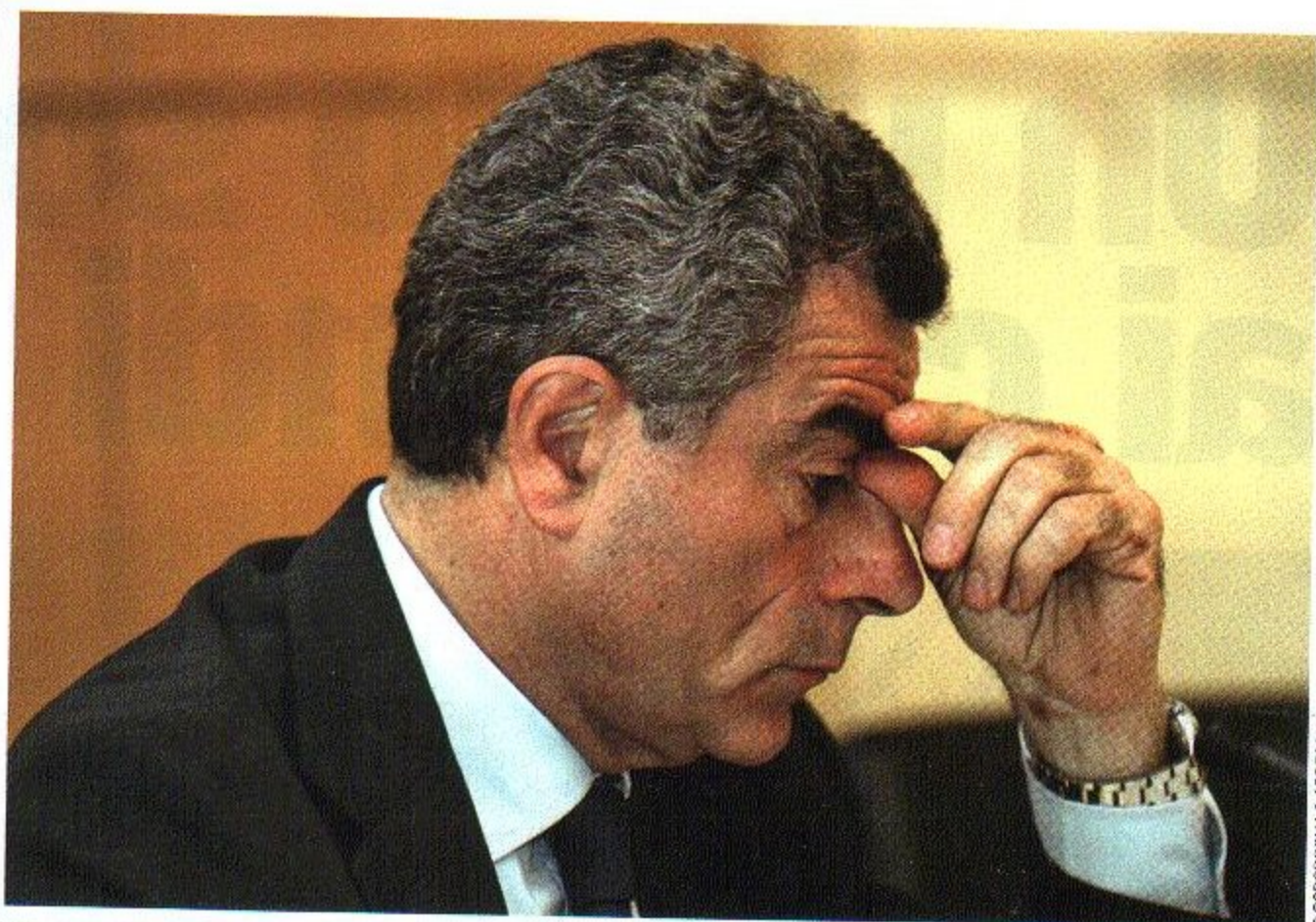
sto ruolo era svolto da un meccanismo detto "uomo morto": un pedale da azionare ogni 55 secondi per non far arrestare il treno. Uno strumento ormai quasi in disuso dopo la dura lotta di centinaia di ferrovieri che per anni si sono rifiutati di utilizzarlo. Oggi il sistema di controllo della marcia dei treni si chiama Scmt. Un'operazione che potrebbe costare tra i 4 e 5 mila esuberi, nonché la fine traumatica dell'eterna battaglia di molti ferrovieri che vedono nei due agenti alla guida, su viaggi che possono durare anche molte ore, l'unico vero standard di sicurezza accettabile. È l'ul-

il caso

Licenziato per eccesso di sicurezza

Se era il danno di immagine quello che temeva, ora in Trenitalia saranno di certo preoccupati.

Dopo il licenziamento del macchinista e responsabile dei lavoratori per la sicurezza, Dante De Angelis, che aveva denunciato il caso dello spezzamento di due Eurostar vuoti nel mese di luglio, ora le Fs hanno contro mezzo mondo. Dal vicepresidente dei senatori Pd Luigi Zanda a pezzi importanti di centrodestra, dai sindacati Fast ferrovie, Sdl, Orsa al Codacons, da Cicchitto a Cre-maschi, da Ferrero al Sindacato autonomo di Polizia. Molti giornali si ritrovano con le mail intasate dalle lettere di solidarietà al macchinista licenziato. Il caso di De Angelis ha creato un sisma, come prevedibile. Il macchinista è ormai diventato una bandiera. Nel 2006 aveva pagato cara la sua battaglia contro l'uomo morto - quel sistema composto da un pedale che va schiacciato ogni 55 secondi per tutto il tragitto, pena l'arresto del treno - dichiarato pericoloso da 14 asl e dai magistrati di tre procure. Era stato licenziato per essersi rifiutato di salire su un treno con quel sistema attivo. Successe il finimondo e alla fine venne reintegrato. Ora viene licenziato per «giusta causa» con un provvedimento disciplinare avviato il 25 luglio, innescato dal caso degli Etr. In due anni, due licenziamenti. Da medaglia olimpica. Trenitalia lo accusa di aver reso dichiarazioni false per gettare fango sull'azienda. «Non posso credere che il ferroviere De Angelis sia stato licenziato da Fs per il contenuto delle sue dichiarazioni alla stampa - ha detto Luigi Zanda, vicepresidente dei senatori del Pd -. Chiederò al governo di spiegare al Parlamento cosa sta succedendo nelle ferrovie». Ora la procura di Milano ha sequestrato i ganci dei treni per capire cosa sia successo, mentre la compagnia non ha ancora fornito ai rappresentanti della Fast Ferrovie di Milano il materiale per capire cosa sia successo a quei treni, nonostante le richieste inoltrate dal sindacato. Come prevedibile, De Angelis presenterà un ricorso. Come nel 2006 l'ultima parola spetterà alla magistratura.



Mauro Moretti, amministratore delegato di Trenitalia

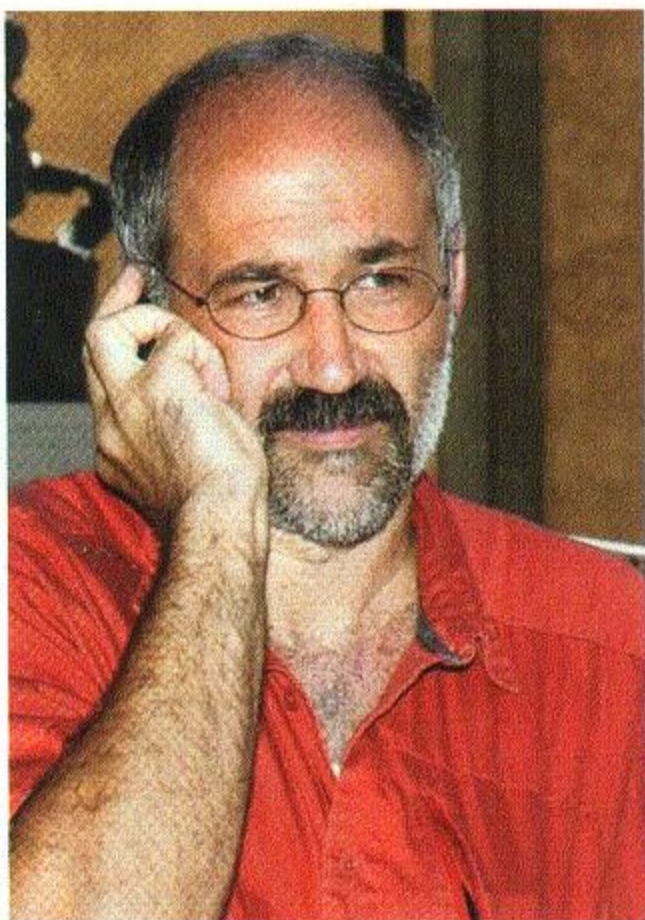
timo scontro tra l'uomo e la macchina giocato in un clima pesantissimo. La linea l'ha dettata l'ad di Trenitalia Mauro Moretti in un'intervista sulle pagine del *Giornale* della famiglia Berlusconi. Da settembre si ricomincerà a parlare dell'introduzione dell'agente unico alla guida. «Ci sono delle frange riottose - dice Moretti - ma è un cambiamento che, con tutte le forme di gradualità e sperimentazione possibili, bisogna fare. Senza indugio». Nonostante le «frange riottose» che impensieriscono Moretti. In un contesto agitato dai licenziamenti di otto lavoratori di Genova (accusati di aver fatto timbrare il loro cartellino a un collega) e del simbolo delle battaglie sulla sicurezza nelle Ferrovie, Dante De Angelis, appunto. Moretti - che non vuole sentire parlare dell'equazione Ferrovie uguale Alitalia - parla di una breccia importante che arriva dal fronte sindacale. È quella di Paolo Pirani, segretario confederale della Uil, che al *Corsera*, senza tanti giri di parole, dà il suo via libera all'agente unico alla guida dei treni «Il sindacato è aperto a un negoziato senza pregiudizi. Sappiamo che l'azienda ha bisogno di ristrutturarsi altrimenti ri-

schia di fare la fine di Alitalia». Certo, premette Pirani, servono investimenti, tanti, soprattutto al Sud. E sul caso De Angelis abbozza che non «si può affrontare un tema delicato come quello della sicurezza con il muro contro muro». La

reazione di Cgil, Cisl e Uil alla notizia del licenziamento di De Angelis è stata, all'inizio, molto morbida. Ma la porta sul tabù dell'agente solo è stata ormai aperta. Molto diversa la posizione nei sindacati di base e autonomi. «Moretti nei sindacati vuole dei notai. Sull'agente solo vogliamo un negoziato vero», dice il segretario nazionale di Fast Ferrovie Pietro Ser-

bassi. E sul caso De Angelis è netto: «È gravissimo aver colpito un Rappresentante per la sicurezza, colpirne uno per educarne mille. Una cosa fuori da ogni logica». Roberto Santi, macchinista e rappresentante su salute e sicurezza sul lavoro di Fast Ferrovie, su un treno guidato da un solo macchinista non ci salirà mai. «Ci devono garantire che hanno le tecnologie adatte per passare all'agente solo e sostenere gli standard di sicurezza ora mantenuti dal doppio agente. E per ora non ci hanno dimostrato di averle, queste tecnologie - dice Santi -

**Il ferroviere:
«Stare solo
per ore alla
guida è come
un regime
di 41 bis.
Non lo farò
mai»**



Dante De Angelis, il macchinista licenziato

Poi c'è l'aspetto psicologico. Solo per ore alla guida è come stare in regime di 41 bis. Io non porterò mai un treno ad agente solo. E se qualcuno ha intenzione di passare ad una sperimentazione fuori delle linee guida *dettate dall'Unione europea*, noi faremo denunce ad personam». E quando si parla di tecnologie in grado di sostituire uno dei due macchinisti, a volte si sconfina nella fantascienza: c'è chi parla di telecamere che scrutano il volto e gli occhi del macchinista o di cappellini con dei sensori collegati al treno. Insomma a settembre il clima sarà caldo: il fronte sul macchinista unico si è ormai aperto.

Intanto si preparano gli scioperi, sia di Fast che di Sdl. Il 5 settembre, a Roma, Fast chiederà a tutti di sottoscrivere quanto denunciato da Dante De Angelis, in segno di solidarietà. «Quello di Dante è un licenziamento politico e noi abbiamo avviato le procedure per indire lo sciopero - spiega Giuseppe Carroccia, Sdl -. Sull'agente unico Ferrovie cerca di forzare, ma non ci sono le condizioni tecniche per avviare a breve una sperimentazione. Comunque - spiega ancora il sindacalista - qualunque sia il sistema che sostituirà l'uomo produrrà per forza di cose un abbassamento della sicurezza e un anche della regolarità del servizio che di fatto diventerà meno flessibile».

l'intervista

Franco Nasso

Segretario generale della Filt Cgil

PARTITI COL TRENO SBAGLIATO



L'Ad Moretti dice che il prossimo non sarà un settembre caldo. Lei come la vede?

Lo penso anche io, anche se stanno facendo di tutto per cambiare il clima.

La pace in Trenitalia è davvero a rischio?

Sono pessimista. Ci siamo lasciati ad agosto con l'intento di avviare un negoziato serio. Ma queste prove di forza non aiutano.

Si riferisce al caso di De Angelis e a quello degli 8 lavoratori licenziati a Genova?

Frutto del clima. Un atteggiamento così pesante da parte di Fs è assolutamente sproporzionato e ingiustificato. I licenziamenti vanno ritirati.

Il licenziamento di De Angelis è legato alla battaglia sull'agente solo. Moretti ha detto che è un cambiamento che si dovrà fare. Ma rimane il rischio occupazione. Si parla di 5mila esuberanti. Il messaggio dell'azienda è: «Piegate la testa»?

Non credo alle dietrologie. Non so se siano legati: mi sembra però che la situazione sia sfuggita di mano anche ai vertici aziendali. Sull'agente solo non c'è pregiudizio. Tutti i sindacati hanno dato disponibilità al confronto - anche sulle tecnologie di cui disponiamo - ma non un via libera all'agente solo. Per quanto riguarda gli esuberanti, quella cifra non sta scritta da nessuna parte. Un ci-

fra così è una leggenda, molto lontana dalla realtà.

Entro la prima settimana di settembre dovrebbe arrivare la convocazione di un tavolo sul contratto unico per la mobilità, un settore che in Italia occupa 250mila lavoratori. Cosa si aspetta?

Non abbiamo ancora una convocazione formale. Ci aspettiamo di iniziare la trattativa sul contratto. Abbiamo una piattaforma e un'intesa del novembre dello scorso anno che indica i soggetti che dovranno partecipare.

Quali saranno i temi al centro del confronto?

Ovviamente c'è la questione dei salari dei lavoratori. Questa è la priorità.

A giugno si è parlato di tagli per molte tratte e di un piano di esuberanti di quasi 10mila unità in tre anni. La Cgil ha criticato la scelta di Fs di puntare sui settori produttivi come l'Alta velocità a danno dei pendolari.

Il taglio sulle tratte è in parte rientrato e la cifra di 10mila unità da tagliare in tre anni è saltata fuori dai giornali. Di fatto non c'è un piano industriale. Fs rimane in condizione di grande precarietà. È necessario riorganizzare l'intera struttura, soddisfacendo la pressante domanda di trasporto su ferro che arriva dai cittadini e valorizzando l'aspetto "sociale" di Ferrovie. In questo senso non è arrivata una risposta adeguata da parte del gruppo.