

ancora

IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

Avanti uniti così!

Edizione straordinaria

5 Apr Mercoledì 1559

Ind. sussidiarie	classifica	orario	binario	ora effettiva
FRASCATI	SOPPRESSO	REG 15:58		SOPPRESSO
FIUMICINO A.	SOPPRESSO	REG 16:06	26	SOPPRESSO
MINTUR. SCAUR	SOPPRESSO	REG 16:11		SOPPRESSO
ALBANO LAZ.	SOPPRESSO	REG 16:11		SOPPRESSO
TORINO P. N.	SOPPRESSO	REG 16:14		16:29
REGGIO CL.	SOPPRESSO	ES* 16:16		SOPPRESSO
CIVITAVECC.	SOPPRESSO	REG 16:20		SOPPRESSO
PERUGIA	SOPPRESSO	REG 16:22		SOPPRESSO
MILANO C. LE	SOPPRESSO	ES* 16:30		SOPPRESSO
VELLETRI	SOPPRESSO	REG 16:30		SOPPRESSO
FIUMICINO A.	SOPPRESSO	REG 16:36		SOPPRESSO
CASERTA	SOPPRESSO	REG 16:40		SOPPRESSO
FIRENZE SMN	SOPPRESSO	REG 16:46		SOPPRESSO
NETTUNO	SOPPRESSO	REG 16:46		SOPPRESSO
FRASCATI	SOPPRESSO	REG 16:58		SOPPRESSO

Informazioni supplementari
VIETATO REPASSARE LA LINEA GIÀ

Sciopero!

PERIODICO MENSILE - Registrazione: 3083 del 29.11.1982 del Tribunale di Firenze - Iscritto al Registro Nazionale della Stampa con il numero 01677-17-609 il 1/10/85 - Direttore Responsabile: Massimo Cervelli - Proprietà: Associazione Augusto Casarucci onlus - Stampa: Litografia I.P. - Firenze - Spedizione in A.P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze: Redazione - ANCORA IN MARCIA - Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - CONTRIBUTO: 14 EURO da effettuarsi tramite gli incaricati od attraverso il c/c postale n. 32842528 intestato a "Associazione Sempre in Marcia" - Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - Per informazioni: tel. 9672218 oppure 055.2352218, nelle ore di ufficio anche 055.480166; fax 055.4631872



Sciopero dei ferrovieri, per la sicurezza di tutti
Grande successo dell'iniziativa «di base» - coordinamento Rsu-Rls, Orsa, Sult e Cub - per il reintegro di Dante

UNO SCIOPERO COME AI VECCHI TEMPI

Roma, un pendolino si guasta mentre la mobilitazione è in corso: altra tragedia sfiorata
Treni sicuri, riesce lo sciopero.
«Ora le Fs ritirino i licenziamenti»

Le telefonate che arrivavano in redazione appena iniziato lo sciopero erano di gioia e soddisfazione. Ovunque c'era un clima di fiducia e di entusiasmo che ci faceva rivivere i vecchi tempi delle gloriose lotte del COMU. La soddisfazione di dimostrare concretamente la propria solidarietà ad un bravo e onesto compagno di lavoro e la volontà di difendere il proprio lavoro era visibilmente nel cuore di tutti. Quei pochi, ma pochi davvero, che silenziosi andavano a lavorare lo facevano a capo basso perché sapevano di tradire i licenziati ed il loro lavoro. Non avevano forse avuto il coraggio di alzare la testa di fronte al loro individualismo, al loro egoismo od alle intimidazioni in qualche modo ricevute.

L'ultima di queste intimidazioni era una "lettera di comunicazione interna" dei dirigenti, solertemente affissa da alcuni capi deposito sui locomotori. Una lettera ignobile, che falsa la realtà dei fatti, al limite "dell'antisindacalità", al quale il solo Romeo (ORSA) con una nobile lettera si è sentito in dovere di rispondere. E gli altri sindacati che avevano dichiarato "o la riassunzione o lo sciopero?"... Ahimè solo un altro misero e per noi ignobile comunicato unitario che offende nel metodo e nel merito la storia del sindacalismo italiano. Nel metodo perché chiede, chiede, chiede, ma meglio sarebbe dire implora, i tavoli di trattativa che invece per essere proficui debbano essere "conquistati" o richiesti dall'azienda. Nel merito perché di fatto si dà il via libera, attraverso la commissione, all'uomo morto modificandone il pedale...
Che miseria! Ma miseria ancora più

grave perché non comprendiamo davvero come quando tutto il quadro politico, culturale, della scienza, della società civile, dell'utenza delle istituzioni solidarizza e si stringe intorno a noi e al nostro sciopero, loro cercano ancora quell'"inciucio" ormai impossibile per dare in qualche modo il via "alle scelte aziendali dell'uomo morto (respinto dai lavoratori) in cambio forse della riassunzione di Dante.

Siamo cattivi? può darsi ma il fatto che dal 9 marzo il ministro abbia firmato una "direttiva" per coprire l'istituzione del VACMA e venga tenuta nascosta nei cassetti sindacali non ci fa stare tranquilli.

Ma la tracotanza di Trenitalia è arrivata in una nota fatta per deplorare il

comportamento di Dante che ha causato ritardo al treno e danni per la clientela. Pensate proprio loro che sopprimono Eurostar e costringono i pendolari a proteste quotidiane si preoccupano della clientela! Ma ciò che ancora più grave - prosegue la nota - che il comportamento di Dante trovi sostegno di una organizzazione sindacale!!" (forse sapevano che le minacce delle altre erano solo di facciata?).

Speriamo che non sia così e che almeno su questo tema si ricompatti l'unità sindacale, soprattutto quella della base dei ferrovieri che in questa circostanza c'è stata. Ce lo auguriamo di cuore anche se sappiamo che da parte di qualche sindacato le riunioni per il "richiamo all'ordine" sono già iniziate.

Per le RSU 91% (1 treno su 10)

"Tra il personale addetto alla circolazione dei treni - informa la nota - abbiamo registrato una partecipazione del 91%. Come delegati RSU-RLS, promotori dello sciopero, esprimiamo piena soddisfazione per l'altissima adesione a questa prima iniziativa che ha visto l'adesione dei ferrovieri iscritti a tutte le sigle sindacali.

Per le FS 5% (3 treni su 4)

ROMA, 5 apr - E' stato un flop, secondo le Ferrovie, lo sciopero dei ferrovieri messo in atto oggi da Sult e Orsa a difesa della sicurezza, ma soprattutto in difesa del macchinista Dante De Angelis, licenziato senza preavviso dall'azienda per 'interruzione di pubblico servizio', avendo fermato un Eurostar con 350 persone a bordo per un'ora e mezzo il 4 febbraio scorso alla stazione di Bologna. 'Un successo', invece, per Orsa e Sult, secondo i quali la protesta per reintegrare il macchinista licenziato 'ha fermato fino al 95% dei convogli regionali'.

Non più di un treno su 4, rispondono le Ferrovie, vale a dire un terzo dei circa 500 treni quotidiani a media e lunga percorrenza. Al di là della solita guerra di cifre - adesioni fino al 100%, secondo i sindacati; non oltre il 5% per l'azienda.

DECISIONI ASSEMBLEA

13 APRILE

Si è tenuta a Roma il 13 aprile un'assemblea alla quale oltre i partecipanti alla lotta erano stati invitati con particolare insistenza tutti i sindacati.

Lo scopo era quello di analizzare le cose e valutare come andare avanti dopo l'innegabile successo dello sciopero specie nel macchinista e viaggiante.

Erano per questo presenti delegazioni da tutta Italia (da Trieste alla Sicilia) ed i sindacati SULT, ORSA, CUB e tanti delegati RSU e RSL. Mancavano purtroppo i segretari nazionali CGIL-CISL-UIL le cui seggiole riservate a loro in prima fila erano vuote. In sintesi l'assemblea ha deciso



Sala piena ...sedie vuote dei sindacati

1 - Di inviare alle FS una lettera (sottoriprodotta in sintesi) per rispondere alla "comunicazione interna" fatta circolare dai dirigenti e attaccata sui locomotori.

2 - LA PROCLAMAZIONE DI UNO SCIOPERO (data indicativa e possibile il 5-6 maggio) la data verrà resa nota nei prossimi giorni perché non essendo presenti quei sindacati, che pur avendo sottoscritto "o la riassunzione o lo sciopero", è stata nominata una delegazione per recarsi da loro per eventualmente concordare anche un'altra data qualora fossero intenzionati a mantenere il loro impegno solennemente e liberamente sottoscritto.

3 - INDIRE PER IL 4 MAGGIO A ROMA (stessa sala) UN CONVEGNO MANIFESTAZIONE PER LA RIASSUNZIONE DEI LICENZIATI E PER LA SICUREZZA IN FERROVIA con ricercatori, giuristi, politici (vedi pag. 11)

SOLIDARIETA' PER DANTE

A seguito della "comunicazione interna" fatta circolare dalle F.S. è necessario per dare solidarietà a Dante di sottoscrivere una lettera - risposta ai vertici delle F.S. che:

1 - Contesta l'uso di strumenti aziendali per denigrare con versioni di parte un singolo lavoratore

2 - Rinonosce a Dante De Angelis eletto rappresentante per la sicurezza tutta la nostra fiducia nell'importante ruolo previsto dalle leggi dello stato (626 ecc.)

3 - Riteniamo corretto il suo comportamento di farsi rinnovare per scritto un ordine ritenuto da lui illegittimo rispetto alle disposizioni dell'Asl.

4 - Consideriamo il suo licenziamento illegittimo e lesivo dei diritti sindacali e pertanto ne richiediamo il ritiro.

LE LETTERE INTEGRALI PER LA RACCOLTA DELLE FIRME SONO NEL CIRCUITO DEI SITI OPPURE RICHIEDETELE IN REDAZIONE



L'onorevole Sgorbi interviene all'assemblea



5 Aprile 2006

- **Sicurezza**
- **Uomo morto**
- **Riassunzione dei licenziati**



E' COMINCIATA LA BATTAGLIA DECISIVA!

MACCHINISTI

Le nostre divisioni e le debolezze dei sindacati hanno consentito agli incapaci dirigenti F.S. di portare avanti il loro affondo per l'installazione del VACMA e del progetto dell'uomo-morto.

Tutti noi sappiamo quanto ciò stravolgerebbe la nostra vita ed il nostro lavoro e quanta insicurezza comporterebbe nella circolazione dei treni peraltro già da noi pagata con 54 morti negli ultimi anni.

Alla determinazione dell'azienda che sfodera tutta la propria arroganza licenziando coloro che si oppongono ai suoi voleri, alle compiacenze più o meno velate dei sindacati che attraverso "commissioni" ricercano impossibili inciuci ... abbiamo contrapposto tutta la nostra forza, la nostra unità, la nostra determinazione.

MACCHINISTI

Con lo sciopero del 5 aprile 2006 promosso dalle RSU di Roma è iniziata la lotta decisiva PER LA SICUREZZA - CONTRO L'UOMO MORTO E PER LA RIASSUNZIONE DEI LICENZIATI. A questa lotta hanno partecipato il SULT, la CUB, l'ORSA e alcune strutture regionali della FILT e della UIL nonché tante RLS e RSU. Speriamo che, mentre andiamo avanti, ci diano una mano anche gli altri sindacati nazionali che pure avevano subito chiesto "la riassunzione o lo sciopero".

La nostra è una lotta di civiltà sulla quale tutti i giorni riceviamo importanti e qualificate adesioni e solidarietà da centinaia di deputati di tutti i partiti, dai consumatori, dai comitati di utenti e pendolari, dai comuni, dalle province e dalle regioni.

Stiamo isolando gli arroganti dirigenti e conquistando l'opinione dei cittadini.

Siamo convinti che se saremo uniti e compatti ce la potremo fare.

COMUNICATO DI TUTTI I SINDACATI

Con un'azione a freddo, del tutto immotivata, Trenitalia ha provveduto al licenziamento De Angelis.

E' un atto particolarmente grave poiché colpisce un R.L.S. impegnato con passione a con del VACMA nella modalità giudicata dalle ASL come nociva alla salute del macchinista.

E' inoltre un provvedimento che interviene a gamba tesa nel pieno di un confronto nego stata costretta da più lotte attivate dalle Organizzazioni Sindacali.

A tale arroganza occorre reagire con forza e determinazione.

A seguito dell'incontro già convocato per lunedì 13 p.v., in caso di esito negativo, I decideranno un'iniziativa di lotta da tenersi entro l'ultima decade di marzo.

**PRETENDIAMO IL RISPETTO
DELL'IMPEGNO DEI SINDACATI**

**W I MACCHINISTI
CHE SI BATTONO
CONTRO L'UOMO
MORTO E CONTRO
L'ARROGANZA**



Siamo alla legittima difesa O NOI O LORO

La brutalità delle azioni di questa ferrovia e di questi dirigenti, non lascia più spazio alle fantasie dei benpensanti. E' ormai chiaro che il licenziamento di Dante De Angelis ha una funzione strategica; mira alla sotto-missione dei ferrovieri, in particolare dei macchinisti.

Di fronte ad eventi così gravi la prudenza e la mediazione teorizzata da alcuni sindacati risultano incomprensibili, perché la fine dei 4 licenziati di Report è sotto gli occhi di tutti. Certe "prudenze" appaiono utili a solidarizzare non con i lavoratori licenziati, bensì coi dirigenti FS che quei licenziamenti hanno deciso. Del resto, necessitano i "buoni rapporti" per la cogestione delle promozioni, delle assunzioni e dei trasferimenti che sono poi gli strumenti necessari al controllo dei lavoratori e che servono a favorire quel ruolo di garante della pace sociale assegnato al sindacato. Un equilibrio diabolico, ma abbastanza logico. Questa dirigenza sostiene progetti talmente deboli ed inadeguati da non reggere a nessun confronto, a nessuna analisi razionale. Da qui l'esigenza di eliminare ogni forma di resistenza o di semplice denuncia, anche col terrore dei licenziamenti.

L'introduzione dell'apparecchiatura "uomo morto" rappresenta questo scenario in modo perfetto. Nonostante l'intera comunità scientifica, all'unisono, afferma che l'uomo morto non serve a niente, anzi che è fonte di distrazione e che favorisce l'addormentamento, "loro" insistono nel chiamarla apparecchiatura di sicurezza.

Noi non siamo compatibili con un sistema che, alla stregua di uno spot pubblicitario, pretende di essere ciò che dichiara e non ciò che è realmente; dove la sicurezza diviene una parola, anzi una sensazione indotta (vigilante). La nostra colpa è quella di dire le cose per ciò che sono, di far

emergere le contraddizioni, di denunciarle, di scioperare, di indicare le cause dei disastri e ... dei nostri morti.

L'equazione un pedale in più e 6.000 macchinisti in meno non è avallata nemmeno dagli studiosi che pagano loro.

Se solo non ci fosse stato un corposo gruppo di determinati e caparbi macchinisti, in grado di organizzare le risposte, di chiedere il rispetto delle leggi, di far esprimere gli studiosi, di ottenere l'intervento delle Procure e delle USL, l'UOMO MORTO sarebbe passato del tutto inosservato, come in molte parti d'Europa

Ciò nonostante, questo progetto non è ancora crollato, perché fiancheggiato dal sistema. Da un lato, strutture istituzionali timide, indebolite e sottoposte a "poteri forti", attenti agli equilibri politici ed economici; dall'altro, gli accordi sindacali del 14/10/2004, del 19/4/2005, del 23/6/2005 e del 25/1/2006. Accordi ad orologeria, che hanno spostato il confronto nei momenti di forte tensione, evitando soluzioni definitive; accordi che hanno permesso ad FS di continuare a montare le apparecchiature, sottoponendo così i macchinisti, ad una lunga e logorante vertenza.

In questo quadro, non possiamo nemmeno fingere di non aver capito che l'agente solo ed il taglio di 6000 macchinisti costituiscono per la società l'ultimo ostacolo alla completa destrutturazione della ferrovia; mentre per una larga parte del sindacato si tratta solo di un accordo da

collocare in una gestione matematica dei tagli per singoli settori, alimentata, va detto, da una certa voglia di rivalsa contro una categoria che non controlla.

Tuttavia, oggi ci sono novità e non solo di carattere elettorale. Le ultime proiezioni di bilancio delle FS, dicono che per pareggiare i conti serve un taglio da 4 a 5 volte maggiore dei 6000. In altri termini, la catena al collo dei macchinisti, cioè l'Uomo morto e l'agente solo, non bastano più.

Se fino a ieri è stata utilizzata la criminalizzazione dei macchinisti, perché "colpevoli" di non accettare la condizione dei colleghi europei (Uomo Morto e agente solo), quale rimedio definitivo ai problemi di bilancio, oggi non è più così. Adesso a chi altri tocca?

Macchinisti, tutto ciò è utile a comprendere che determinate scelte di questa dirigenza sono sempre più complicate, più difficili. Contiamo sulle nostre forze, ma anche sulle loro contraddizioni.

Bisogna superare la percezione della sconfitta che questo sistema ci mette costantemente davanti.

Lo sciopero del 5 aprile dimostra che ci siamo. Occorre essere consapevoli delle nostre possibilità ed affrontare con determinazione e serenità questa vertenza, perché ormai siamo alla legittima difesa. Non ci sono scorcioie: o due agenti in macchine senza catena al collo oppure l'uomo morto e l'agente solo.

Insomma, o noi o loro.

da "Il Sole 24 Ore" del 7 aprile

Per Trenitalia prevista perdita di 650 milioni

Viaggia verso i 650 milioni di euro la perdita 2005 di Trenitalia. E nel 2006, il "rosso" della società di trasporto delle Fs potrebbe balzare ben oltre il miliardo. È quanto risulta dallo schema di bilancio che Trenitalia sta mettendo a punto, con molte difficoltà. Al punto che il consiglio di ammi-



QUESTA È LA VERITÀ: ECCO GLI ATTI!

A CURA DEI DELEGATI RSU ROMA

Con un inusuale quanto ignobile attacco personale diretto ad un singolo lavoratore – comunicato stampa e comunicazione interna a tutti i dipendenti – Trenitalia e il Gruppo FS, tentano di gettare fango e discredito sul nostro collega nel tentativo di indebolire la mobilitazione e il larghissimo fronte di solidarietà che si è costituito al suo fianco all'indomani del brutale licenziamento e che lo sosterrà con azioni di lotta fino alla revoca del provvedimento. Questo comportamento, senza precedenti, dimostra che le FS sono in estrema difficoltà di fronte ai ferrovieri, ai viaggiatori, all'opinione pubblica ed al mondo politico per una rappresaglia disciplinare nei confronti di un delegato alla sicurezza. Il singolare accanimento aziendale ai danni di Dante De Angelis, si muove ormai non più sul piano disciplinare ma su quello della disinformazione e della distorsione della realtà. Per questo riteniamo opportuno rendere pubblica la sequenza delle comunicazioni intercorse tra il macchinista e i funzionari aziendali il giorno 4 febbraio 2006 nella stazione di Bologna.

Inoltre, si precisa che:

- 1 - l'ordine di "messa in libertà" è stato immediatamente eseguito alla ricezione dell'ordine ribadito (con fonogramma da Roma alle ore 13,14) e non è derivato dall'intervento della Polizia.
- 2 - il ritardo al treno è da addebitarsi ai dirigenti che tanto hanno atteso a completare l'iter, contrattualmente previsto, per l'esecuzione di ordini non conformi a norme e regolamenti (art. 51/h CCNL);
- 3 - Dante De Angelis è un delegato eletto direttamente dai lavoratori ai sensi del D.Lgs 626/94;
- 4 - è inquietante che l'azienda operi una così marcata ingerenza ed esprima giudizi di valore sui sindacati che sostengono la battaglia per la revoca del licenziamento.

VALE M40 N° ...1.....

Si comunica al (1)...SOP...Bologna... che sul mezzo di Trazione/WT pilota...ETR 460..... dell'odierno treno n°...9311... è installato il dispositivo Vacma/Uomo Morto, che artificiosamente connesso alla RS/SCMT, la rende non utilizzabile. Esso non svolge funzioni di sicurezza ma rappresenta un ulteriore fattore di rischio per la sicurezza ferroviaria poiché:

- 1 - distrae dalla guida e riduce i livelli di attenzione perché richiama l'attenzione all'interno della cabina;
- 2 - determina danni alla salute per la costrittività posturale e i movimenti monotoni e ripetitivi cui costringe il macchinista;
- 3 - è stato introdotto in violazione D.Lgs. 626/94 in assenza della "valutazione del rischio" e del coinvolgimento del RLS;
- 4 - sono stati emessi, dagli Organismi di Vigilanza per la tutela della sicurezza sul lavoro (ASL), verbali di "Prescrizione" ex D.Lgs 758/94 per la sua rimozione. Per queste ragioni e per motivi di autotutela e come da indicazioni OO.SS. e RSU/RLS, si chiede la sostituzione del mezzo e si conferma la richiesta anche in caso di eventuale reiterazione di ordine, per le implicazioni di ordine penale a carico del PdM in caso di errori e/o distrazioni durante la guida.

Data4/2/06.....

Macchinista...Dante..De..Angelis.....

ricezione...303 ...Bo F.F.... CD..... Ore...11,53.....

Ore 11,56 M40 n° 1

In risposta vostro m 40 n° 1, si ordina al macchinista De Angelis Dante di effettuare il servizio di condotta al treno 9311 con locomotiva attrezzata con SCMT da 2° agente.

Per ricevuta della prescrizione
Dante De Angelis

CD F.F.

Ore 12,04

M40 n° 7

Treno 9311 del 4/2/06 – Si dà avviso al CD 303, ... che vostro ordine di effettuare servizio di condotta al treno 9311 da 2° agente, non può essere eseguito poiché finalizzato ad eludere norme antinfortunistiche. Inoltre tale ordine è emesso in violazione delle norme contrattuali. Si diffida ad adottare ulteriori iniziative e si ribadisce la richiesta di di-sgiunzione del pedale a Uomo Morto o altra misura analoga.

Per ricevuta della prescrizione

Il Macchinista CD F.F.

Dante De Angelis

Ore 12,05

Vale come M40 n° 2

Bologna 4/2/06 – In relazione al Suo rifiuto di effettuare il servizio assegnatoLe al treno 9311, da Bologna a Roma, con partenza da Bologna alle ore 12,04 utilizzando un locomotore attrezzato con le apparecchiature di sicurezza conformi alle disposizioni del gestore dell'infrastruttura ed in linea con l e direttive ministeriali in materia, Le rinnoviamo ad ogni effetto di contratto, l'ordine già impartitoLe con altro M40, di svolgere il servizio con il locomotore assegnatoLe.

Per ricevuta della prescrizione

Dante De Angelis

CD F.F.

Ore 12,10

M40 n° 8

Treno 9311 del 4/2/06 – Si dà avviso al CD..... in relazione al contenuto del vostro M40 n° 2, che l'apparecchiatura a Uomo Morto non è idonea sotto il profilo delle norme antinfortunistiche (626/94) e in tal senso è stata prescritta l'adozione di misure alternative. Per queste ragioni e per le eventuali responsabilità penali derivanti da distrazioni e/o errori durante la guida, l'ordine "rinnovato" di effettuare il treno, nonostante la presenza dell'apparecchiatura a Uomo Morto, non può essere eseguito. Si resta in attesa di disposizioni conformi ai pronunciamenti degli Organismi di Vigilanza.

Per ricevuta della prescrizione

Il Macchinista CD F.F.

Dante De Angelis



Trenitalia licenzia e deforma

Accuse al macchinista Dante De Angelis e al sindacato Orsa, smentite da fatti e carte

Ore 12,13

M40 n° 6

Treno 9311 del 4/2/06 - A seguito della sua reiterazione a non effettuare il treno 9311, onde evitare l'interruzione del pubblico esercizio, la si solleva dal servizio comandato e da questo momento non è più alle dipendenze di questo ITP; rivolgersi all'ITP di appartenenza per la continuazione del servizio..

Per ricevuta della prescrizione

CD. F.F.

Dante De Angelis

Ore 12,30

M40 n° 9

Treno 9311 del 4/2/06 - Si dà avviso al CD, rif. vostro ordine con M40 n° 6, si segnala che la "sollevazione dal servizio" disposta non può essere eseguita perché non conforme alle norme contrattuali vigenti.

Per ricevuta della prescrizione

Il Macchinista

Dante De Angelis

Ore 12,32

M40 n° 10

Treno 9311 del 4/2/06 - Al responsabile Polfer della stazione di Bologna: si richiede di essere tutelato dalle pressioni psicologiche e dalle velate minacce da parte aziendale per aver richiesto il rispetto delle norme antinfortunistiche."

Il Macchinista

Dante De Angelis

FONOGRAMMA: Treno 9311 del 4/2/06 - "Si ordina al macchinista De Angelis, ai sensi dell'articolo 51/h del vigente CCNL, in deroga a norme e regolamenti di abbandonare il servizio al treno così come disposto con M40 n° 6, a firma Capo deposito _____" ORE 13,14

TRASMETTE: RAMELLA con n° 17/88

RICEVE: DE ANGELIS con n°11/44

«Io ferroviere licenziato per la sicurezza»

■ di Luigina Venturelli / Milano

Una protesta per la sicurezza di utenti e lavoratori Fs, una protesta per chiedere la riasunzione del macchinista licenziato per il suo legittimo rifiuto ad utilizzare il Vacma, uno strumento che numerose Asl hanno definito nocivo per la salute degli addetti e pericoloso per la sicurezza.

Suo malgrado, Dante De Angelis è stato il simbolo e la causa scatenante dello sciopero che ieri ha bloccato in tutta Italia la circolazione ferroviaria, con un'astensione di sette ore proclamata da Orsa, Sult e Cub che secondo le sigle sindacali ha toccato punte di adesione del 90% (il 5% invece secondo l'azienda, nonostante la quasi totalità dei regionali e interregionali non abbia circolato).

Dante De Angelis, contro il suo licenziamento si sono fermati nove treni su dieci. Tutto in suo onore?

«Lo sciopero ha avuto successo perché tutta la categoria si sente colpita. È successo a me, ma le Fs vogliono in realtà licenziare i sindacati, i diritti dei lavoratori e la sicurezza della circolazione. Io ho solo fatto quello che fanno in tanti: mi sono rifiutato di usare il cosiddetto uomo morto, che molte Asl hanno bollato come stressante e distraente dalla guida».

Di che cosa si tratta?

«È un pedale vecchio di 70 anni, introdotto per la prima volta nel 1939: il macchinista deve tenerlo premuto per 55 secondi e rilasciarlo per non più di 2 secondi altrimenti il treno va in allarme. Dovrebbe servire a vigilare sullo stato di allerta del macchinista, in realtà è un gesto automatico e stressante che distrae dalla guida e peggiora le condizioni di lavoro e di sicurezza. Le Fs lo usano per poter fare a meno del secondo macchinista».

Insomma, un modo per tagliare i costi.

«Così Trenitalia è incorsa in un paradosso: il 10 marzo mi ha licenziato perché non ho voluto usare il pedale, ma il 9 marzo aveva ricevuto una contravvenzione dalla procura di Bologna perché non ha levato il pedale dalle sue locomotive, per violazione delle

leri lo sciopero di solidarietà indetto dall'Orsa: si sono fermati nove treni su dieci
«Segno che tutta la categoria si sente colpita»

norme sulla sicurezza sul lavoro».

Lei è stato il primo a rifiutarsi di usarlo?

«Assolutamente no, sono in molti a rifiutarsi. Quando accade di solito si sostituisce la locomotiva con una sprovvista di pedale, oppure si cambia il macchinista e qualche volta viene anche soppresso il treno. Nel mio caso, mi hanno tolto dal servizio senza rispettare le modalità previste dal contratto: i 55 minuti di ritardo del treno che avrei dovuto guidare sono stati causati da un'indempienza dei dirigenti Fs di Bologna, che hanno aspettato un'ora prima di farmi avere il nuovo ordine di servizio».

Che cosa si sta facendo per cambiare questa situazione?

«Personalmente ho avviato la procedura legale per licenziamento illegittimo e persecutorio, in quanto rappresentante sindacale dell'Orsa. Ritengo anzi diffamatorio che mi accusino d'interruzione di pubblico servizio. Ma in tutto il sindacato è in corso la discussione sull'uomo morto, soprattutto dopo l'incidente di Créalcore, che il pedale attivo su quel treno non ha evitato e forse ha contribuito a provocare. Per il 13 aprile è stata convocata a Roma un'assemblea nazionale dei ferrovieri per predisporre nuove proposte ed iniziative. Speriamo che il fronte sindacale sia il più unitario possibile».



Solidarietà con Dante: ISTITUZIONI

REGIONE LIGURIA

L'Assessore regionale al Lavoro, Enrico Vesco, intervenendo a Genova nella sala del DLF ad una assemblea per il licenziamento del macchinista e delegato Dante De Angelis e dei quattro ferrovieri licenziati di Report, ha voluto provare direttamente al simulatore il pedale soprannominato "uomo morto", messo a disposizione dagli organizzatori.

"E' allucinante - ha dichiarato Vesco - è uno strumento alienante e disumano che aggiunge stress e deconcentra. Altro che sicurezza! Non capisco come dopo 70 anni le Fs pensino di poter reintrodurre un sistema così primitivo e invasivo. Dopo questa breve esperienza diretta posso meglio apprezzare i provvedimenti adottati dalla nostra ASL nei confronti di Trenitalia contro l'utilizzo del pedale".

"Ribadisco - ha concluso Vesco - la solidarietà a Dante. Questo licenziamento è ingiusto, contro la sicurezza e contro i



L'assessore Vesco prova il VACMA

lavoratori e i loro diritti. Non possiamo accettare un simile atto di ritorsione contro un rappresentante sindacale per la sicurezza, punito perché stava facendo il suo dovere. Anche in Regione abbiamo presentato un O.d.G. nel quale chiediamo a Trenitalia di ritirare il provvedimento del licenziamento".

APPELLO A CIAMPI



Egredo presidente siamo preoccupati per il licenziamento del nostro collega Dante de Angelis macchinista delle ferrovie dello stato. Noi non siamo tutti ferrovieri, ma è ugualmente un collega perché condividiamo lo stesso ruolo sindacale, siamo RLS. Come tali sappiamo che è veramente duro sostenere questo ruolo e far applicare la legge sulla sicurezza dai datori di lavoro. Siamo un Paese dove purtroppo la cultura della sicurezza nel mondo del lavoro stenta a crescere nonostante l'impegno di Sindacati, ASL, regioni, etc. Tutti i giorni quattro/cinque lavoratori perdono la vita attraverso infortuni mortali, che, sappiamo bene, in buona parte potremmo evitare se ci fosse più rispetto e più dignità nei confronti del lavoratore. I motivi sono abbastanza evidenti, troppi appalti incontrollati (in queste aziende i RLS sono pochi, poco informati e non coordinati), troppo lavoro al nero e inoltre c'è da scontrarsi con l'arroganza di certe aziende che per ridurre il personale, mettono a rischio la sicurezza dei propri lavoratori.

Dante de Angelis ha difeso con i denti il ruolo di RLS dentro il suo "no" ci sta tutta la preoccupazione dei colleghi macchinisti.

Le F.S delegittimando Dante mandano un segnale forte anche agli altri macchinisti "non dovete protestare" Ma tutti noi RLS ci sentiamo colpiti, come facciamo a portare avanti la grande novità della legge 626 che dà al lavoratore l'opportunità di essere rappresentato anche sul tema della sicurezza, se poi veniamo duramente osteggiati fino ad arrivare al licenziamento? Inoltre in questo caso siamo anche preoccupati come cittadini che usano quel mezzo straordinario che è il treno, consapevoli che un macchinista da solo, seppur bravo, può sempre commettere un errore. I Sindacati stanno facendo di tutto per far riassumere Dante nel suo ruolo di macchinista.

A Lei chiediamo anche come presidente del CSM, di interessarsi al licenziamento di Dante de Angelis. Saluti.

Rls

Marco Bazzoni Mauro Testi

Roberto Palla Paolo Banchi

PS. INVITIAMO TUTTI GLI RLS A FARE ALTRETTANTO



IL SINDACO DI BOLOGNA, COFFERATI, HA INCONTRATO DANTE

EMILIA ROMAGNA

ODG APPROVATI

- **DALLA PROVINCIA**
- **DAL COMUNE**
- **DALLA REGIONE**

Si chiede il ritiro dei licenziamenti e l'abolizione del VACMA



TOSCANA

- **DALLA PROVINCIA**
- **DAL COMUNE**

SICILIA • DA RITA BORSELLINO

MARCHE • DAL CONSIGLIO REGIONALE



Solidarietà con Dante: PARTITI

ITALIA DEI VALORI

Desidero segnalare la totale condivisione mia personale e del Partito Italia dei Valori in merito alla vostra petizione e manifestare la nostra sincera solidarietà ai 4 ferrovieri ingiustamente licenziati e alle loro famiglie.

Noi di Italia dei Valori, troviamo, infatti, gravissimo che un'azienda statale, il cui operato per definizione dovrebbe essere improntato al rispetto dei principi democratici, si sia permessa di licenziare ben 4 ferrovieri solo perché questi avrebbero commesso il "torto" di voler tutelare la loro salute e quella dei cittadini partecipando ad una inchiesta televisiva. Riteniamo che non siano questi i metodi per risolvere i problemi in un Paese che si reputa civile e che oltre ad attaccare pesantemente i sacrosanti diritti dei lavoratori, tale operato metta in discussione la stessa libertà di stampa. Può piacere o no all'azienda, ma è un fatto che ormai sia diventato indispensabile prendere misure urgenti per aumentare la sicurezza della nostre Ferrovie, proprio per evitare di ritrovarci a piangere sull'ennesimo disastro annun-

Antonio Di Piestro



ciato.

Risulta quindi particolarmente odioso constatare che le ferrovie dello Stato, abbia utilizzato come il pretesto al licenziamento di questi 4 lavoratori, proprio quello di aver messo in pericolo tale sicurezza, anziché valutare con serenità la veridicità di queste gravi denunce.

Per questa ragione se come speriamo, saremo chiamati a responsabilità di governo nel prossimo Parlamento, ci impegniamo, compatibilmente con lo statuto dell'Azienda, a mettere in pratica tutte le misure necessarie all'apertura di un dialogo, un tavolo di confronto che possa portare le FS alla reintegrazione di questi 4 lavoratori, riassunzione nel loro posto di lavoro.

Sen. Bonacin Giorgio AN - Commissione Trasporti



Dopo aver sottoscritto, assieme ad altri senatori e onorevoli del centro-destra, l'impegno per la riassunzione è intervenuto all'assemblea di Genova promettendo la prosecuzione dell'impegno anche nel futuro parlamento.

Pecorario Scanio Paolo Cento Verdi

Hanno sottoscritto l'impegno per la riassunzione, sostenuto lo sciopero e Paolo Cento ha presenziato le nostre assemblee.

Oliviero Diliberto PDCI

Si è impegnato a fondo ricordando a Ballarò per ben due volte il caso dei licenziati. Ha sottoscritto l'impegno per la riassunzione, sostenuto lo sciopero e presentato due interrogazioni urgenti.

Fausto Bertinotti PRC

Dopo aver sottoscritto l'impegno per la riassunzione ha dichiarato di sostenere lo sciopero.

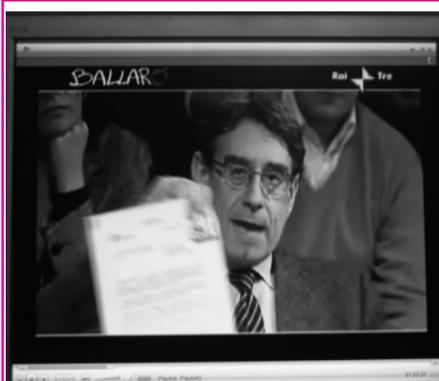
Sen. Zanda Margherita

E' il promotore della raccolta di firme fra i deputati (circa 170) ed ha presenziato le nostre assemblee. Si è dichiarato sostenitore dello sciopero.

Paolo Brutti DS

Ha presenziato le nostre assemblee, sottoscritto gli impegni per riassunzione e inviato una lettera a Catania.

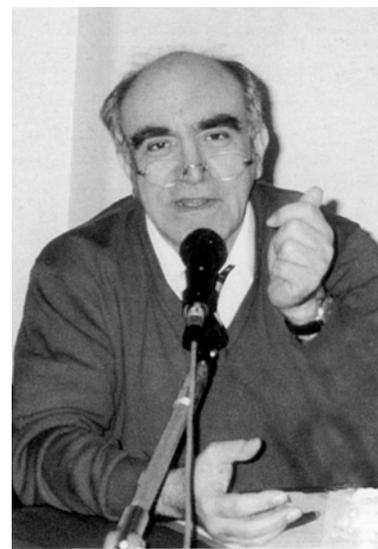
Nedo Canetti presidenza Ulivo-DS Senato





Un'importante ricerca scientifica

IL VACMA E' PERICOLOSO!



Il Prof. Ruggeri

L'illustre docente di Psicofisiologia clinica dell'Università La Sapienza di Roma prof. Ruggeri, assieme alla dott. Laura Marrucci (Psicologia clinica di Roma), hanno cofirmato l'articolo qui sotto riprodotto pubblicato dal giornale Il Manifesto del 6 aprile 2006.

I risultati dei loro studi furono portati già a nostra conoscenza in un convegno sul "Ruolo dei turni di servizio, la sicurezza e la salute dei macchinisti" tenuto a Roma il 30 marzo 2001 dalla nostra rivista.

L'epoca non sospetta, la presenza di altri qualificati personaggi (prof. Alfredo Galasso, lo statistico Gelindo Bergagna ed il dott. Fulvio Aurora di Medicina democratica) resero di estremo interesse il convegno anche perché le relazioni presentate si basavano su ricerche durate 18 mesi su 51 macchinisti di Roma e 9 di Ancona. I dati di allora sono di estrema e drammatica attualità.

L' « UOMO MORTO »

Un meccanismo che distrae ipnotizzando

C'è sempre un certo doloroso stupore per degli studiosi che hanno esaminato da un punto di vista scientifico un processo psicofisiologico e le sue potenziali trasformazioni nella direzione della patologia e del rischio lavorativo, nel veder *confermate* le proprie previsioni, previsioni peraltro in accordo con la maggior parte della letteratura sull'argomento. Ci riferiamo all'episodio di Crevalcore (l'incidente ferroviario dove persero la vita 17 persone), ma più in generale al rischio di incidenti che la stampa rileva. Le cause di un incidente possono essere molteplici ed è necessario di volta in volta individuare il peso dei diversi fattori causali. Però colpisce come spesso, con una incredibile disinvoltura si parli di «errore umano» concentrando tutta la responsabilità dell'evento sul lavoratore che avrebbe «collaborato», sia pur involontariamente, con un imprevedibile e macabro scherzo del caso. Con il termine errore umano si intende in qualche modo esorcizzare l'accaduto, ridurre le gravi responsabilità di gestione e, paradossalmente, tranquillizzare l'opinione pubblica. Ma non è così! Ci chiediamo se l'opinione pubblica sarebbe più tranquilla se «l'errore umano» invece di essere imprevedibile fosse, nelle circostanze date, in buona misura prevedibile. Ma procediamo con ordine.

Uno dei processi psicofisici fondamentali che caratterizzano l'attività del macchinista è l'attenzione/vigilanza. Esso è così clamorosamente importante che in passato si affidava la conduzione dei treni a due operatori con funzione di alternanza e di reciproco stimolo. Il problema dell'attenzione/vigilanza è un problema obbiettivo ineludibile, che non riguarda solo il lavoratore e che di fatto anche l'azienda ferroviaria cerca di affrontare. Essa si chiede in-

VEZIO RUGGERI* - LAURA MARRUCCI**

fatti: come è possibile tenere alta l'attenzione del conduttore ed eliminare il rischio? Come è possibile farlo eliminando però una parte del personale, per ragioni di economia gestionale, con l'ausilio di una moderna (!?) tecnologia?

Ma In che consiste il supporto tecnologico che dovrebbe tener desta l'attenzione del conducente? Un congegno/pedale è posto in cabina in corrispondenza del piede del conduttore che deve premere sul pedale ogni 55 sec. Se per caso il conduttore ha un calo di vigilanza, in altri termini si «distrae» e, per distrazione «si dimentica di premere il pedale», si verifica l'immediato arresto del treno. Questo congegno noto come «Uomo morto» (già sperimentato fin dagli anni '30) che sostituisce il co-conduttore vigile e stimolante o alternante nelle funzioni di guida, è stato considerato inadeguato dalla letteratura scientifica già dagli anni ottanta.

Ma cerchiamo di mettere a fuoco le ragioni più complesse a sostegno della inadeguatezza del congegno «uomo morto». Il fenomeno psicofisiologico dell'attenzione deve essere collocato all'interno della bilancia biologica eccitazione-inibizione. La bilancia eccitazione-inibizione è sempre presente: basti pensare al ritmo sonno-veglia. Il sonno (in cui domina un'inibizione comportamentale) non è un fenomeno *passivo* (assenza di eccitazione), ma un complesso fenomeno *attivo*. La bilancia eccitazione-inibizione in questo caso si sposta nella direzione dell'inibizione. Lo stesso si verifica in alcune modificazioni degli stati di coscienza quali per esempio l'ipnosi. È interessante a questo proposito rilevare che una delle

tecniche utilizzate per favorire l'induzione ipnotica, consiste nella ripetizione di uno stimolo monotono.

Per avere un'idea di questo tipo di induzione pensiamo al cullare della madre che per addormentare il suo bambino utilizza una stimolazione acustico-motoria ritmica. La ripetizione monotona induce dunque sonnolenza (inibizione) attraverso un'attività motoria (cullare). Ma anche la ripetizione meccanica continua (immaginate la continua ossessiva pressione ritmica del piede sul pedale) nella cabina del macchinista può ottenere effetti analoghi. La ripetizione monotona del gesto, crea dunque uno stato ipnoide che abbassa il livello di vigilanza. Ma ciò che è ancora più importante rilevare è che tale alterato stato di coscienza mantiene il gesto ripetitivo della pressione sul pedale in forma *automatica*, sganciata dal livello di vigilanza. In altri termini il conduttore continua ad agire sul pedale in modo automatico *come se fosse sveglio* mentre in realtà egli è in uno stato di sonnolenza o in uno stato vagamente ipnoide. Invece di tenerlo sveglio, il dispositivo «uomo morto» tende, nel tempo di un lungo percorso di guida, ad addormentare il macchinista.

Se a questo punto egli "non vede un segnale" e crea un incidente ferroviario per lo stato ipnoide indotto dal sistema di sicurezza, questo errore a chi è imputabile? Al macchinista? Ci si rende conto del rischio che si introduce nella guida del treno con questo dispositivo? La vigilanza serena ed equilibrata del conducente è garanzia di sicurezza dell'utenza.

* Docente di Psicofisiologia Clinica, Università degli Studi di Roma La Sapienza

** Psicologa Clinica, Roma



DAL CONVEGNO DEL 30-3-2001 SU: TURNI DI LAVORO - SALUTE E SICUREZZA

Proponiamo il pezzo centrale del resoconto di un convegno organizzato dalla nostra rivista il 30 marzo 2001 a Roma dal titolo: TURNI DI LAVORO DEI MACCHINISTI - SICUREZZA E SALUTE di Claudio Di Lisio. Il convegno si basava sui risultati di un lungo studio fatto sui macchinisti di Roma e Ancona da parte del prof. Ruggeri e dai suoi collaboratori

... All'inizio della ricerca ognuno di questi macchinisti ha compilato un primo questionario nel quale venivano richieste informazioni anagrafiche e sullo stato di salute. Oltre a questa scheda ogni macchinista ne ha compilate quotidianamente delle altre che hanno riguardato informazioni sulle intere 24 ore, di 12 giorni consecutivi quelli di Roma e di 30 quelli di Ancona.

I questionari sono stati formulati basandosi su due concetti fondamentali: il primo è lo "stress" come sindrome generale di adattamento, visto quindi non come stato improvviso e accidentale ma come risultato di un processo per fasi in cui si configurano modificazioni fisiologiche; il secondo è quello della distinzione tra "fatica" e "sforzo". Nelle schede consegnate ai macchinisti lo sforzo è stato definito come la percezione e valutazione soggettiva che l'impiego di forza, richiesto in quel momento per svolgere quel determinato compito, è eccessivo. Ciò determina uno stato di tensione ma non si avverte la stanchezza. La fatica veniva definita invece come percezione e valutazione soggettiva di mancanza di forza, la sensazione di stanchezza vera e propria, di esaurimento di forza. La distinzione è importante anche perché la sensazione di sforzo è il segnale che precede la fatica. E' fondamentale per noi sottolineare come studi scientifici hanno ormai accertato che anche gli stimoli monotoni e ripetitivi su un individuo riposato producono immediatamente una condizione di fatica, che può rendersi evidente come depressione e sonnolenza, il che nel lavoro del macchinista ha con-

Convegno - Manifestazione GIOVEDÌ 4 MAGGIO A ROMA (Sala Sacro Cuore - via Marsala - Stazione Roma Termini) LICENZIATI PER ...SICUREZZA

Interverranno:

- Prof. ALLEVA NANNI
Diritto del Lavoro - difensore dei
licenziati
- Prof. RUGGERO VEZIO
Psicofisiologia - La Sapienza
Studio del lavoro
- dott. PIETRO CURCIO
giudice Bari
- On. DILIBERTO OLIVIERO PDCI
- On. ALFONSO GIANNI PRC
- On. PAOLO CENTO Verdi
- Sen. PAOLO BRUTTI DS
- Sen. LUIGI ZANDA Margherita
- Sen. FRANCA RAME Di Pietro

sequenze immediate per quanto riguarda la sicurezza. Due ricercatori, Torsvall e Akerstedt, hanno dimostrato con uno studio condotto su undici macchinisti delle ferrovie svedesi, che durante la guida notturna, si possono realizzare, degli episodi di sonno vero e proprio, durante il quale il macchinista può continuare a svolgere la propria attività in modo automatico anche se la capacità di rispondere al segnale risulta ovviamente diminuita. Riguardo al "vigilante" o "uomo morto" questi ricercatori ritengono che il suddetto sistema di sicurezza è abile a rilevare la presenza o l'assenza del piede o della mano, che erò tali pressioni possono essere esercitate in modo automatico da

un macchinista che si trovi in una condizione di marcata diminuzione della vigilanza, senza poter identificare le variazioni motorie che differenziano i comportamenti automatici da quelli volontari. Anche il prof. Ruggeri ipotizza che con queste premesse i sistemi di sicurezza che si basano sulla produzione di un segnale sonoro o visivo rischiano di non mostrarsi efficaci.

I dati raccolti dalle schede compilate dai macchinisti di Roma e Ancona ed elaborati dicono che dopo la sesta ora di lavoro si hanno i picchi degli stati di ansia e di irritazione e nella stessa fase di lavoro si ha la sensazione di maggiore sforzo e di conseguente fatica...

ESPOSTO INVIATO AL PROCURATORE DELLA REPUBBLICA DI BOLOGNA

Sig. Procuratore

Abbiamo letto sul giornale il manifesto del 6 aprile 2006 un qualificato articolo del prof. Ruggeri che per quasi due anni ha studiato il lavoro giornaliero di 60 macchinisti (51 di Roma e 9 di Ancona).

Tante circostanze da noi vissute ci fanno pienamente ritrovare negli studi e nelle conclusioni scientifiche del prof. Ruggeri che riteniamo di estrema e drammatica attualità.

Per questo essendosi verificate fra l'altro alcune tragedie anche nella sua Regione (Crevalcuore) riteniamo doveroso inviarle l'articolo e la sintesi di un convegno sulla sicurezza organizzata da questa rivista al quale, con altri studiosi, partecipò lo stesso prof. Ruggeri.



SOLIDARIETA' A DANTE: DUE BELLE LETTERE

LETTERA APERTA

Alla Filt

da Maurizio Badoni



Sento la necessità di scrivervi per esprimere la mia più profonda indignazione rispetto al contenuto del comunicato congiunto che è stato emanato il 30 marzo scorso (in allegato), da parte delle segreterie unitarie (esclusa l'OrSA), riguardante la situazione particolare che si è venuta a creare nelle società del gruppo FS e della criticità inerente le relazioni industriali degli'ultimi mesi fra sindacati ed aziende del gruppo FS, inasprita ancora di più dal licenziamento di Dante. Tale comunicato si pronuncia senza prendere delle posizioni chiare, nette, e specifiche su un fatto di enorme rilevanza politica e sociale, nel rapporto lavoro / sindacato / azienda: il licenziamento di Dante. Non aver preso una posizione ben definita per il licenziamento in tronco di Dante, un lavoratore rappresentante sindacale sulla sicurezza, ed aderire se non promuovere uno sciopero nazionale su un tale gravissimo episodio di accanimento personale, su un lavoratore/sindacalista nel pieno dell'espletamento dei propri diritti/doveri, è un grave errore. Mi sembra assurdo ed inconcepibile, da parte di organizzazioni sindacali, rappresentanti di tutti i lavoratori, non intraprendere le necessarie azioni di lotta per salvaguardare i più elementari diritti civili e democratici che tanto professiamo.

Non posso accettare questa posizione indefinita, se non superficiale, mal giustificata dalla necessità di non interrompere un dialogo fra sordi, un dialogo che non è mai esistito, e che si protrae per troppi anni, atto solamente a soddisfare la voglia di imporre logiche liberiste di una azienda ancora di proprietà pubblica, come sono ancora le aziende operanti nell'ambito ferroviario.

Come compagno iscritto alla FILT-CGIL da sempre, membro del Direttivo FILT-CGIL di Roma Centro, lavoratore ferroviere da 26 anni e come cittadino che lotta quotidianamente per migliorare questa società, nelle istituzioni politiche/amministrative della mia città (Tivoli), non ho intenzione di condividere decisioni e scelte che vanno al di là degli obiettivi che tutti noi ci siamo dati nell'aderire al nostro sindacato, obiettivi che intendo

sottolineare condivisi ed approvati anche nell'ultimo congresso: ogni scelta deve essere il frutto di ampia discussione collettiva in modo democratico dai lavoratori, (vedi scelte sul VACMA/agente solo/uomo morto) e non il frutto di un'elaborazione misteriosa e riservata a pochi intimi.

Con questa lettera spero tanto che possiate ripensare e convincervi del grave errore che state commettendo non aderendo allo sciopero indetto dall'RSU del nostro

impianto per salvare un lavoratore sempre in prima linea per condurre battaglie civili e democratiche (un lavoratore che ha anche tre figli e una moglie da mantenere), e che ha tutti i diritti per essere reintegrato nel suo posto di lavoro, senza ombra di dubbio.

Spero di essere stato chiaro, e se ciò non lo fosse, sono sempre disponibile a discuterne.

MAURIZIO BADONI

Dal direttivo nazionale Sult

(che però dice di averla copiata da altri)



Conosciamo Dante.

E' un uomo di grande impegno, moderazione e generosità. Da tempo si occupa dei problemi sindacali con serietà. Non ha rubato, non ha fatto nulla di infamante, ha preteso che venissero rispettate le disposizioni di legge riguardanti la sicurezza dei lavoratori.

E' stato licenziato perché tutelava i diritti di tutti noi, la nostra salute e la nostra dignità di uomini e lavoratori: per questo gli siamo tutti debitori.

Dopo aver tentato di raggiungere un accordo con l'azienda che permettesse il pieno reintegro di Dante nel suo posto di lavoro, è venuto il momento che ogni ferroviere restituisca a Dante ciò che da Dante ha ricevuto.

Non c'entra niente se sei iscritto al Sult o ad un altro sindacato o a nessun sindacato.

Non hai scusanti perché ti sei impegnato con quel mutuo così costoso e non puoi permetterti di perdere la giornata di lavoro.

Non ti puoi schermire dietro alla scusa che tanto gli altri vanno a lavorare e tu non vuoi fare la figura dell'unico fesso.

Anche se sei stato assunto da poco devi iniziare da ora a rispettare te stesso e il collega sconosciuto che ha lottato e pagato anche per te.

Hai un debito personale con Dante De Angelis e il 5 Aprile devi cominciare a saldarlo.

Il prossimo 5 Aprile potrà essere la giornata che ti ha visto protagonista di una lotta sacrosanta per difendere chi ha lottato per te; o un giorno come tanti di cui vergognarti un po'.

HANNO PARTECIPATO ALLA LOTTA DEL 5



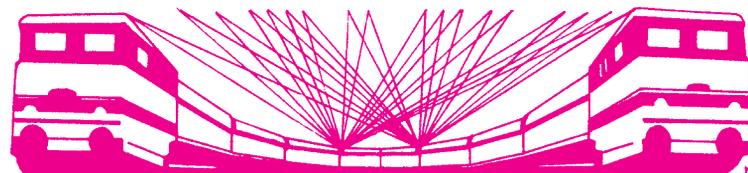
Regione Toscana



TANTE TANTE
R.S.U.
E
R.L.S.



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

**Abbonamento promozionale per i
 nuovi assunti 10 €**
 compreso Agenda 2007,
 5 libretti "Guide pratiche
 mezzi di trazione"
 a scelta e raccoglitore

LE NOSTRE PUBBLICAZIONI



ciascuno € 5

*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
9 LIBRETTI € 15



...COSÌ PARLO' MORETTI!

(Amministratore delegato FS)



Eravamo 221.000 ora siamo 98.000 e va molto meglio di prima. Si produceva di meno e in forma sbagliata. C'erano più incidenti del 400%; la puntualità non si misurava e comunque aveva 15 punti in meno rispetto a oggi.

Fino al 2000 siamo rimasti alla tecnologia degli anni '60.

Il materiale rotabile ha avuto le stesse disavventure.

Negli anni '90 ci sono state scelte molto importanti.

Siamo arrivati ultimi nella liberalizzazione senza sapere perché farlo.

I sistemi di trasporto non possono essere verticalizzati; strade, ferrovie, navi ecc.

Il corridoio 5, e tutti gli altri corridoi, non è solo ferrovie, ma anche di tutte le utilities.

La ferrovia è isolata fisicamente anche come professione, c'è un sistema isolato.

Incidenti: al 2005 0,17% per milione di chilometri, dopo c'è la Spagna con 0,37 e la Svizzera con 0,6. Il sistema VACMA (uomo morto) ce l'hanno tutte le nazioni, con un solo macchinista e senza particolari tecnologie. Togliere il VACMA costerà il 300/400% in più.

Noi siamo indagati per l'incidente di Crevalcore quando nessuno risponde per i problemi creati dagli incidenti stradali il cui costo sociale paghiamo tutti.

Il divario di regole coerenti tra l'Italia e altri paesi diventa sempre più incolmabile.

Dobbiamo fare il piano dei servizi e delle infrastrutture. Si parla di investire nei collegamenti con l'aeroporto di Bologna, ma questo avrà un futuro?

La ferrovia ha un ruolo di servizio solo sulle grandi concentrazioni.

Ha senso tenere in piedi una fermata per sole 200 persone?

I problemi sono sui grandi nodi metropolitani, non certo per andare a Porretta.

Sulla linea per Verona abbiamo 50 treni e anche quando avremo 2 binari ne avremo 60, merci compresi.

Bisognerà selezionare i territori sui quali mantenere i treni, oggi non possiamo permettercelo.

Il nostro debito pubblico mangia gli investimenti.

Occorre collocare le risorse solo dove produrre ricchezza per tutti.

Noi siamo in un paese dove la lobby dell'autotrasporto ha ottenuto i soldi per contenere gli aumenti del gasolio togliendoli alle ferrovie.

Cucitura degli interporti e dei porti.

In Emilia - Romagna si vogliono mantenere 5 interporti, ma non ne regge uno, bisogna decidere di tenerne solo uno. A Piacenza ci hanno pensato i privati.

Non parlo più a livello nazionale, ma intercontinentale.

I porti in Italia sono tre, Genova, Gioia Tauro e Taranto.

Tutti i mezzi se non sono pieni non hanno un ritorno, così anche i treni.

La liberalizzazione è un modo intelligente perché l'imprenditore metta i propri soldi nel trasporto ferroviario.

In Svizzera hanno il 300% in più degli incidenti ferroviari rispetto a noi e un pedaggio di 2,5 volte di quello italiano.

Se non ci sono le risorse per il trasporto locale, si fa con quel che si ha. Qualcuno deve mettere i soldi a fondo perduto per migliorare la qualità.

I quadri alle ferrovie mi chiedono la mobilità per arricchire la propria professionalità.

Abbiamo fatto grossi investimenti in tecnologia. Oggi il sistema SCMT è stato messo su 6.000 Km.; nel 2007 saremo a 10.700.

Tra 3 anni avremo il quadruplicamento della Milano-Bologna-Firenze; anziché 200 treni ne potremo fare 700.

Occorre parlare delle nuove città, vedi Torino dove la struttura radiale dell'area metropolitana toglie il traffico merci della

città. Così si sta pensando a Roma.

Non può essere lo Stato che paga, se a Londra il 25% del reddito va in trasporto a Milano è solo il 7%.

Fateci fare i parcheggi dove si possano mettere le macchine, gli scooter e le biciclette, per prendere il treno.

Non facciamo i treni nuovi per le campagne: i minuetti.

I Business sono:

- alta velocità
- grandi aree metropolitane
- "merci"

La riunione si è conclusa in modo imbarazzante quando circa la sicurezza, Andrea De Pasquale ha evidenziato i morti dei ferrovieri in incidenti dal dopo guerra ad oggi (questi dati gli erano stati forniti da alcuni sindacati alla commemorazione dell'incidente di Crevalcore in Teatro comunale - ero presente) dichiarati in progressiva crescita.

Moretti ha risposto seccamente che i dati dei sindacati sui morti non sono veri e chi li dichiara è uno sciacallo.

Il tutto si è concluso con un consistente applauso di molti presenti.

Mentre vi scrivo sono ancora turbato da questa conclusione.

Questa è la sintesi di un intervento fatto da Mauro Moretti a Bologna qualche giorno fa e inviatoci da un lettore. L'intervento è per noi allucinante da non crederci e se le cose fossero state mal trascritte dal nostro lettore aspettiamo una sua smentita. "Si vada meglio oggi con 93000 che con i 200.000 ferrovieri di prima?" Non ci sembra proprio... "C'erano più incidenti del 400%". Balle!!

Vogliamo ricordargli che nel 1960 il bilancio F.S. sfiorò il pareggio... Oggi il bilancio è nel profondo rosso nonostante la svendita del patrimonio... Non si sopprimevano treni... c'erano centinaia di treni merci ed i pendolari erano tranquilli.

Sui dati della sicurezza e sul VACMA ci pare proprio come Berlusconi... Purtroppo le nostre realtà sono altre e tragicamente vissute con 54 morti!! (7 soltanto fino al 1985)

Abbiamo dati, nomi e fotografie e se Moretti sa contare glieli manderemo a casa per fargli capire che gli "sciacalli" sono quelli che negano questa tragica realtà.



GIUSTIZIA CERCASI

due esposti da noi presentati contro l'arroganza ed i danni causati dai dirigenti F.S.

ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA DI FIRENZE

I dirigenti che sopprimono treni Eurostar già prenotati sono passibili del reato d'interruzione di pubblico ufficio?

Siamo venuti a conoscenza che le ferrovie hanno recentemente licenziato un macchinista perché a Bologna si è rifiutato di mettere in azione uno strumento detto "uomo morto" che le ASL di quella città per ordine della Procura della Repubblica hanno sanzionato per la opportunità e legittimità del meccanismo.

Questo rifiuto ha causato ritardo al treno ed i dirigenti delle F.S., dopo aver licenziato il macchinista hanno affisso sui locomotori un documento comunicazione interna all'azienda che evidenzia che la "eccezionalità della vicenda è confermata dal fatto che la stessa polizia ferroviaria di quella città ha ravvisato il comportamento come interruzione di pubblico servizio".

In proposito le segnaliamo similmente, qualora la polfer di Firenze non lo avesse ancora fatto, che il giorno 8 marzo 2006 mentre decine e decine di viaggiatori avevano regolarmente prenotato il treno Eurostar 9423 in partenza da Firenze per Roma alle ore 7:53, l'altoparlante comunicava ai viaggiatori, in attesa sotto le pensiline, che il treno era soppresso (sino dalla notte precedente!!!). Ci risulta che altri treni viaggiatori ordinari vengono spesso soppressi per mancanza di personale o materiale.

Siccome i dirigenti F.S. reclamizzano e propagandano che il ritardo di Bologna (dovuto ad una vertenza sindacale) possa essere considerato come interruzione di pubblico servizio valuti Lei se un importante treno ordinario già prenotato e soppresso per una ordinaria disorganizzazione possa essere considerato come interruzione di pubblico servizio.

ALLA CORTE DEI CONTI DI ROMA

Linceziare è facile, ma quando i giudici ritengono la punizione illegittima chi paga i centinaia di milioni di danni?

Oggetto: Segnalazione di un danno recato allo Stato.

Ci preme segnalare a Codesta Corte dei Conti che da un tempo a questa parte i dirigenti delle F.S. emettono provvedimenti disciplinari che comportano licenziamenti.

Successivamente questi ferrovieri ricorrono alla giustizia che dopo vari gradi di giudizio reintegra il lavoratore in servizio obbligando le F.S. a pagare stipendi arretrati di anni, rivalutazioni e interessi che superano cifre di centinaia e centinaia di milioni.

E un danno, spesso dovuto alla facilità (o all'arroganza?) dei dirigenti di comminare licenziamenti ritenuti illegittimi dalla magistratura che viene supportato dalla collettività.

Riteniamo più opportuno che chi sbaglia e produce questi ingenti danni allo Stato debba rispondere del danno fatto alla collettività in modo che questi gravi provvedimenti siano più ponderati e non frutto, a nostro avviso, di arroganza.

Uno di questi casi è del ferroviere di Catania, Guerriera Giuseppe licenziato nel 1992 e riassunto per ordine del magistrato con tutti i pagamenti arretrati (oltre un miliardo di lire).

A vostra disposizione per tutti i dettagli del caso.

Ultimora...

ANCORA DUE SANZIONI CONTRO IL VACMA

Dopo Livorno - Savona - Genova - Chivari - La Spezia - Prato - Bologna
anche

la CALABRIA e la CAMPANIA

**23
maggio**

Con il patrocinio del comune
e della provincia di Pistoia

Festa Nazionale del Macchinista e del Pensionato



Programma della festa (indicativo)

- **ore 9,30** - Partenza da Firenze SMN per Pistoia con treno a vapore d'epoca
 - Sfida fra treno a vapore e motociclette d'epoca nel percorso Firenze-Pistoia
- **ore 10,50** - Arrivo a Pistoia e accoglienza dei bambini delle scuole, delle autorità e della banda musicale
- **ore 11,30** - Lettura di Poesie, premiazioni e esibizione dei mandolinisti di Modena
- **ore 12,00** - Premi e altri riconoscimenti a personalità e ai puniti dalle FS
- **ore 13,00** - Grande pranzo sociale € 22 (compresa bottiglia speciale souvenir)
- **ore 15,00** - Musiche del macchinista Sibani
- **ore 17,00** - Partenza per Firenze

Ospiti della festa saranno FRANCA RAME e altri

**CONCORSO
LETTERARIO E DI POESIA**

**TORNEO
DI CALCETTO**

**TORNEO DI PING-PONG
PER ADESIONI TEL.
FRATESCHI
313 8273245**

**MOSTRA
FOTOGRAFICA**

**PARTECIPATE E ORGANIZZATE DELEGAZIONI
A tutti i neopensionati una pergamena ricordo
È necessaria la prenotazione**

**e per chi gradisce...
una festa su 2 giorni...**

Proponiamo **VISITA A SIENA**

- Pranzo alla mensa Stazione Snn € 3
- Partenza treno per Siena ore 13,20
- Visita guidata alla città
- Ritorno a Firenze ore 22

Per dormire si può prenotare:
26 € camera singola senza bagno
37 € camera singola con bagno
37 € ciascuno camera doppia con bagno

**IN OCCASIONE DELLA FESTA
VERRANNO CONSEGNATI A TUTTI I
MACCHINISTI CHE HANNO
PARTECIPATO ALLA STORICA
BATTAGLIA CONTRO L'UOMO
MORTO (RIFIUTO VACMA ECC.) DEI
RICORDI DI RICONOSCIMENTO E
RINGRAZIAMENTO**

**OCCORRONO PERO' I DATI CHE
PER TEMPO CI DOVETE DARE**