

> Stoyan Nenov/Reuters

politica@liberazione.it

L'azienda licenzia un dipendente che ha messo a nudo problemi mai risolti

Trenitalia, mano pesante sulla sicurezza dei treni

Fabio Sebastiani

Trenitalia ancora con il vizio del licenziamento facile, soprattutto contro chi torna a sollevare i problemi della sicurezza e degli organici. L'ultima prova di forza, dopo quella storica che ha visto protagonista il macchinista Dante De Angelis, è contro un capotreno, Sandro Giuliani che, in pratica, attendendosi scrupolosamente al regolamento e alle stesse raccomandazioni dell'azienda, si è rifiutato di svolgere la "doppia mansione" (controlloria e affiancamento del macchinista) e di mettere conseguentemente a repentaglio la propria sicurezza. Da pochi giorni Giuliani, che vive e lavora a Roma, ha ricevuto una lettera di licenziamento dopo una sbrigativa quanto sommaria "istruttoria". La contestazione iniziale dell'azienda? Non fare abbastanza incassi attraverso l'attività di controlloria tra i passeggeri. Il capotreno deve stare in cabina con il macchinista aumentando così il grado di sicurezza del treno o tra i passeggeri ad incassare le multe? Secondo Tre-

Sandro Giuliani è stato licenziato perché si è rifiutato di svolgere la doppia mansione, in cabina con gli autisti e sulla vettura ad aprire e chiudere le porte

nitania tutte e due. In più ci sono i problemi di sicurezza. «Al fine di evitare di infornarmi, tenuto conto di un depliant informativo di Trenitalia che ci segnalava come "una delle principali cause di rischio" il saliscendi dalle scalette della cabina di guida, ho chiesto ai macchinisti di chiudere le porte attraverso il dispositivo interno». Questa richiesta, nella già fragile situazione di organici, dispositivi e strutture, ha fatto saltare l'equilibrio

«Innanzitutto solidarietà umana politica con quanto accaduto», dichiara Ezio Gallori, ex leader del Comu. «La situazione nelle ferrovie è tale - aggiunge Gallori - che

quando uno prova a mettere anche soltanto una pagliuzza salta tutto il sistema». Per Gallori, Giuliani lo hanno licenziato perché «ha prestato il rispetto di alcune regole di sicurezza che costano all'azienda». «Il capotreno deve fare controllare e affiancamento al macchinista e quindi viene a sostituire una addetto», aggiunge. «Il licenziamento è pretestuoso perché l'azienda era a conoscenza di tutto», prosegue Gallori, «il massimo ci stava un giorno di sospensione». Anche Gallori non si risparmia nel sottolineare un'altra anomalia nella vicenda dei licenziamenti faciliti. «Alla fine i licenziamenti vengono pagati dalle ferrovie e non dal dirigente che emette il provvedimento. Le ferrovie sorsano milioni nelle cause che poi perdono nella stragrande maggioranza dei casi, anche se dopo tanti anni». Per quanto riguarda la sicurezza, i dati che tira fuori Gallori sono incontrovertibili: 7 i macchinisti deceduti nel corso di incidenti dal 57 all'85, mentre da allora al 2005 sono stati ben 54. Cosa è accaduto nell'85? I macchinisti sono passati

da due a uno. «Oggi la chiamano sicurezza probabilistica. Sono entrati nell'ordine di idee che un incidente può anche accadere. La tecnologia va bene quando ci sono le condizioni normali, ma nelle condizioni eccezionali una persona sola non riesce a distrarsi», sottolinea Gallori. «L'incidente di Viareggio - conclude - non sarebbe potuto avvenire con i vecchi regolamenti perché prima a presenziare i treni nella stazione c'era molto più personale. In pochi anni le Ferrovie dello Stato sono passate da 220mila ferrovieri a 80mila.

Edilizia, a Roma il primo accordo con la congruita

Un protocollo d'intesa contro il lavoro nero e basato sui parametri della produzione. È il primo della serie, inattuazione di una legislazione nazionale, ed è stato firmato ieri in a Roma da Prefettura, Inail, Direzione Provinciale del Lavoro, Inps e sindacati dell'edilizia Fimetal Uil, Filca Cisl, Fillea Cgil con le rispettive confederazioni di Roma e Lazio. Il protocollo si basa sul

