ancora

IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE



MOBILITAZIONE GENERALE

Ritroviamo la nostra unità

CON DANTE CONTRO L'AGENTE UNICO!



L'incapacità dei dirigenti FS è oramai sotto gli occhi di tutti. Disastri e disservizi rendono furiosi i pendolari ed i cittadini, tanto da far traballare le loro poltrone.

In questa situazione non possono tollerare che una nutrita pattuglia di macchinisti, con la copertura della ASL, rifiuti e resista all'uso del VACMA, cagionando ulteriori disservizi e ritardi.

Usano per questo l'arma dell'arroganza e della repressione, confidando nella "comprensione" dei benevoli sindacati che non hanno mosso un dito per l'ignobile ed incivile licenziamento dei 4 di Report, da loro oramai dato per acquisito.

Ma dietro il licenziamento di Dante non c'è solo l'arroganza, c'è l'inutile, pericoloso ed illegittimo strumento del VACMA (l' "uomo morto"), necessario per introdurre in Italia un solo macchinista alla guida dei treni. C'era riuscito Benito Mussolini ed ora ci riprovano, approfittando delle divisioni della categoria e delle molte compiacenze sindacali che da sempre, a mezza o tutta voce, sono favorevoli all' "uomo morto".

Si cerca solo di indorare la pillola delegando il giudizio magari ad una commissione mista (nella quale ci sono sindacalisti da sempre favorevo-

Perché edizione straordinaria

Il gravissimo atto di licenziamento di Dante che segue 14 licenziamenti di Genova (su cui già ci siamo mobilitati), lo scontro sul VACMA e sull'uomo morto ci impone una mobilitazione generale di tutta la categoria.

Siamo ormai arrivati alla resa dei conti dove i balletti sindacali cadono e l'avvenire del nostro lavoro può subire insostenibili peggioramenti. Solo con l'unità si possono creare rapporti di forza necessari a Resistere in questo momento decisivo.

Uniti si vince... e vinceremo ancora!

li all'uomo morto!), fatta apposta per stemperare lo scontro ed aprire ad "esperimenti" che dopo dovrebbero dilagare ovunque.

Ma i macchinisti sanno bene cosa vuol dire lavorare da soli su di un locomotore e quale sia il rischio per questo ancora resistono, resistono, resistono.

Le compiacenze e le debolezza sindacali sono tali da consentire al Ministro dio emanare, il 9 marzo scorso, una "direttiva" a nostro avviso dichiaratamente illegale che tenta di scavalcare leggi ed ASL e concede una certa copertura all'introduzione del VACMA. Una direttiva (della quale discuteremo sul prossimo numero) che i sindacati già conoscono e che, con colpevole silenzio, useranno, ripetendo il solito copione terroristico per far passare il VACMA.

Difendere Dante significa quindi respingere l' "uomo morto". Siamo convinti che per questo ritroveremo una ampia unità dei macchinisti ed isoleremo gli ambigui sindacalisti che pascolano nella nostra categoria.

Uniti possiamo farcela perché UNITI SI VINCE!

ULTIMORA

Il 5 aprile dalle ore 10 alle ore 17

SCIOPERO per:

- La riassunzione dei licenziati
- la sicurezza nelle FS
- contro l'istituzione dell'Uomo morto

(vedi comunicato a pagina 7)



GLI INCIUCI SINDACALI NON REGGONO PIÙ

Il fronte sindacale tutto aveva preso posizione per "la riassunzione immediata di Dante", aveva chiesto un incontro urgente ed anche, come riportava la stampa, aveva indicato una data (21 marzo) per uno sciopero qualora Dante non fosse stato riammesso a lavorare.

Una certa diffidenza però l'avevamo in quanto si parlava di "punizione troppo pesante" (più leggera sarebbe stata giusta?!?), ma la conferma dei dubbi l'abbiamo avuta col rinvio di 24 ore concesso come "pausa di riflessione" all'azienda. Però ci confortavano ancora le dichiarazioni fatte alla manifestazione di Roma da alcuni sindacalisti: Giulio Moretti(segretario nazionale ORSA), Salustri, Ridolfi (CGIL) che, ad alta voce, dicevano che qualora "alle 18" le FS non avessero ritirato il licenziamento ci sarebbe stato lo sciopero.

L'incontro c'è stato, Dante non è stato riassunto ed è giunto l'immancabile comunicato di "vittoria" sindacale che noi giudichiamo ignobile.

Ignobile perché, andati per far ritirare il licenziamento, ora scrivono che non possono intervenire perché è un fatto "individuale" (sic!!).

Quante volte abbiamo scioperato per casi individuali: Patrito, Passatelli, Battaglia ecc.

Nel comunicato si auspica la "non conflittualità" sul VACMA, dimenticando che è un atto illegale delle FS e come tale sanzionato dalle ASL su mandato della Procura della Repubblica.

Non si condannano i metodi arroganti dei dirigenti e si volta pagina sugli altri 4 licenziati, dati ormai per "acquisiti", dimenticando l'atto barbarico condannato dalla società civile, di destra e di sinistra, e perfino sotto osservazione del Presidente della Repubblica.

I comunicati di vittoria sindacale sono stati amplificati alle periferie ed alcuni portavoce, che a noi non credono, si leggano almeno le dichiarazioni del prof. Alleva e, soprattutto, riflettano che dietro il licenziamento di Dante non c'è solo l'arroganza, ma c'è il VACMA, dietro il VACMA c'è l'agente unico e dietro l'agente unico c'è il consenso di tanti, se non di tutti, i sindacati.

Dichiarazione del Prof. Alleva

"Mantenere fermo il licenziamento e retribuire ugualmente il lavoratore - sostiene il prof. Alleva - costituisce una contraddizione concettuale che non migliora la situazione ma può, invece, ingenerare equivoci in ordine a parziale acquiescenza al provvedimento. La disponibilità riscontrata delle FS, a seguito dell'incontro di ieri con i sindacati di categoria, a riconsiderare la controversia in direzione di una conciliazio-



ne, deve fare i conti con la già avvenuta emanazione di un licenziamento in tronco che ha fatto cessare, a tutti gli effetti, il rapporto di lavoro in data 10 marzo 2006. La traduzione giuridica coerente di quell'impegno assunto in trattativa, sarebbe invece la sostituzione del provvedimento di licenziamento con una sospensione cautelativa retribuita, per il tempo strettamente necessario all'approfondimento comune ed al confronto. Ferma restando la libertà delle parti di assumere, in caso di disaccordo, le iniziative più opportune: da parte delle FS un nuovo provvedimento di recesso e da parte dei sindacati e del lavoratore la contestazione del medesimo. Per il lavoratore resta ferma la volontà conclude il giuslavorista - di contestare il provvedimento come infondato e tuttavia di trovare altresì, se possibile, una soluzione conciliatoria che salvaguardi i sui fondamentali diritti." Si riapre cosi, per Trenitalia e per i sindacati, la spinosa questione del licenziamento del macchinista delegato alla sicurezza che il 4 febbraio scorso a Bologna non ha utilizzato il pedale dell'"uomo morto". "L'azienda oggi proponeva una soluzione irrealizzabile - dichiara De Angelis chiedo per questo a tutti i sindacati, ai delegati ed ai ferrovieri di continuare a sostenere la vertenza per una soluzione ragionevole, giuridicamente sostenibile e che oltre alla tutela individuale salvaguardi i principi basilari del diritto del lavoro che riguardano tutti i lavoratori e non solo quelli delle ferrovie."

Note a margine Gli Yes man e gli uomini della fiduciosa attesa

In Inghilterra negli anni '60 all'interno delle trade-unions si era creato un vasto gruppo di sindacalisti che "dicevano sempre si" e che la stampa inglese aveva definito: GRUPPO DEGLI YES MAN. Il loro ruolo era quello di riportare e sostenere nelle assemblee di base le scelte del gruppo dirigente. Erano così acritici e appiattiti sulle posizioni del gruppo dirigente da apparire come veri robot pronti a invertire la rotta quando i vertici sindacali lo richiedevano. Piano piano per questo erano dileggiati dai lavoratori ma erano fondamentali per i vertici sindacali che comunque garantivano a loro posti di 3-4 fila nell'apparato ed i relativi benefici e pagnotte.

In Italia invece per contrastare i progressisti e frenare lo sviluppo dell'unità sindacali basata sulla democrazia e la partecipazone (comitati sindacali) la Cisl e la DC possiedono una vasta disponibilità di attivisti, anche onesti, che partecipano alle assemblee ma al momento del voto si rimettono sempre alle decisioni dei vertici o del governo. Questi attivisti perennemente in fiduciosa attesa frenano lo sviluppo della lotta e della vera unità sindacale. Per questo vengono tenuti nell'apparato sindacale e anche gratificati dal padrone. In ferrovia per esempio si sono create le pagelline dei meriti e "gli scatti a premio" di cui guarda caso i dirigenti FS sono molto generosi verso questi mediocri personaggi

> Da una lezione sindacale ad Ariccia di Vittorio Foa Segretario nazionale Cgil anni '60

P.S.: Ci pare che questa specie si stia ampliando... (n.d.r.)

Manifestazione a Roma



Relazione introduttiva dell'assemblea del 14 marzo 2006

Sono a voi tutti note le ragioni per le quali siamo oggi qui riuniti. E' stato assolutamente indispensabile convocare questa assemblea dopo il grave atto compiuto dall'azienda FS ai danni del nostro collega Dante De Angelis.

Non possiamo accettare passivamente che un altro ferroviere venga ingiustamente licenziato.

Abbiamo l'impressione che questo fatto sia l'epilogo di una logica, messa in campo ormai da tempo dai dirigenti aziendali, tesa a punire i lavoratori nel momento in cui questi agiscono in difesa della sicurezza e dei diritti normativi.

È ancora aperta la vicenda dei nostri quattro colleghi di Genova e Torino licenziati per aver permesso hai giornalisti di "Report" di entrare in cabina per realizzare un servizio sulla (in)sicurezza delle strutture ferroviarie. Con la medesima protervia, la dirigenza di questa società, licenzia senza preavviso Dante De Angelis, RLS di Roma S.L., sostanzialmente per lo stesso motivo: solo per aver chiesto che il treno che doveva condurre viaggiasse in sicurezza.

A questo punto ci domandiamo: occorre aspettare che vengano licenziati altri ferrovieri, magari prendendo a pretesto un nodo alla cravatta fatto male o è il caso che questa volta si dica basta a tanta arroganza?

Crediamo d'interpretare il pensiero di tutti i presenti quando diciamo che è giunto il momento di reagire con la massima determinazione a questo e a tutti gli altri soprusi che troppo spesso ormai siamo costretti a sopportare.

Questa dirigenza continuamente alza il tiro e attraverso continue pressioni, lusinghe e misere prebende cerca di costringere i lavoratori a comportamenti difformi da quanto previsto dal contratto collettivo e dagli accordi sottoscritti.

Non molti anni fa, questo paese poteva rivendicare di avere « la ferrovia più sicura d'Europa» quella "sicurezza assoluta" oggi è diventata una "sicurezza probabilistica". La tragica controprova di ciò è sotto gli occhi di tutti: dal 1944 al 1986 in 42 anni ci sono stati 98 incidenti mentre dal 1986 al 2006 in 20 anni ce ne sono stati 127 con un altissimo costo di vite umane.

La pesante ristrutturazione che ha subito in questi ultimi anni la ferrovia Italiana si è incentrata principalmente sulla diminuzione del costo del lavoro e sul dimezzamento del numero degli addetti con gravi ricadute sulla sicurezza.

Se poi a tutto questo si aggiungono gli ulteriori tagli alle Ferrovie previsti dalla finanziaria aumentano le nostre preoccupazioni.

Gli investimenti in nuova tecnologia non sono stati omogenei; vi sono ancora linee senza la copertura RS, SCMT o SCC ,e anche nelle linee con sistemi di sicurezza più avanzati come nell'AV viene imposto nei mezzi di trazione l'utilizzazione dell'arcaico dispositivo VACMA.

Non dobbiamo dimenticare che nell'incidente di Crevalcore il treno coinvolto era dotato dell'Uomo Morto funzionante, così come non dobbiamo dimenticare che in questo momento circolano mezzi di trazione sprovvisti di Ripetizione dei Segnali, come quello implicato nel tragico incidente di Roccasecca.

È inammissibile che dopo tre accordi sottoscritti tra le parti e le prese di posizione delle varie ASL e Preture continuino ad uscire dalle officine mezzi attrezzati con questo dispositivo. I nostri dirigenti, sempre più ostili al confronto e che vengono compensati con stipendi da favola, non trovano di meglio, che volere imporre ai Macchinisti l'uso del "pedale a Uomo-Morto".

E se non pedali "ti Licenzio". Nonostante hanno sottoscritto di non procedere con i provvedimenti disciplinari.

Riteniamo che la vertenza VACMA deve trovare immediata soluzione e questa non può essere altro che la rimozione del pedale.

Per raggiungere questo obbiettivo per il reintegro dei Ferrovieri licenziati e per rilanciare la vertenza sicurezza è indispensabile a nostro avviso che da questa assemblea venga una risposta forte e immediata dei Ferrovieri e dei Macchinisti attraverso una dichiarazione di sciopero Nazionale.

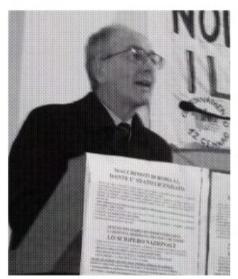
Nello stesso tempo va estesa la richiesta di sostituzione dei mezzi di trazione anche da parte di coloro che fino ad oggi hanno utilizzato il VACMA.

Su queste iniziative confidiamo che ci sarà il pieno sostegno da parte delle organizzazioni sindacali e delle forze politiche fino al conseguimento dei punti di questa vertenza che si trascina oramai da troppo tempo.

Roma 14/03/06

Per solidarietà e riassunzione

Particolari presenze all'assemblea



Prof. Ferraioli Luigi Già magistrato e preside dell'università di Camerino Teoria del diritto Torvergata



On. Gianni Alfonso PRC



On. Paolo Cento Verdi

DOCUMENTO CONCLUSIVO

L'assemblea Nazionale dei Ferrovieri convocata dalla RSU Pax di Roma. RESPINGE: con determinazione il licenziamento del Macchinista Dante De Angelis e dei Ferrovieri che hanno denunciato carenze in materia di sicurezza, frutto dell'arroganza di quei Dirigenti che oltre a mortificare i diritti gestiscono le ferrovie non come un bene della collettività ma come un affare privato.

PRENDE ATTO: della condanna unanime a tale provvedimento espressa da gran parte del fronte Politico, da numerose associazioni di utenti delle Ferrovie e dai Ferrovieri, nonchÈ dalle OO.SS. che nel "caso" De Angelis hanno assunto una posizione ferma e corretta, alla quale devono conseguentemente corrispondere fatti concreti.

INVITA: Tutte le RSU, i Ferrovieri e i Sindacati all'unità, di fronte a questi deplorevoli episodi, specie quando siamo in presenza di una crescente insicurezza che mette a repentaglio la vita dei Ferrovieri e dei Viaggiatori.

CHIEDE: L'immediata riassunzione dei licenziati. Al futuro Governo chiede inoltre il cambio dell'attuale Dirigenza spesso protagonista di scelte irresponsabili per evitare pi' gravi e irreparabili danni alle nostre Ferrovie. Il rapporto di fiducia fra Ferrovieri e utenti da un lato e questi ben pagati Dirigenti dall'altro è davvero decaduto.

DECIDE: La dichiarazione di uno SCIOPERO di 8 ore - da attuarsi nel rispetto delle norme previste - per il primo giorno utile fra il 31 Marzo e il 5 d'Aprile; questa azione di lotta sarà sospesa solo in presenza di una definitiva soluzione della vertenza VACMA e se come primo atto concreto verrà ritirato il provvedimento a carico del RLS De Angelis .

Questo SCIOPERO segnerà l'inizio di una lotta convinta per ripristinare una condizione di civiltà nel rapporto tra lavoratori FS e dirigenza e per ristabilire uno stato di efficienza e sicurezza.

DECIDE: di riconvocare l'assemblea Nazionale dei Ferrovieri, RSU e RLS per il MartedI precedente le elezioni Governative.

DECIDE: Il rilancio e la costituzione in tutti i luoghi di lavoro di un comitato di solidarietà per i licenziati e di un fondo finalizzato alla difesa di tutti i ferrovieri che dovessero subire provvedimenti disciplinari relativi alla sicurezza in Ferrovia.

L'ASSEMBLEA DELEGA IL COMITATO COMPOSTO DAI SOTTOE-LENCATI LAVORATORI ALLA GESTIONE DELLA VERTENZA:

Danilo Taborri, Domenico Romeo, Marco Crociati, Andrea Belotti, Enrico D'Alessandro, Luigi Cocuzzoli, Claudio Grimaldi, Raffaele Sbarra, Pasquale

Romano, Savio Galvani, Maria Nanni, Roberto De Paolis, Roberto Testa, Alberto Russo, Matteo Mariani, Alessandro Pellegatta, Andrea Bertolini, Agostino Nicoletta, Maurizio Badoni.

CONFERISCE ESPLICITAMENTE MANDATO, in nome e per conto dell'Assemblea, ai delegati Domenico Romeo, Danilo Taborri, Enrico D'Alessandro e Roberto Testa ad effettuare le procedure previste dalla legge 146.

APPROVATA ALL'UNANIMITA' 2006

Roma 14 marzo

ASSEMBLEA 14 MARZO

Una sola voce: riassumere subito Dante

di Roberto De Paolis

Un solo pensiero girava nella mente di tutti, nella sala del Sacro Cuore a Roma gremita di ferrovieri, delegati RSU e RLS provenienti da tutta Italia: questo licenziamento senza preavviso è un atto di rappresaglia contro chi conduce in prima linea la battaglia contro il VACMA ed ha il solo scopo di "colpire uno per educarne cento". Nei numerosi interventi si leggeva un denominatore comune: siamo di fronte ad un atto premeditato dal Datore di Lavoro per colpire un RLS scomodo, e da tempo nell'occhio del ciclone, mentre esercitava il suo diritto all'autotutela della salute e della sicurezza, in coerenza con l'art. 9 dello Statuto dei Lavoratori e con l'art. 5 del Dlgs 626/94.

Appare assurdo, poi, che il licenziamento giunga proprio mentre la ASL di Bologna emetteva il quarto pronunciamento negativo contro il VACMA (dopo quello di Livorno, Genova e Prato), con un provvedimento che, oltre tutto, ha valenza su tutto il territorio nazionale e per tutte le Divisioni, avendo colpito direttamente l'Ing. Maestrini in qualità di Responsabile della Direzione Ingegneria e Sicurezza di Sistema.

Nel suo intervento di apertura, dopo la lettura della delibera di RSU PAX di Roma, Dante De Angelis ha rammentato a tutti che la sicurezza è il cardine stesso dell'attività ferroviaria ed è questa la ragione per la quale abbiamo intrapreso una battaglia complessiva sulla sicurezza. Il treno, infatti, è di per sé un mezzo pericoloso. Qualcuno fuori da questa sala, invece, sospetta che il "tema sicurezza" sia solo una copertura per fare azioni pretestuose. Ma questo non è assolutamente vero per chi fa il ferroviere tutti i giorni e vuole tornare a casa sano, salvo e integro (qualche giorno fa un capotreno a Piacenza, dopo aver dato la partenza, ha perso le gambe sotto il treno). Noi siamo stati abituati da sempre ad avere a che fare con i treni, che abbiamo dominato già due secoli fa, quando erano considerati da tutti dei "mostri".

Nella stessa misura oggi, con l'arrivo delle nuove tecnologie, non abbiamo paura dei treni telecomandati che vanno senza macchinista.

Al contrario, quello che ci fa impressione è rileggere le stesse parole scritte sulle norme dell'Uomo Morto del 1939 ancora 63 anni dopo, nella delibera 35 del 2002 che introduce l'Agente Solo.

Per noi resta sempre valido il principio per il quale fintanto che il macchinista avrà responsabilità nella guida dovrà essere assistito da un altro agente. Dante, infine, ha lanciato un appello a tutti i macchinisti: il pedale rimarrà dov'è fino a che tutto il pdm non si porrà l'obiettivo di rifiutarlo. Dobbiamo, quindi, continuare nella vertenza con il rifiuto dei mezzi attrezzati, anche perché ora più che mai il quadro sindacale sembra fortemente ricompattato su questi temi.

All'assemblea ha partecipato anche l'insigne giurista prof. Luigi Ferraioli, (docente di Diritto alla Facoltà di Giurisprudenza della "Università 3" di Roma) il quale giudica illegittimo e questo grave provvedimento definendolo: "senza giusta causa, dal sapore di rappresaglia e in violazione dell'art. 9 dello Statuto dei lavoratori». Ma la sua gravità si comprende meglio solo collocandola nel dissesto del diritto del lavoro prodotto dalle leggi emanate negli ultimi anni e che hanno distrutto 150 anni di lotte dei lavoratori.

Anche Ferraioli riprende l'indicazione di "rifiuto di usare il Vacma come un atto di solidarietà con il quale si riafferma il proprio diritto e la propria dignità".

Dopo queste riflessioni di grande respiro, il collega Grimaldi, ci riporta allo stato della vertenza e fotografa con precisione la situazione in cui ci troviamo oggi: siamo al culmine di un percorso; non solo i macchinisti ma anche di tutti i ferrovieri e, più generale, l'insieme del mondo del lavoro si trovano in questa fase di svolta e la sconfitta dei macchinisti sulla vertenza contro l'Uomo Morto, in questo senso, potrebbe rappresentare l'avvio di un arretramento complessivo di tutti, rappresentando il settore macchina la punta avanzata del fronte sindacale. Il licenziamento di Dante, continua Grimaldi, si colloca proprio nella fase in cui stavamo rilanciando il tema dei licenziati di Report, e avevamo già programmato diverse assemblee tra i lavoratori per renderli consapevoli della gravità della situazione. Come Grimaldi, anche altri interventi successivi (Galvani) sottolineano l'assenza dei vertici sindacali alla riunione di oggi, che ci preoccupa e ci fa pensare alla possibilità di un loro abbandono



Cocuzzoli di Cassino



Raniero Casini - Sult

ad un certo punto della vertenza, a partire dal quale dovremo andare avanti da soli. In questo senso, l'intervento di Maria Nanni del PdB Firenze, pone già l'accento sulla necessità di istituire immediatamente una cassa di sostegno per tutti i licenziati e per le spese legali da sostenere, proposta immediatamente accolta dalla RSU e da tutti gli interventi. Panella e Milani della CUB, nei loro interventi, ricordano le gravi responsabilità dei sindacati firmatari di contratto nell'avere favorito il degenerare della situazione nel mondo del lavoro con la concertazione, di cui ancora oggi paghiamo il prezzo.

Il macchinista Cocuzzoli, di Cassino, amico personale di De Angelis, apre l'intervento con una nota di personale commozione, parlando di Dante e della sua famiglia e rimarcando l'importanza del suo lavoro di RLS. Il Segretario Generale del SULT, Casini, uno dei pochi segretari presenti, afferma perentoriamente che la prima cosa da fare oggi è dichiarare subi-



to sciopero e continuare fino al ritiro di questo e degli altri licenziamenti, proposta che tutti salutano con un forte applauso.

Raffaele Sbarra, a nome di tutti i macchinisti e ferrovieri della Lombardia, ha portato la piena solidarietà a tutti i licenziati, con la speranza di non ritrovarci qui tra un anno e mezzo, come è successo per i licenziati di Report, a chiedere la riassunzione di Dante. Sbarra osserva con lucida analisi che questa azienda ci vuole "sudditi", "conigli" e chi non si adegua va schiacciato. Se questo è legittimo nella logica del padrone non lo è in quella dei sindacati, i quali, a parte i proclami delle assemblee, non hanno messo in campo risposte adeguate al livello dello scontro. E' intervenuto all'assemblea anche Ezio Gallori, il quale ci ha ricordato che quando fu assunto in ferrovia l'orario di lavoro era regolato dal Regio Decreto del '23, e che oggi, dopo 80 anni, l'orario di lavoro è forse peggio. Commenta amaramente che abbiamo lasciato licenziare i colleghi di Report senza battere ciglio, che ci siamo affidati ai sindacati, ma che essi ci hanno deluso.

Quello di Dante, però, non è un licenziamento qualsiasi: dietro Dante c'è il



Solidarietà dalla Regione Lazio

L'Assessora al Lavoro della Regione Lazio Alessandra Tibaldi esprime "sconcerto ed indignazione per il licenziamento del macchinista Dante De Angelis da parte delle Fs". "Questo atto repressivo - ha detto nuovamente Tibaldi – è tanto più inaccettabile in quanto colpisce un esponente sindacale per il suo impegno sul fronte della sicurezza sul lavoro. Per questo seguirà con attenzione, per quanto di mia competenza e di concerto con gli altri organi istitu-

zionali competenti, questa vicenda, che dovrà necessariamente concludersi con la revoca del licenziamento".

Roma, 16 marzo 2006

Dalla provincia di Firenze un ordine del giorno votato all'unanimità dal consiglio chiede l'immediato ritiro dei licenziamenti

VACMA e dietro il VACMA l'Agente Solo, e dietro l'Agente Solo ci sono ancora i sindacati, i quali, (è ora di dirlo) l'Agente Solo l'hanno sempre sostenuto.

Riccardo Antonini della CUB Viareggio, poi, ci ricorda che le ferrovie spagnole spendono il 7% del loro budget per la sicurezza. In Italia, quanto si investe? Dobbiamo imporre una percentuale fissa ogni anno di investimenti per la sicurezza. Questo licenziamento mette in gioco

la nostra dignità di lavoratori. La ferrovia deve tornare ad essere un servizio pubblico e sociale ed uscire dalle logiche economiche di profitto.

Il collega Alberto Russo degli Impianti di Stazione (RFI) rammenta a tutti i presenti che il 27 gennaio 2005 a Roma, all'Ambra Iovinelli, l'intervento di Pezzotta illuse tutti che la riassunzione dei licenziati di Report fosse una priorità assoluta: oggi abbiamo la prova che non era vero...

FERROVIE: Il 5 aprile sciopero nazionale dei ferrovieri per la riassunzione del macchinista licenziato

"Abbiamo proclamato su mandato dell'assemblea del 14 aprile scorso, uno sciopero nazionale di tutti i ferrovieri per il giorno 5 aprile 2006, dalle ore 10,00 alle ore 17,00, per la riassunzione di Dante De Angelis, il macchinista licenziato per il rifiuto dell'Uomo Morto. La decisione è maturata dopo l'ulteriore rifiuto da parte di Trenitalia di rivedere la gravissima decisione assunta il 10 marzo scorso nei confronti del delegato sindacale addetto alla sicurezza.

Infatti anche l'incontro tecnico tra i legali, avvenuto oggi, ha fatto registrare l'indisponibilità delle ferrovie a revocare il licenziamento e quindi ha vanificato anche la ventilata ipotesi di soluzione contrattata, prospettata nei giorni scorsi alle organizzazioni sindacali.

La vertenza riguarda, inoltre, le questioni irrisolte dei quattro ferrovieri licenziati, che hanno preso parte alla trasmissione REPORT e la mancata rimozione del pedale a Uomo Morto dalle cabine dei treni. Ci aspettiamo l'adesione di tutti i sindacati come pubblicamente dichiarato nei loro comunicati."

I delegati: Danilo Taborri, Domenico Romeo, Roberto Testa, Enrico D'Alessandro

FONDO DI SOLIDARIETA'

PER I LICENZIATI

C/C POSTALE N. 71092852 INESTATO A: CROCIATI MARCO

I VERSAMENTI SI POSSONO EFFETTUARE:

SUL C/C POSTALE SUDDETTO

AI COMPONENTI DEL COMITATO:

BADONI MAURIZIO CROCIATI MARCO TRIMANI ALESSANDRO

NELL'APPOSITA CASSETTA NELL'UFFICIO 303 ROMA S.L.

Rassegna stampa

Fs licenzia un delegato alla sicurezza

FRANCESCO PICCION

E' la più grave delle provocazioni an-

treno frena se lo fa per un tempo su-periore ai 2,5 secondi parte un altro segnale acustico, e dopo altri 2,5 se-segnale acustico, e dopo altri 2,5 seche a costo di aumentare i rischi per personale e passeggeri. Era normal-mente montato sui treni locali e gli

prima: la richizione del personale) è lo stesso.

una certezza. Di questo tenore è a he la dichiarazione di Fausto,

- Due anni di Quasi seicento sti interrogati, Ri-Vacma, il famoso sicurezza che i feranno subito ribattez morto', è da

> i tecnici della o scriverlo hiedono ai

ILCASO Dopo il licenziamento di un macchinista 'ribelle'

L'AsI dà ragione ai ferrovieri renitalia elimini il Vacma»

scia d'inceri vranno giocar versia sul piar Eppure semb i macchinisti, Ammette Sa licenziament

TRENITALIA Oggi si preannuncia infuocata l'assemblea nazionale autoconvocata a Roma

«Così si è ridotta la sicurezza sul lavoro» E adesso i Cobas minacciano la guerra

«If meccanismo

stato delle Ferrovie è ora-mai sotto gli occhi di trati-e aggiunge che l'azienda,

averlo attuato e la procura bolognese ne chiede un pia-no urgente di smantellamen-

«Produce elementi

Dante De Angelis, macchinista e rls ("Rappresaglia" conco che si era rifiutato di guidare un Eurostar con il Vacma a bordo

I ferrovieri verso lo sciopero

Fs sanzionate per il Vacma, causa del licenziamento di Dante

FRANCESCO PICCIONI

Trenitalia è un'azienda allo sbando con tentazioni autoritarie. Perciò, da un lato accumula disservizi e incidenti, dall'altro prova a tacitare i suoi «obiettori» interni, ossia i lavoratori. In entrambi i casi, in genere, risulta avere torto marcio. Ma qualche volta si rimane addirittura senza fiato.

Venerdì scorso ha licenziato un macchinista - Dante De Angelis, delegato sindacale alla sicurezza (rls) - perché si era rifiutato di guidare un Eurostar dotato di Vacma, il famigerato meccanismo soprannominato «uomo morto». Un

«rls» ha proprio questa funzione istituzionale: segnalare sia all'azienda che agli altri lavoratori qualsiasi inconveniente possa essere dannoso per chi lavora o pericoloso anche per i passeggeri. Quindi era non solo nel suo diritto, ma stava esercitando un suo preciso dovere.

Il giorno prima – questa la stupefacente notizia giunta solo ieri - Trenitalia era stata sanzionata dalla procura di Bologna per violazione dell'art. 35 della 626. In pratica perché impone l'uso del Vacma, che – come precisa la relazione della locale Asl – introduce

«nuovi elementi di ripetitività, monotonia e costrittività, fonte di fatica psichica e stress; obbliga i macchinisti «ad assumere posture incongrue in postazioni di lavoro già carenti dal punto di vista ergonomico» e infine inuduce «una possibile riduzione della vigilanza esterna, derivante dalla costrizione a una maggiore attenzione verso l'interno della cabina di guida». Insomma: fa male a chi conduce il tre-

L'«uomo morto»,

sentenzia la Asl di Bologna, è dannoso per il macchinista e distrae dalla guida del treno. E' un pericolo per tutti

> no e lo distrae dalla funzione di guida. Niente male per un presunto «sistema di sicurezza».

Il fatto che il giorno dopo questa sanzione Trenitalia si sia sentita comunque in grado di emanare un provvedimento di licenziamento testimonia non solo della sua volontà di prevaricazione nei confronti dei lavoratori, ma anche un consistente disprezzo per le norme legali e le istituzioni che debbono farle riuspettare. Se poi ci si sofferma sulla formula usata per giustificare il licenziamento di Dante - «è

venuto meno definitivamente il rapporto di fiducia» - bisogna ammettere che si tratta di una vera e propria ammissione: in effetti lavoratori, sindacati, viaggiatori, diversi media e persino qualche partito non nutrono più nessuna fiducia verso il management di questa società. Incidenti mortali in aumento, pulci e zecche, ritardi e soppressioni improvvise di convogli... tutto depone a sfavore del gruppo guidato da Roberto Testore.

Tutti e sei i sindacati firmatari del contratto hanno chiesto unitariamente all'azienda la revoca del licenziamento, peraltro «legato a una vertenza sindacale oggetto di un lungo confronto tra le parti». Nell'incontro di ieri, al momento di scrivere, non si è avuta notizia di passi indietro. Ma stamattina, a Roma, si terrà un'assemblea nazionale di ferrovieri per decidere le iniziative di lotta adeguate a far recedere Trenitalia da questa sua decisione «immotivata» e «assolutamente fuori misura». In effetti, che un «padrone» arrivi a pensare di poter licenziare un delegato «reo» di chiedere il rispetto delle norme statuali che l'azienda continua a violare (venendo anche sanzionata per questo) è davvero una cosa «assolutamente fuori mi-

ACCHINISTA DELEGATO ALLA SICUREZZA – CONSUMATORI UNITI AL FIANCO DEI FERROVIE TOTALMENTE INEFFICIENTI CON I VIAGGIATORI. LICENZIANO MACCHINISTA LICENZIATO Parla Dante De Angelis, il macchinista licenziato dalle Fs perché si è rifiutato di guidare un Eurostar con "l'uomo morto"

«Treni sicuri, una lotta nell'interesse di tutti»

di Roberto Farneti

ui treni italiani una volta si viaggiava più sicuri. Non lo dico io, lo dicono le statistiche». La battaglia per la sicurezza è costata cara al macchinista Dante De Angelis, licenziato in tronco per essersi rifiutato di guidare un Eurostar in condizioni di relativo pericolo, a causa della presenza a bordo del famigerato sistema Vacma: un pedale da spingere ogni 55 secondi per confermare di essere vigili e che invece, denunciano i sindacati, finisce per distrarre il macchinista. Nemmeno le ordinanze di diverseAslcheimpongonoaTrenitalia di togliere l'apparecchiatura, ritenuta nociva per la salute, sono servite. Come mai? Semplice, grazie a questo sistema i treni possono essere condotti da un solo macchinista invece che da due, con un chiaro risparmio sul costo del

«Non continuate a chiamarlo Vacma, si chiama "uomo morto"», precisa De Angelis. Il ferroviere ricorda come il contestato pedale sia stato introdotto per la prima volta nel 1939, «17° anno dell'era fascista». Altro che ammodernamento tecnologico, quindi. «All'epoca-spiega De Angelisera fatto con l'elettromeccanica; oggi è fatto con il digitale, ma il sistema che schiavizza il macchinista è identico». Quella per la sicurezza è una battaglia di tutti, lavoratori e viaggiatori «perché quando i treni vanno a sbattere - osserva il ferroviere - tutti piangiamo lacrime di coccodrillo, ma le decisioni vanno prese prima che i disastri accadano».

Guidi i treni da 25 anni. Quandoè iniziata a diminuire la sicurezza?

Il peggioramento c'è stato con la riduzione eccessiva del personale e un alleggerimento dei controlli senza gli ammodernanti tecnologici necessari per compensare queste scelte. Prima per muovere i treni serviva il controllo incrociato di tre operatori, oggi è fatto in genere da una persona sola: se sbaglia, c'è il rischio di incidenti. In più gli intervalli di manutenzione della linea e dei treni sono stati allungati.

Altro che ammodernamento: il famigerato pedale è stato introdotto per la prima volta nel 1939, «17° anno dell'era fascista». «Penso che il sindacato dovrebbe fare una riflessione sui quattro cacciati per Report e prendere iniziative anche in quella direzione»

Perchéciò avviene?

Per ridurre i costi. Fino a certi limiti ci si poteva anche spingere, ma si è andati troppo oltre. Ormai abbiamo superato la linea del rischio.

Eppure l'azienda insiste nel dire che le ferrovie italiane sono, statistiche alla mano, tra le più sicure.

Ci stiamo mangiando la dote accumulata nei 50 anni passati.

Non è la prima volta che un macchinista si rifiuta di salire su un locomotore dotato dell'"uomo morto". Come mai nel tuo caso è scattato il licenziamento?

Perché sono uno di quelli che dà fastidio. Oltre a far parte del gruppo di Ris che ha presentato un esposto sul disastro di Crevalcore, faccio il delegato alla sicurezza in modo rigoroso. Cosa che mi ha portato più volte a scontrarmi con l'azienda. Rifiutandomi di salire su quell'Eurostar, mi sono comportato nello stesso modo con cui si comportano migliaia di macchinisti da due anni a questa parte, me compreso. Perché questa volta mi hanno licenziato? Perché solo me? Sono domande a cui dovrebbero rispondere i dirigenti delle Fs.

Probabilmente si voleva dare un segnale.

Se è così il licenziamento non solo è ingiusto, ma anche illegittimo. Naturalmente presenterò ricorso di urgenza. Sono preoccupato, perché faccio il ferroviere, non il nababbo. Masono anche fiducioso.

Stadifatto che i 4 colleghilicenziati per la trasmissione Report non sono stati ancora reintegrati. Chene pensi?

Penso che in quell'occasione ci fu una sottovalutazione da parte del sindacato. Questa volta con piacere osservo che il sindacato ha capito l'importanzadellapostain gioco enon sta commettendo la stessa leggerezza. Per questo penso che dovrebbe fare una riflessione sui quattro di Report e prendere iniziative anche in quella direzione. La cosa più importante che chiedo al sindacato è di rintuzzare questo tentativo di terrorizzare i ferrovieri. Se ci riesce, non solo vince la vertenza sull'uomo morto, ma sulla sicurezza, sulla clausola sociale, sul trasporto pubblico, sui pendolari.

Il tuo licenziamento arriva proprio mentre sembrava ci fossero passi avanti nella trattativa con le Fs sulVacma.

Purtroppo l'azienda non rispetta i patti. Da una parte firma accordi su carta, nella realtà si muove con i cingoli, continuando a fare quello che vuole. Era stato pattuito che i pedali non sarebbero stati più montati e anzi si sarebbe iniziato a smontarli. E invece le officine continuano a installarli, anche sugli Eurostar.

Per gli RLS

Sono RLS.

Target di vari cecchini
sono donna, uomo, carne di farfalla,
stretto fra marmo e pane,
però mangio pane sul marmo.
Sono ferro e luce,
sono rotaia e bambino,
sbuffo e non m'allineo,
mi leggo la norma,
me la gioco e la pretendo.
Sono la polvere sul freno,
sono la carta che và scritta.
Sono il Giorno di dolore

ma sono pure giorno di gioia. Lego il sale all'acqua. Colpitemi, allora,

Colpitemi, allora, poiché sarò, comunque, vivo.

X Dante e per gli altri RLS

Cufari Filippo

Dante De Angelis e l'uomo morto come Charlie Chaplin in "Tempi moderni"

Vacma sentite che suono metallico gli addetti ai lavori lo chiamano UOMO MORTO pensate che allegria pensate ora di essere il conducente di un pensate di aspettare il segnale ed ogni 55 secondi azionare il vacma 55 secondi azionare il vacma 55 secondi azionare il vacma che vuol dire: qui tutto bene, il conducente non ha avuto un infarto il conducente non è svenuto il conducente non ha avuto un ictus il conducente non si è suicidato il conducente non si è paralizzato il conducente non ha perso la memoria Il conducente non ha bisogno di soccorsi il conducente non è ancora morto i passeggeri dice il conducente sono ancora al sicuro perché ha azionato il vacma ogni 55 secondi esattamente ogni 55 secondi in modo che si sappia che il conducente non ha avuto un infarto il conducente non è svenuto il conducente non ha avuto un ictus il conducente non si è suicidato il conducente non si è paralizzato il conducente non ha perso la memoria il conducente non ha bisogno di soccorsi il conducente non è ancora morto per tranquillizzare il padrone delle ferrovie il conducente ha azionato il vacma ogni 55 secondi per far sapere che: il conducente non ha avuto un infarto il conducente non è svenuto il conducente non ha avuto un ictus il conducente non si è suicidato il conducente non si è paralizzato il conducente non ha perso la memoria il conducente non ha bisogno di soccorsi il conducente non è ancora morto Dante fa il conducente del treno ha protestato si è rifiutato di azionare il vacma LO HANNO LICENZIATO Siamo nel mese di marzo 2006

In retromarcia nel passato remoto

Katia Kattiva





Solidarietà a Dante

Dal sito del nostro Cufari Filippo (www.macchinistisicuri.info) riportiamo solo alcuni delle decine e decine di messaggi di solidarietà a Dante. Ci scusiamo con tutti gli altri ma lo spazio è davvero tiranno.

Ciao Dante, sono amareggiato come tutti i tuoi amici e colleghi che ti apprezzano e che come me, conoscono il tuo valore la tua abnegazione e la profondità del tuo animo! Non sei solo e non lo sarai mai fino a quando non avremo la certezza che tu abbia ripreso il TUO POSTO di macchinista! Con sincero affetto....

T.L.G. - Cagliari

Conosco Dante De Angelis da alcuni anni ed ho invidiato in lui la competenza e l'equilibrio con cui parlava per far capire a noi tutti e ai coordinatori esecutivi, le necessità dettate dalla legge in materia di sicurezza. Noi macchinisti svolgiamo mansioni di sicurezza (dalla declamatoria delle disposizioni di RFI) che va direttamente offerta alla utenza, passa tutto nelle nostre mani che sono diventate bucate e che non si stringono più tra loro. Dante ti sono vicino e spero che la sanzione a te inflitta sia ritirata e che da oggi prenda l'avvio una nuova stagione sindacale. Un caloroso abbraccio dal tuo amico.

B.R. - Napoli

Dopo la proposta di 7 giorni di sospensione, al collega RLS della Sicilia, dopo avere licenziato i 4 colleghi genovesi colpevoli di aver collaborato alla tramissione Report, dopo aver licenziato un capotreno a Roma colpevole di aver applicato i regolamenti aziendali, il Gruppo FS continua la propria politica di repressione, intimidazione nei confronti dei lavoratori e dei suoi rappresentanti. Solidarietà al Collega Dante De Angelis.

P.S.: continuate a collaborare con l'azienda nei doppi giri, straordinari, flessibilità, volontarie,... buon lavoro.

RLS S.M. - Verona

Ciao Dante, ti ho conosciuto a Verona quando sei venuto con i probiviri del sindacato. In quella occasione ho capito di che pasta sei fatto, la tua tenacia, la tua passione verso le cose giuste, il modo intelligente con cui cerchi di affrontarle, lo sforzo che facesti per mettere da parte le fazioni e le linee sindacali esaltando la logica che voleva scavalcare le scaramuccie interne. Sei tra quelli (oggi rari) che mi hanno lasciato una bella impressione dentro, una persona buona, seria ma decisa. Non vado oltre con le parole, ma sono profondamente addolorato nel vedere come la barbarie dell'arroganza possa essere arrivata a tali ritorzioni e cattiverie. Mi aspetto che tutti uniti si riesca a fermare questa arroganza che sta tentando di soffocare la dignità e i diritti dei lavoratori. Un caloroso abbraccio.

G.P. - Trento



Un personaggio scomodo che della sicurezza del trasporto ha fatto la sua bandiera e una ragione di vita, sia per i lavoratori che per l'utenza. È stato licenziato per aver preteso il rispetto di leggi e mandati sanitari.

È stato licenziato per aver anteposto l'interesse pubblico a quello privato della propria persona.

Presidente di ALSADISI, Carlo Sabucco

Caro Dante.

anche se non ci senti tutti, anche se non ci vedi tutti, ci siamo tutti!!

ciao

gp

A Dante, con affetto, solidarietà, rabbia e speranza. La solidarietà di comprendere che al tuo posto ci potrebbe essere ognuno di noi.

La rabbia di veder il nostro impegno a tutela del nostro lavoro, colpito con veri atti di rappresaglia.



La speranza, stanne certo, che NON SEI STATO, NON SEI E NON SARAI SOLO!

Un sentitissimo abbraccio

P. C. - Reggio Calabria.

Caro Dante,

ho appreso con sgomento, prima, e con rabbia, poi, il vile atto repressivo di cui sei stato vittima.

La tua dedizione a difendere i "miei" diritti ti ha reso oggetto di questa arrogante prepotenza.

Miei, si, come "mia" sento l'ingiustizia che ha ti ha colpito. Ho sempre creduto che un uomo costruisca la sua dignità solo attraverso quello che, egli, riesce a dare, agli altri, con sacrificio e sofferenza.

Lotterò con la tua stessa dedizione al fianco di tutti coloro, tanti, disposti a difendere i tuoi diritti con sacrificio e sofferenza. Tu sei un uomo dignitoso.

Io vorrei diventarlo.

Con stima e affetto.

A.C. - Bologna

Ciao Dante! Ti esprimiamo tutta la nostra solidarietà con la speranza che l'azienda ritiri immediatamente il provvedimento. Sei uno di noi e in questo momento vogliamo esserti accanto in qualsiasi modo.

I.V. e tutto il Pdm di Verona della Pax

Caro Dante

vorrei esprimerti tutta la mia solidarietà e affetto, per quanto accaduto. A questi atteggiamenti provocatori e arroganti risponderemo semplicemente RESISTERE........ RESISTERE....... e se vogliono licenziarne UNO allora che ci licenzino TUTTI.

Siamo con te. Saluti

G.C. - Grosseto

...e adesso licenziateci tutti!

Hanno licenziato Dante De Angelis, r.l.s., macchinista, ferroviere.

Lo hanno licenziato senza preavviso perche' lotta contro il vacma, perché difende la sicurezza nello svolgimento del proprio servizio.

Lo hanno licenziato, invece di premiarlo, come hanno fatto con i 4 colleghi genovesi che avevano osato "parlare" a report.

...e adesso licenziateci tutti!

LA MIA SOLIDARIETA' DI MACCHINISTA E' IN PRIMA FILA E SONO TOTALMENTE VICINO AL COL-LEGA DANTE

"PUNISCINE UNO PER EDUCARNE CENTO" Questo è il nuovo metodo direttivo. UNITI E COMPATTI RISPONDIAMO CON: "LOTTA DURA E SENZA PAURA".

VKK.

Totale e incondizionata SOLIDARIETA' a Dante. La storia si ripete.....Ci auguriamo che gli errori commessi in occasione dei licenziati di Report ci siano serviti di lezione e oggi si sappia reagire a questa grave ingiustizia con la necessaria

fermezza.

Comitato di Solidarietà ai Ferrovieri Licenziati.

Lino Arturo Giacobbe

Carissimo Dante,

La Tua lotta è la Nostra Lotta, il Tuo credo è il Nostro Credo, Non sarai mai solo un abbraccio di solidarietà.

da A. U. - Settore Manovra

Caro collega,

hai tutta la mia solidarietà. Non ci conosciamo eppure mi sento vicino a te in questo difficile momento che attraversi. Io non sopporto la "lotta dura senza paura" soprattutto quando chi dovrebbe difenderci preferisce rimandare il problema anziché risolverlo e difenderci (spero lo facciano almeno adesso!). Tuttavia riconosco che se non ci fossero uomini con ideali forti, dei quali tu sei sicuramente un degno rappresentante, nulla di questo nostro amato e odiato lavoro verrebbe conosciuto.

Viva la libertà!

Un amico - macch. A.L.P. - ITP Milano

**

Questa volta non la spunteranno. Sii forte come sei sempre stato.

Marco

Esprimo tutta la mia solidarietà al Sig. De Angelis. Condanno il comportamento arrogante dell'azienda. Mi impegno a coinvolgere i rappresentanti dei PILOTI per portare in modo corale la solidarietà di tutti i ns colleghi. Anche se lavoriamo in settori diversi subiamo le stesse prevaricazioni. Il sindacato deve imparare a lavorare in sinergia: sarà questa la nuova frontiera per contrastare la completa assenza di etica, moralità e di rispetto che i dirigenti manifestano in ogni occasione.

Mario LEONE Comitato Piloti FILT-CGIL PILOTI

FORZA DANTE, i colleghi veri non ti abbandoneranno, questo è il momento di tirare fuori gli attributi, una volta per tutte e mandare a casa questa banda di incompetenti, iper-retribuiti che ha portato le ferrovie dello stato allo sfascio totale, che è sotto gli occhi di tutti, ...o sarà la fine.

ciao da Antonino D.G.O.L. Genova

Che di persone come te, purtroppo per la nostra categoria, ce ne sono poche !!!!!!!!

Colleghi MACCHINISTI, SVEGLIATEVI invece di pensare a fare solo i doppi giri, quello che e' successo a Dante puo' succedere ad ognuno di noi.

Dove sono i Sindacati?

E ora di finirla...., basta,non ne possiamo piu'.

A CASA I DIRIGENTI CHE HANNO FIRMATO QUESTO ASSURDO PROVVEDIMENTO!

Ciao Dante, sono sicuro che presto tornerai sui treni, sicurissimo, perche' senza persone come te, sarebbe inutile lottare.

A.L. Milano

I MACCHINISTI DI ROMA S. LORENZO SONO CON DANTE DE ANGELIS

Il 4 febbraio siamo arrivati a Bologna, io e Roberto, con il 582. Sapendo che Dante aveva iniziato la procedura di scambio di M 40, perché l'ETR del 9311 era attrezzato con l'UOMO-MORTO, siamo andati a dargli un po' di conforto anche se a lui non manca certo il coraggio.

Erano le 12,20 e già c'era uno schieramento di forze degno di una retata antimafia: Agenti Polfer, Questore di Bologna, Agenti in borghese e vari funzionari F.S.

Alla luce delle nostre esperienze in casi analoghi, è nato subito il sospetto che tutto ciò fosse stato preparato e le operazioni di trasmissione dei dispacci fossero volutamente rallentate dall'Azienda fino a far maturare al treno 86 minuti di ritardo.

Abbiamo capito che questa volta Dante stava rischiando più del solito e, pertanto, era necessario creare intorno a lui una cortina di solidarietà. Con un gruppo di macchinisti (17), abbiamo scritto un volantino di sostegno alla sua attività di R.L.S., rinnovandogli la nostra fiducia e diffidando l'Azienda dall'attuare forme di intimidazione e ritorsioni verso chiunque.

In breve tempo siamo stati contattati da tantissimi colleghi che volevano essere aggiunti alla lista che è stata più volte aggiornata. Siamo arrivati a 150 firme ma potevano essere molte di più se

la triste vicenda del LICENZIAMENTO non ci avesse così tanto impegnato in questi ultimi giorni.

Ora, purtroppo, serve molta più solidarietà: credo che la raccolta debba proseguire oltre il Deposito di Roma, quindi vi invito a promuoverla in tutti gli Impianti e ad inviarmi gli elenchi alla seguente e-mail: < marcocrociati@interfree.it >. Grazie a tutti.

Macch. Marco Crociati - I.T.P. ROMA S. LORENZO

Ancora a Ballarò

Grazie Diliberto



Diliberto alla trasmissione del 17 marzo ha esordito presentando il foglio di licenziamento di Dante e chiedendo a Trenitalia di attendere durante la trasmissione una telefonata che riassumesse i 5 licenziamenti delle ferrovie (Dante più i 4 di Report). al termine della trasmisione nessuna telefonata è arrivat ma Diliberto si è impegnato di portare questi licenziamenti in discussione nel prossimo parlamento.

I senatori Brutti e Zanda: Riassumetelo

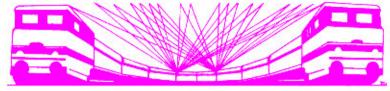
(AGI) - Roma, 17 mar. - I senatori Luigi Zanda (Margherita) e Paolo Brutti (Ds), in una lettera inviata al presidente e amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Elio Catania, chiedono chiarimenti sulle motivazioni che hanno portato al licenziamento del macchinista e dirigente sindacale Dante De Angelis. "Licenziamento - scrivono i parlamentari - che pare legato alle sue proteste per l'utilizzo da parte di Trenitalia del pedale così detto 'a uomo morto' collegato alle apparecchiature di sicurezza". "Anche la stessa Autorità giudiziaria e numerosi illustri esperti - precisano Zanda e Brutti - hanno formulato consistenti riserve sull'utilizzo da parte dei macchinisti delle Ferrovie dello Stato di un meccanismo rimasto pressoché invariato da ben 70 anni, di dubbia efficacia, che li obbliga ad azionare ogni 55 secondi un pedale, pena l'immediato arresto del convoglio loro affidato".

Nella lettera, oltre alla richiesta di chiarimento, i senatori Zanda e Brutti, componenti della commissione trasporti di Palazzo Madama, sottolineano "la necessità che le Ferrovie dello Stato conservino uno stile di gestione aziendale che non ricorra al licenziamento dei sindacalisti, ma che anzi preveda con le organizzazioni sindacali un colloquio fattivo per trovare le migliori soluzioni ai numerosi problemi legati al funzionamento delle nostre ferrovie". Tra l'altro, si legge nella lettera: "negli ultimi tempi i viaggiatori e l'opinione pubblica hanno lamentato disservizi molto gravi delle nostre ferrovie e talvolta, tali disservizi hanno provocato incidenti anche gravi. Nella scala delle responsabilità per le attuali condizioni delle ferrovie italiane - concludono Zanda e Brutti - non ci sembra che Dante De Angelis occupi un posto così di rilievo da fargli meritare il licenziamento".

ALTRE ATTESTATI DI SOLIDARIETÀ SONO GIUNTI DA BERTINOTTI, PECORARO SCANIO, MALABARBA E ALTRI ONOREVOLI E DAL CONSIGLIO PROVINCIALE DI FIRENZE. ED UNA LETTERA DI SOLIDARIETÀ È GIUNTA DA GIULIANI (OR.S.A. P.V. ROMA). SONO GIUNTE ANCHE LE SOLIDARIETÀ DEL SULT E DELLA CUB CHE HANNO SEMPRE PARTECIPATO ALLE MANIFESTAZIONI

PER CONOSCERE... PER DISCUTERE... PER LOTTARE

DAL 1908 A FIANCO DELLE LOTTE DEI MACCHINISTI



RIVISTA AUTOGESTITA • SENZA CENSURA • AUTONOMA DAI PARTITI • DAI SINDACATI • DALLA PUBBLICITÀ

MACCHINISTI IL MOMENTO È GRAVE E NECESSITA DELLA NOSTRA UNITÀ ABBONATEVI E PROPAGANDATE IL GIORNALE

Per contattarci

FS 967.2218 TEL. 055 480166 E-mail: inmarcia@tiscalinet.it FAX 055 4631872 Via del Romito 7 50134 FIRENZE

Abbonamento 14 €

comprensivo dell'agenda 2007

Promozionali per nuovi assunti 7 € Telefonate in redazione o rivolgetevi ai rappresentanti

E NOSTRE PUBBLICAZIONI



Cravatte eleganti con logo di Ancora In Marcia e porta chiavi 5 euro



ABBIAMO AGGIORNATO E RISTAMPATO LE GUIDE PRATICHE DI ALCUNI MEZZI DI TRAZIONE:

E 444 R; E 632/633/652 I PARTE E II PARTE; E 656; E 646 NAVETTA.

SONO DISPONIBILI ANCORA: ALE 601; E 656 CE; ETR 460: ALE 642

OGNI LIBRETTO € 2,5 PREZZO SPECIALE PER GLI ABBONATI



... E SETTE! ANCHE

Dopo Livorno, Savona, Genova, Chiavari, La Spezia e Prato, contro l'"Uomo morto" si esprime anche la Usl di Bologna

Dedichiamo spazio alla prescrizione della Usl di Bologna per l'interessante indagine condotta sui macchinisti su delega della stessa Procura della Repubblica che si occupa dell'incidente di Crevalcore del 7/01/2005 (17 vittime). Difatti, l'incidente è imputato al macchinista (deceduto anch'esso nel l'impatto) che stava utilizzando la contestata apparecchiatura "uomo morto". Nelle pagine che seguono pubblichiamo gli aspetti più interessanti dell'indagine.

(...)

La mansione del macchinista è complessa. In ogni cabina di guida il macchinista è impegnato in una serie di attività connesse con la gestione della marcia del treno con operatività obbligatoria da rispettare durante il servizio di condotta ed ha a disposizione alcuni punti di interfaccia e di dispositivi, la cui ubicazione è diversa nei diversi tipi di rotabili su cui è installata.

Nell'esecuzione dei suoi compiti, il macchinista si deve quindi attenere a regole e procedure standardizzate, ma che richiedono anche una certa autonomia decisionale, ed è gravato da una elevata responsabilità, che comporta un sovraccarico psichico.

()

I principali rischi occupazionali cui è esposto il personale di guida possono essere: rumore, vibrazioni, microclima sfavorevole e mediocre qualità dell'aria indoor, campi elettromagnetici, condizioni illuminotecniche carenti, costrittività posturale, lavoro a turni.

La necessità di vigilanza, l'impossibilità di fermare il treno in caso di sonno o altre esigenze fisiologiche, i vincoli ergonomici, legati alla postura e al particolare ambiente della cabina di guida, costituiscono i principali fattori di affaticamento.

(...)

Il problema del VACMA come nuovo e potenziale fattore di rischio lavorativo è insorto quando RFI (Rete Ferroviaria Italiana), il gestore di infrastruttura, al fine di incrementare la sicurezza della circolazione dei treni, con disposizione n. 35 del 22/11/2002, ha disposto a tutte le Imprese Ferroviarie di attrezzare con tale dispositivo – specificandone i requisiti funzionali con disposizione n. 36 del 27/11/2002 – tutti i locomotori utilizzati sulla rete ferroviaria italiana.

I macchinisti, attraverso le loro organizzazioni sindacali, hanno infatti denunciato, dopo breve tempo di sperimentazione, che l'introduzione del VACMA aveva sensibilmente peggiorato le condizioni di lavoro, sia per gli aspetti ergonomici, sia anche per quelli relativi alla sicurezza.

(...)

L'indagine sui possibili effetti sulla salute e sicurezza dei macchinisti è entrata nel vivo il 17.2.2005 (questa unità operativa aveva comunque iniziato a prendere in esame il problema nel luglio del 2003) con un sopralluogo su due treni dotati del meccanismo VACMA, lungo il percorso Bologna-Rimini e ritorno (traporto regionale); ha partecipato al sopralluogo anche la Direzione Provinciale del Lavoro di Bologna – Servizio Ispettivo – e due funzionari della Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia.

(...)

Per approfondire la valutazione dei possibili effetti che l'utilizzo del dispositivo VACMA può determinare sulla salute e sulla sicurezza alla guida, è stata dunque fatta una ricerca utilizzando un questionario a risposta anonima, inviato a tutti i macchinisti dipendenti delle tre divisioni – passeggeri, trasporto regionale e cargo – che hanno sede e datore di lavoro delegato a Bologna.

Acquisiti gli elenchi nominativi dei macchinisti delle diverse sub-unità regionali ed i loro indirizzi dagli uffici di riferimento, si è proceduto nel periodo aprile-maggio 2005 all'invio a domicilio del questionario con una lettera di presentazione dello studio ed una busta affrancata per il ritorno.

Complessivamente sono stati inviati 982 questionari pari alla totalità dei macchinisti dei diversi settori di trasporto ed in particolare:

- 194 settore passeggeri nazionale e internazionale,
- 400 trasporto regionale,
- 388 settore cargo

(...)

RISULTATI

La chiusura dell'indagine è stata fissata al 20/7/2005. Entro tale data sono pervenuti compilati 548 questiona-

LA U.S.L. DI BOLOGNA

Bologna stralcio prescrizione Usl

(...)

A conclusione dell'indagine delegata in oggetto sugli effetti per la salute e sicurezza degli agenti di condotta connessi all'uso del dispositivo "vigilante" o "VACMA", di cui si allega la relazione (All.1), sono state individuate inosservanze in materia di igiene e sicurezza del lavoro, in specifico all'art. 35 del Dlg. 626/94, in quanto con tale dispositivo si sono introdotti:

- Nuovi elementi di ripetitività, monotonia e costrittività, fonte di fatica psichica e stress.
- L'obbligo assumere posture incongrue in postazioni di lavoro, come si è visto già all'origine carenti da un punto di vista già all'origine carenti da un punto di vista ergonomico.
- Possibile riduzione della vigilanza esterna, derivante dalla costrizione ad una maggiore attenzione verso l'interno della cabina di guida.

(...)

ri; 50 sono ritornati al mittente per mancato recapito. Il tasso di risposta complessiva è stato del 59%.

Tutti i questionari sono risultati validi per l'elaborazione... (e) ... i rispondenti sono rappresentativi della intera popolazione dei macchinisti per divisione di appartenenza.

L'età media dei rispondenti è di 42,12 anni ed un'anzianità lavorativa media di 18,3.

(...

Tabella 2 – Classi di anzianità lavorativa dei rispondenti

Classe	Anni di lavoro	n
Classe 0	Non risponde	40
Classe 1	1 anno	19
Classe 2	2-5 anni	61
Classe 3	6-10 anni	39
Classe 4	11-20 anni	171
Classe 5	21.30 anni	160
Classe 6	Oltre 30 anni	58

Il lavoro è percepito da oltre la metà del campione (56,7%) come mentalmente molto impegnativo; l'ambiente lavorativo viene considerato dal 58,4% dei soggetti da abbastanza sgradevole a sgradevole. In particolare viene lamentata dalla quasi totalità dei rispondenti (98,5%) la presenza di rumore ed un'elevata percentuale segnala un cattivo microclima (82,2%) ed una postura incongrua (61,45%). Il 21,6% evidenzia come fattore di disturbo la scarsa pulizia delle cabine di guida.

 (\ldots)

Oltre il 90% dei macchinisti ritiene che esistano situa-

zioni o dinamiche che possono indurre più o meno frequentemente errori di percezione e oltre il 70% riferisce di aver avuto episodi di percezione alterata o ritardata.

Le cause vengono per lo più attribuite ad orari o turni (38,3%) o a fattori ambientali interni (23%) o esterni (16,4%).

Nella tabella successiva (tab. 8) sono visibili le condizioni individuate in forma libera dai rispondenti come potenziali o concrete cause di percezioni errate o ritardate, raggrupate in categorie chiuse per l'elaborazione.

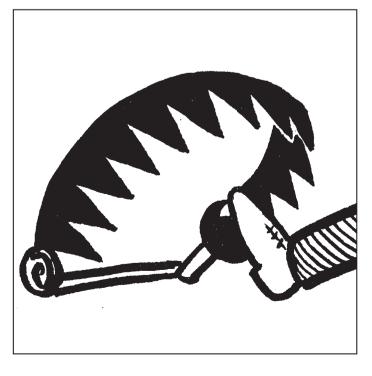


Tabella 8 – Osservazioni aperte sulle possibili cause di errore di percezione o sulle cause di errore concretamente verificatesi trasformate in categorie chiuse (totale 485 rispondenti)

Causa di errore	N	% su totale rispondenti
1 – Cattiva visibilità (per vetri sporchi, sole negli occhi, nebbia, cattiva condizioni atmo- sferiche), rumore (disturbi acustici)	246	50,7
2 – Uso VACMA	87	17,9
3 - Stress generico o lavorativo	29	6,0
4 - Stress extralavorativo specificato (pro- blemi familiari, preoccupazioni personali)	5	1,0
5 – Stanchezza (mancato riposo, fatica fisica, superlavoro, cattiva salute)	120	24,7
6 – Fattori tecnici-organizzativi (sovrapposi- zione di mansioni, guasti alle apparecchiature, turni ed orari critici, tempi insufficienti, ecces- so di ripetitività)	160	33,0
7 – Segnaletica (cattiva segnaletica lungo il percorso, segnali nascosti o mal posti, vele quadre, confusione tra segnali)	120	24,7
9 – Altro (distrazione da cellulare o da altri motivi, problemi di digestione, risposte poco chiare)	131	26,8

L'84,5% ritiene che vi siano variazioni della condizione di viaggio ad agente unico o con doppio agente di macchina e che questo sia imputabile al maggior stato di tensione e/o allo stress, alla minor sicurezza alla guida, alla maggior possibilità che si verifichino errori e distrazioni nella conduzione del treno ad agente unico. Si precisa che molti di coloro che hanno risposto negativamente a questa domanda (6,4% pari a 35 soggetti) o non hanno risposto (9,1% pari a 50 soggetti), hanno anche aggiunto di non aver mai viaggiato ad agente unico.

(...)

Circa gli effetti acuti sullo stato di salute-benessere degli utilizzatori, vengono attribuiti all'utlizzo del dispositivo VACMA reazioni/percezioni prevalentemente a carico dell'apparato muscolare (33,3%), psichico (25,33%) e osteoarticolare (15,82%) (Tab. 10)

In attesa del prossimo disastro?

Nonostante le USL, la comunità scientifica e gli incidenti ferroviari mostrano con una coerenza disarmante come, in realtà, l'apparecchiatura uomo morto sia inutile e dannosa, il "sistema" (FS e Ministero) fa finta di niente.

È del tutto evidente che scommette sulla nostra stanchezza, sulla nostra rassegnazione.

Dunque, resistere, resistere, resistere, perché dietro l'UOMO MORTO c'è l'Agente Solo e dietro ci sono i ... disastri ferrovieri e la nostra stessa vita.



Tabella 10 – Presenza di reazioni/percezioni inerenti l'uso del VACMA

Reazione al VACMA	n	% sui rispondenti alla domanda (501)
No	16	3,2
Si, a carico dell'apparato muscolare	375	74,8
Si, a carico dell'apparato osteoraticolare	178	35,5
Si, a carico dell'apparato car- diovascolare	34	6,8
Si, a carico dell'apparato visi- vo	27	5,4
Si, a carico dell'apparato psi- chico	285	56,9
Si, a carico dello stato di vigi- lanza/veglia	126	25,1
Si, altro	84	16,8

A questa domanda era possibile dare risposta multipla; la maggior parte di coloro che hanno risposto affermativamente si è orientata verso la scelta di una (31,5%) o due (34,2%) opzioni; il 25,3% ha optato per tre risposte.

Il 46,1% dei rispondenti associava reazioni a carico dell'apparato muscolare a reazioni a carico della sfera psichica; il 27,4% reazioni a carico dell'apparato muscolare e osteoraticolare.

Non hanno dato risposta a questa domanda 47 soggetti, conformemente all'atteso (il dato corrispondente a quanti non avevano mai utilizzato il dispositivo), 16 hanno riferito di non aver avuto alcuna reazione/alterata percezione a seguito dell'utilizzo.

Nella categoria altro sono state date tutte definizioni

Un sistema "malato"

Per affermare i propri diritti ai lavoratori non basta più né la legge, né le disposizioni degli organi di vigilanza. Negli ultimi 30 anni c'è stato un totale capovolgimento del sistema.

Ad esempio circa 1 anno fa, la Procura di Lucca ha chiesto alla Polfer un'indagine sui ritardi dei treni nel tratto Firenze-Viareggio. Sono stati rilevati oltre 900 disservizi. Circa 8 per presunta responsabilità dei ferrovieri. Sei ferrovieri (3 macchinisti e 3 Cst) sono stati denunciati per interruzione e/o turbativa di pubblico servizio. Dei restanti 900 casi... nessun colpevole.

negative relative al VACMA, come disturbo generalizzato, aumento dello stato di tensione, della fatica, dello stress.

Alla domanda realtiva all'anticipo del "consenso periodico" richiesto dal dispositivo VACMA, 1'85,2% dei lavoratori risponde affermativamente (no risponde 1'8,8%).

Quasi la totalità dei macchinisti che hanno risposto si alla domande ne hanno precisato il motivo (448 su 467). La ragione prevalentemente indicata è quella legata alla fastidiosità del suono prodotto dal sistema (32,4% di coloro che hanno indicato la ragione), seguita dal timore di un arresto del treno provocato dal dispositivo nel caso in cui il consenso per una qualsiasi ragione non venisse dato (23,9%). Le altre ragioni sono evitare la

Tab. 11 – Distribuzione delle risposte relative alle cause di anticipo del consenso (448 rispondenti/alcuni hanno indicato più di una ragione)

Cause	N	% sui rispondenti alla domanda
Per evitare il fastidio provocato dal suono del sistema	145	32,4
Per timore di non riuscire ad evi- tare l'arresto del treno	107	23,9
Per automatismo	90	20,0
Per non essere di distratto/per evitare la sovrapposizione di più segnalazioni acustiche	70	15,6
Per nervosismo/ansia	42	9,4
In situazioni particolari di con- dotta per poter programmare le altre attività	28	6,2
Perché indotto in errore da altri segnali	13	2,9
Altro	14	3,1

distrazione provocata dal suono del dispositivo e la sovrapposizione di segnalazione acustiche (15,6%). Associato a queste ragioni spesso compare l'automatismo (indicato dal 20% sia come sola ragione o come conseguenza delle precedenti) e il nervosismo / ansia / stato di tensione (indicato dal 9,4% come sola ragione o come conseguenza delle precedenti).

Al di là delle ragioni evidenziate, si ritiene che il fatto che la grande maggioranza dlele persone anticipi il consenso periodico richiesto dal dispositivo sia particolarmente interessante, perché dà evidenza di come il sistema induca l'effettuazione di operazioni monotone e ripetitive.

(...)

Nel 67,7% dei questionari è stata compilata la parte relativa alle osservazioni in forma libera. Più della metà (56,2%) erano osservazioni su criticità riconducibili al VACMA e sono pertanto state ricondotte per l'analisi a categorie chiuse dettagliate, in considerazione anche degli obiettivi dello studio. (tab. 12)

Tabella 12 – Osservazioni generali libere a fine questionario trasformate da risposte aperte in categorie chiuse (371 rispondenti)

Osservazioni	n
Cat. 1 Elementi positivi del VACMA	1
Cat. 2 Cattiva ergonomia legata all'uso del VACMA (postura scorretta, senso di costruzione, aumento della fatica, ripetitività)	86
Cat. 3 – Calo dell'attenzione alla guida (aumento della distrazione, ostacolo a concentrarsi su segnaletica ed altri elementi importanti) a causa del VACMA	147
Cat. 4 – Aumento dello stress (ansia, anticipazione per avviare al disturbo acustico, nervosismo) a causa del VACMA	96
Cat. 5 – Dolore fisico (disturbi e dolori generici e specifici, cefalea, dolore arti inferiori) legato all'uso del VACMA	38
Cat. 9 – Altro (argomenti diversi del VACMA, risposte vaghe e poco chiare, lamentele su fattori organizzativi legati al lavoro, riferimenti al maggior disagio nella guida ad agente unico, lamentele sulla scarsa pulizia della cabina, su mancanza di spazio e di ergonomia alla guida, sul cattivo microclima, proposte alternative per la sicurezza, apprezzamenti sul SCMT se slegato dal VACMA)	283



VALUTAZIONE DEI RISULTATI

I macchinisti che hanno risposto al questionario ritengono di svolgere un lavoro molto impegnativo, in un ambiente per lo più sgradevole, in cui operano molteplici elementi di disturbo, tra cui vengono individuati in particolare rumore, microclima e postura.

Vi sono diverse condizioni che fanno sì che possano esserci episodi di percezione errata e concretamente: il 71,6% complessivo dichiara di esserne realmente incorso. Le ragioni chiamate in causa sono le più varie, ma in prevalenza vengono imputate ad orario/tirni di lavoro. La condotta ad agente unico si viene ad inseire in que-

La condotta ad agente unico si viene ad inseire in questo contesto, causando ulteriori variazioni.

Sempre in questo contesto si viene ad inserire il dispositivo VACMA in grado di causare reazioni/percezioni particolari individuate come disturbi che permangono a fine turno.

Coerentemente all'atteso tali disturbi sono per lo più riferiti a carico dell'apparato muscolare (il dispositivo costringe ad una postura fissa), e dell'apparato psichico (al dispositivo viene attribuita la capacità di causare deconcentrazione alla guida e conseguentemente di determinare un maggiore affaticamento).

Il sistema richiede l'effettuazione di operazioni con cadenza periodica che si configurano come operazioni ripetitive che comportano monotonia e costrittività e possono indurre stress e disturbi di ansia.

Non vi è evidenza di una associazione tra reazioni/percezioni particolari dopo l'uso del dispositivo VACMA e anzianità lavorativa o età.

Sotto il profilo ergonomico la postura imposta dal VACMA risulta scomoda anche se il piede è appoggiato sul pedale e quindi lo sforzo è ridotto – e c'è un pulsante a sinistra del guidatore usato durante le manovre che consente di assumere una diversa posizione alla guida.

I macchinisti affermano che la ripetitività richiesta dal dispositivo, indipendentemente dalle condizioni di marcia e di velocità del treno, distrae dalla guida, instaurando una condizione inconscia di normalità fittizia e di consenso alla marcia del convoglio, soprattutto durante la visualizzazione difficoltosa dei segnali ad esempio per nebbia o abbagliamenti solari e la ricerca di punti di arresto del treno.

In molte circostanze, dovendo costantemente mantenere attivo il sistema V.A.C.M.A., l'attenzione del macchinista viene sistematicamente diretta all'interno della cabina di guida, con cincremento dello stress e della fatica.

CONCLUSIONI

Dalle considerazioni sopraesposte si può pervenire in

conclusione a rispondere in modo fondato al quesito posto dall'Autorità Giudiziaria: se nella vicenda del dispositivo "VACMA" sussistano dei fatti di rilievo penale ed in caso affermativo quali norme risultino violate.

La risposta è affermativa, tenendo conto anche in queste conclusioni dei diversi altri fattori che come si è visto concorrono a definire gli elementi critici della condizione di lavoro del macchinista ed interagiscono in modo sinergico tra di loro.

Nella conduzione dei treni di non recente generazione, i principi ergonomici classici che riguardano:

- l'interfaccia uomo-macchina,
- l'interfaccia uomo-ambiente,
- l'interfaccia uomo-organizzazione presentano ancora diversi risvolti critici.

Il dispositivo VACMA è stato direttamente inserito in tale contesto e nella sua progettazione e realizzazione appare non siano state adeguatamente analizzate singolarmente e nella loro interazione:

- l'impegno richiesto dalla mansione
- i meccanismo sensoriali di ricezione
- i comandi
- il posto di lavoro: la postura e lo spazio
- l'ambiente: condizioni uditive e visive
- l'organizzazione di lavoro: turni e carichi di lavoro

Il VACMA tra i diversi dispositivi presenti in cabina di guida è in ordine cronologico uno dei più recenti, risulta anzi che in diversi locomotori sia ancora in corso di installazione.

E' un dispositivo che è stato quindi progettato e realizzato in vigenza del Dlg. 626/94 ed è in riferimento a questo decreto che vengono individuate le carenze. Tele dispositivo:

- introduce nuovi elementi di ripetitività, monotonia e costrittività, fonte di fatica psichica e stress
- obbliga ad assumere posture incongrue in postazioni di lavoro, come si è visto già all'origine carenti da un punto di vista ergonomico.
- È plausibile che possa favorire, come dichiarano i macchinisti, la riduzione della vigilanza esterna, perché costringe ad una maggiore attenzione verso l'interno della cabina di guida.

Un'altro macchinista morto: Agente unico e pedale!

GARBAGNATE, DOVE STA L'ERRORE UMANO

La ferrovia Milano—Saronno, gestita dalle FNME, è la linea più trafficata della Lombardia: cinquecento treni al giorno che trasportano 100mila viaggiatori, le nostre in confronto sono linee a scarso traffico. Velocità max 120 km/h, sistema BEACC, quattro binari, due della "locale" e due della "diretta". Su quest'ultima transita normalmente il "Malpensa Express", convoglio TAF che collega ogni mezz'ora l'aeroporto al capoluogo lombardo.

Linea Milano—Saronno, ore 21 del 14 marzo 2006.

Sulla "diretta" in direzione Milano un treno viaggia a 20 km/h, pare per problemi alle boccole. Tra pochi minuti sullo stesso binario dovrebbe transitare il 380 "Malpensa Express", di conseguenza da Saronno lo instradano sulla "locale" fino a Garbagnate dove, una volta superato il treno in avaria. verrà immesso sulla "diretta" con una deviata a 60 km/h. In direzione opposta viaggia l'omnibus 883, vecchie elettromotrici 740 e rimorchiate, che ha appena effettuato servizio viaggiatori alla fermata di Serenella. L'omnibus riparte e. dopo aver superato a via impedita il segnale che protegge la deviata, si scontra a circa 50 km/h con il 380 in traversata. Due pezzi del "malpensa Express" si rovesciano su un fianco. Muore Giuseppe Girola, macchinista quarantunenne dell'omnibus, una quindicina di passeggeri rimangono feriti, di cui sei seriamente. La linea rimane interrotta per due gior-

Da subito si ipotizza l' "errore umano". Il treno investitore, condotto ad agente solo come tutti i treni delle Nord, era sprovvisto di Ripetitore Segnali ma dotato di apparecchiatura Vigilante. Il sistema Vigilante in uso sulle Nord si potrebbe per assurdo definire "non invasivo": ovvero è un sistema di Uomo Morto che si realizza semplicemente premendo il pedale, la sua efficacia in caso di malore del macchinista è tutta da dimostrare... Un meccanismo ed un funzionamento che si

commentano da sé. Il tutto sembra incredibile, una concomitanza di condizioni negative, quanto di peggio si possa immaginare.

La linea come detto è attrezzata con Blocco Elettrico a Correnti Codificate, la presenza di RS a bordo avrebbe evitato il disastro: ma la RS sulle elettromotrici 740 non è mai stata installata

Sulle Nord l'Agente Solo viaggia con l'Uomo Morto: un Doppio Agente senza Uomo Morto avrebbe evitato il Morto (e i feriti).

Il 16 marzo un macchinista FNME, rispondendo al giornalista di "Repubblica" che gli domandava perché i trenta convogli 740 ancora in circolazione non fossero stati dotati di RS, dichiarava: "L'ultima ristrutturazione risale a oltre dieci anni fa. Per risparmiare non li hanno dotati di questo dispositivo di sicurezza. La pressione della Regione sulle Nord perché risparmiassero in attesa dell'arrivo dei treni nuovi è stata fortissima. Sono già in ritardo di oltre un anno e forse non arriveranno prima del 2007".

Tutto chiaro, dunque. I vertici FNME sarebbero stati dissuasi dai politici ad installare la tecnologia su mezzi oramai considerati obsoleti ed in via di sostituzione. Che però a tutt'oggi circolano regolarmente, guidati da un solo macchinista.

Tale affermazione non deve stupire. La nostra regione, come ci viene ricordato a più riprese dai media, è la



"locomotiva d'Europa", abbiamo standard produttivi e flussi finanziari da primato continentale, come e più dei land tedeschi. Ma la Lombardia, va ricordato, parallelamente ha un altro primato: quello delle morti sul lavoro, numeri da brividi. Il prezzo pagato dai lavoratori per l'altrui benessere e l'altrui profitto è elevatissimo.

In tale realtà, che mostra così tutte le sue contraddizioni, eccoci dunque al paradosso: sulla linea ferroviaria più trafficata della regione più ricca d'Europa viaggiano motrici condotte da un solo macchinista, la cui unica "tecnologia" installata a bordo è... un pedale

Il macchinista FNME ha altresì dichiarato: "Quando si guasta la ripetizione del segnale lo segnaliamo sempre. Ma a volte passano anche due giorni prima che qualcuno lo ripari".

Come si può operare in condizioni simili?

Intanto siamo qui a piangere un altro macchinista come noi, l'ennesimo che se ne è andato, che va ad aggiungersi alla lista di ferrovieri FS che la ristrutturazione ferroviaria sta allungando sempre più. Ultima vittima di un sistema che genera disastri.

L'unico errore umano è quello di non ribellarsi.

Alessandro Pellegatta



DANTE CI SCRIVE E RINGRAZIA

Cari amici, cari compagni di lavoro,

sento il dovere di scrivere qualche riga per esprimere la mia gratitudine a tutti voi per il sostegno, il calore, l'affetto e la solidarietà che ho sentito intorno a me in questi giorni difficilissimi.

Se sono riuscito finora a mantenere la calma e la lucidità necessaria per reagire in modo razionale lo devo soprattutto a voi, alla rete di protezione materiale e psicologica che mi avete steso intorno. Mi sorregge la profonda convinzione che il mio licenziamento è un atto ingiusto, adottato col preciso scopo di colpire anche tutti voi. Lo riconosce il mondo politico, quello sindacale, la comunità scientifica, l'opinione pubblica. Anche la parziale marcia indietro aziendale che legittima. di fatto, il rifiuto dell'Uomo Morto conferma ciò. E' stato un atto di terrorismo psicologico per metter in discussione conquiste e diritti, nelle ferrovie e nell'intero mondo del lavoro, un atto che compromette la possibilità stessa per il sindacato e i lavoratori di organizzarsi e difendere le loro condizioni materiali di vita. Un tentativo di neutralizzare, il corpo vivo del Sindacato, il ruolo delle Organizzazioni e la figura del RLS; un mezzo spicciolo e brutale per eludere i gravissimi problemi di sicurezza nel nostro Paese che - è bene non dimenticarlo mai - uccidono ogni giorno quattro lavoratori Un attacco cosi feroce ad un delegato non ha precedenti nella storia repubblicana delle FS e - in un senso o nell'altro - è destinato a "fare storia" nel mondo del lavoro. Se il licenziamento non viene rigettato dalla categoria, con la mobilitazione, la lotta e i comportamenti, i delegati saranno succubi, piegati, la paura dominerà le relazioni sindacali e i ferrovieri subiranno un arretramento che farà presto scuola in altre categorie. Se invece i ferrovieri, e i macchinisti in particolare, reagiranno con dignità, rigettando l'egoismo. la cultura d'impresa e la crudele logica che ci impone (come una catena al collo per non farci cadere da un'impalcatura) pedale Uomo Morto di 70 anni fa, allora il mio licenziamento senza preavviso si trasformerà nell'inizio di un nuovo capitolo della gloriosa storia del movimento sindacale nelle ferrovie e recupereremo terreno anche per la riassunzione dei quattro REPORT. Non ho dubbi che

anche i dirigenti sindacali, perfettamente consapevoli che in questo scenario perderebbero ogni ruolo, adotteranno iniziative efficaci per la revoca del mio licenziamento senza lasciare alcuno spazio ai "pasticci " proposti dall'azienda.

Per vincere questa battaglia basta poco, non occorre aspettare il pronunciamento del Giudice del lavoro, nel quale peraltro ho la massima fiducia, serve che altri, molti altri rifiutino di pedalare, che non si abituino all'idea, che mettano a frutto i pronunciamenti scientifici e giudiziari, che ascoltino e reagiscano al proprio senso di frustrazione e repulsione che genera l'uso del vacma. Che pongano se necessario "obiezione di coscienza" ad un modo di lavorare umiliante e nocivo. Se serve risanare. ammodernare e rilanciare la nostra azienda e il trasporto ferroviario siamo pronti, ma questo non può avvenire attraverso l'annientamento della nostra dignità.

di fronte ai suoi concittadini

La mia riassunzione passa attraverso il peso che avranno da oggi in poi i "rifiuti" opposti dai macchinisti. I migliori messaggi di solidarietà che ho ricevuto sono stati quelli relativi agli M40 emessi dai macchinisti che non pedalano.

Fin quando i treni col pedale circoleranno tranquillamente, le FS non avranno alcun motivo per rispettare gli accordi sindacali o le prescrizioni dell'Autorità Giudiziaria.

Se tre anni fa tutti i macchinisti avessero accettato subito di pedalare oggi quel pedale sarebbe su tutti i treni e sarebbe diventato "giusto" anche per la legge. Se invece, nessun macchinista avesse mai pedalato oggi non ce ne sarebbe neanche uno e la stessa azienda li avrebbe ritirati, anzi non avrebbe potuto mai installarli.

Siamo nel mezzo di una storia il cui finale lo dobbiamo scrivere noi. Un abbraccio a tutti.



Dante De Angelis