

ancora

www.ancorainmarcia.it



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE



PASSATO E PRESENTE DEL LUOGO DEL PIÙ GRANDE DISASTRO FERROVIARIO IN ITALIA (IN CONTROCOPERTINA)

IN QUESTO NUMERO:

- Scioperi** pag 2 e 3
- Pomigliano: guerra tra poveri** pag 4
- Divisa: orientamenti giuridici** pag 6
- Viareggio: 29 giugno 2010** pag 9
- Il Supermacchinista** pag 10
- Segnali di speranza** pag 13

ULTIMA ORA ENNESIMO DIFFERIMENTO SCIOPERO ORSA SUGLI EQUIPAGGI

Con una nota del Ministero dei Trasporti è stato negato ancora una volta un principio fondamentale come lo sciopero, unica azione realmente efficace per i lavoratori. Si cerca in tutti i modi di soffocare definitivamente questo elemento fondamentale a tutela dei diritti. È ora di chiedere un incontro con i vertici politici per fare chiarezza di questo abuso. La libertà o c'è o non c'è, non si differisce.



EDITORIALE

La Spagna ha vinto i Mondiali (... e allora?)

La Spagna ha vinto i Mondiali di calcio. "E chi se ne frega?", potreste pensare. Perché il nostro giornale dovrebbe interessarsene, visto che di solito non tratta argomenti di carattere sportivo?

La ragione è la seguente: voglio provare a fare un parallelo tra vicende calcistiche e lavorative. La Spagna ha vinto i Mondiali sicuramente per le capacità individuali dei propri giocatori, ma soprattutto per l'affiatamento del collettivo. A differenza delle altre squadre, infatti, si è presentata con una formazione che comprendeva in blocco un folto numero di giocatori del Barcellona, come Iniesta, Xavi, Pedro, Piqué, Puyol, Busquets; e un gruppo del Real Madrid: Casillas, Sergio Ramos, Xabi Alonso. Pochi erano i campioni "isolati", come Villa (tra l'altro neo acquisto del Barcellona), Silva e Torres.

Tra calciatori affiatati, abituati a giocare insieme, è stato più immediato fare gioco di squadra anche in nazionale.

Venendo ora al lavoro, le teorie più moderne mettono l'accento sulla forza del collettivo, sull'affiatamento della squadra: sono queste le armi vincenti.

Imprese di successo a livello internazionale già utilizzano da anni la struttura del team.

In Italia, come al solito, siamo più indietro, e le FS non fanno eccezione.

Non si parla mai di "squadra", ma si tende ad isolare i lavoratori.

In Ferrovia, appunto, il macchinista deve stare da solo, lavorare da solo e arrangiarsi nel risolvere tutti i problemi che gli possono capitare; il CT deve stare alla larga dal macchinista, altrimenti sono guai; i DM si devono chiudere nelle loro stazioni e non aprire a nessuno.

Il risultato è che niente funziona, e le Ferrovie vanno avanti solo perché i ferrovieri, col proprio senso del dovere e la convinzione di stare svolgendo un servizio di utilità sociale sopperiscono alle lacune del sistema. Auspichiamo allora che giunga un'epoca nella quale le Ferrovie italiane non siano basate solo sulla buona volontà dei singoli, ma su un sistema di gruppi di lavoro in cui nessuno è solo, nessuno è abbandonato a se stesso e tutti possano contare sul sostegno e sull'aiuto di qualcuno.

Insomma... ci auguriamo di vedere presto delle Ferrovie vincenti come la Spagna di Del Bosque, alla quale vanno tutti i nostri complimenti!

M. Mariani (MI)

AZIENDA

MORETTI CONFERMATO ALLA GUIDA DELLE FS

Mauro Moretti è stato confermato nell'incarico di Amministratore Delegato di FS.

Nel corso del suo primo mandato l'ingegner Moretti ha dimostrato di essere persona molto competente in materia ferroviaria, ma nel contempo ha dato prova:

- di essere inadeguato nel gestire le relazioni sindacali e i rapporti con i propri dipendenti, ponendosi unicamente in maniera autoritaria;
- di preoccuparsi molto del bilancio e poco dell'efficienza del servizio e della sicurezza, come testimoniano i numerosi tagli al personale dell'esercizio e l'introduzione del macchinista solo;
- di non possedere la sensibilità necessaria per rapportarsi con i cittadini e gli utenti del servizio ferroviario, come dimostrano ad esempio gli atteggiamenti irrispettosi tenuti nei confronti dei familiari delle vittime dell'incidente di Viareggio.

Inoltre siamo convinti che abbandonare quello che lui definisce servizio universale (dove non si guadagna) è stata una scelta che ha alleggerito le spese di bilancio societario ma avrà un prezzo elevato per il futuro sociale. In generale l'aria che si respira dall'arrivo di Moretti è diventata sempre più pesante.

Moretti sembra sempre più solitario al comando.

Per il suo rinnovo di mandato, ing. Moretti, le auguriamo di essere meno solo, magari iniziando a ricucire il distacco col motore vero di questa azienda: i ferrovieri.



La Redazione

ULTIMA ORA

SCIOPERO... FINALMENTE! ANZI NO

La vertenza equipaggi è ancora viva! E fanno di tutto per stroncarla! In altre occasioni sulle pagine del nostro giornale siamo stati critici nei confronti delle recenti scelte dell'Or.S.A., che aveva concentrato risorse ed energie sul CCNL della Mobilità sottraendole, a nostro dire, alla vertenza più sentita da macchinisti e capittreno: quella sugli equipaggi.

Ora, invece, diamo atto a chi dentro questo sindacato ha lavorato per riportare in primo piano le questioni che noi tutti riteniamo urgenti.

Ci riempie di soddisfazione anche la convergenza, su questioni così importanti, dei sindacati extracontrattuali: i macchinisti della CUB-T, ad esempio, hanno prima dato un notevole contributo al lavoro di raccolta firme a favore del referendum, e poi affidandosi alle pagine del sito LA TALPA, hanno perentoriamente invitato tutti i macchinisti allo sciopero.

Purtroppo però, appena prima di andare in stampa, abbiamo appreso la notizia, come già troppe volte questo governo ci ha abituati, del differimento, che soffoca di fatto il diritto (costituzionalmente garantito) allo sciopero. L'unico strumento messo in campo per proteggere l'accordo-vergogna del 15 maggio 2009 è quello di negare il referendum ed impedire le azioni di lotta. Ma questi provvedimenti, siamo certi, producono l'effetto opposto, rafforzando l'opposizione dei macchinisti.

Piccola curiosità, fra i motivi della precettazione uno recita: "Prospettato, in ragione dell'elevato grado di rappresentatività del soggetto OrSA [...] un prevedibile ampio consenso dei dipendenti della società Trenitalia...".

Come a dire: siccome in ferrovia l'OrSA riscuote molti consensi è meglio che gli scioperi non li fa, perché le adesioni sarebbero molte alte. E nel frattempo si uccide la democrazia sindacale. VERGOGNOSO!!!

MACCHINISTI, Restiamo uniti nella lotta contro l'agente solo!

Per motivi di spazio in questo numero manca la rubrica tecnica; tornerà a settembre. Ce ne scusiamo coi lettori.



CONTRATTAZIONE di G. Cardinale (BO)

SCIOPERO SEGRETO

Perché tutte le OO.SS. hanno sovrapposto 2 scioperi nazionali? E perché la base Or.S.A. si è spaccata? Proviamo a capirlo

L'8 e il 9 luglio i ferrovieri, gli autotramvi e i lavoratori del trasporto pubblico sono stati chiamati allo sciopero unitario di 24 per il CCNL della Mobilità.

Sulle pagine della nostra rivista abbiamo più volte ribadito le nostre perplessità su questa vertenza e abbiamo ripetutamente invitato le OO.SS. a fare chiarezza, informando il personale sull'esistenza o meno di una piattaforma rivendicativa, in assenza della quale non può esserci una vera vertenza, perché l'unico risultato che otterremmo sarebbe quello della nascita di un nuovo contenitore contrattuale generale che "riduca il danno" delle reiterate richieste datoriali di tagli al costo del lavoro, quindi, in una parola, un "rimettersi alla clemenza della corte". Siamo convinti, inoltre, che il contratto collettivo possa essere effettivamente un'opportunità qualora nascesse da una seria discussione sulle clausole sociali vincolanti, sulle quali erano stati richiesti precisi impegni al Governo ma delle quali nessuno parla più.

Purtroppo, infatti, appare sempre più chiaro che non potremo neanche parlare di un vero contratto collettivo, in quanto al suo interno saranno presenti contratti aziendali (v. art. 1, c. 3 lettera B della proposta sindacale) così ben distinti, per il ferro e l'autotram, che di fatto rimarrà immutato l'attuale dumping.

Oggi, invece, proseguono, col solito copione, da una parte gli atteggiamenti dilatori e i continui rinvii (strumentali) adottati dalle associazioni datoriali ASSTRA e ANAV, e dall'altra i continui differimenti e ri-proclamazioni degli scioperi imposti dalle azioni repressive del diritto di sciopero messe in atto dal Governo, che hanno determinato da mesi uno stallo del confronto sui 4 capitoli costitutivi il CCNL della Mobilità, (campo di applicazione, decorrenza e durata, relazioni industriali e mercato).

Ma, all'improvviso come un temporale, irrompe in questo luglio infuocato un grande movimento popolare, la più grande sollevazione di lavoratori dal dopoguerra! Ai ferrovieri non sono stati pagati i premi di

produttività... e allora solo una è la parola d'ordine: **SCIOPERO!**

Selvaggio? Beh, ovviamente no...

A oltranza? Mah, non proprio...

I furbissimi e temerari sindacati optano per l'inafferrabile "SCIOPERO SEGRETO"!

E l'hanno nascosto così bene che nessuno ne ha avuto notizia. Non una bacheca, non una assemblea, nessuno doveva sapere!

L'unico volantino che circolava in rete riportava le seguenti rivendicazioni:

- I ferrovieri sono sempre di meno (e di questo eravamo al corrente...);
- Tagli dei servizi verso il sud (...noto da anni...);
- Cargo: vive il peggiore stato di crisi industriale che si ricordi (e i sindacati dove erano?);
- Gli arretrati sul salario aziendale di produttività ammontano a 3 annualità;
- Le violazioni contrattuali sulle relazioni industriali restano una costante... (e allora perché continuano a sottoscrivere accordi con il "cattivo" Datore di Lavoro?);

e, dulcis in fundo, la collocazione temporale dello sciopero, che "per grande senso di responsabilità" veniva collocata (nascosta) in corrispondenza dello sciopero a sostegno della vertenza sul CCNL della Mobilità.

I "tecnici" diranno "una scelta tecnica"...

A questo punto viene da chiedere: se è uno

MACCHINISTA COLTO DA MALORE... È SUCCESSO ANCORA!

Una delle giornate più calde dell'estate. Alle 17 del pomeriggio il sole picchia giusto di fronte ai treni in partenza da Venezia Santa Lucia. Il treno 5988 è un locale effettuato con vetture tipo doppio piano - prive di impianto di climatizzazione - con loc. 464. Il 12 luglio il treno è partito da Venezia S.L. con la vettura pilota in testa, dopo che il materiale è rimasto esposto al sole per tutto il giorno. Effettuata la prima fermata a Venezia Porto Marghera, il solo macchinista avvisa il capotreno di non sentirsi troppo bene. Il capotreno giunto in cabina contatta il DM di Venezia Mestre - successiva stazione - chiedendo di prendere in deviazione il treno per malessere del macchinista e chiede contestualmente l'intervento del 118. Il treno si avvicina così al segnale di protezione di Ve. Mestre, quando giunge in cabina un macchinista, che viaggiava fuori servizio, chiamato dal capotreno per sostituire il guidatore. Nel momento di alzarsi dalla sedia, il macchinista collassa rovinando sul pavimento. A quel punto l'altro (quello in vettura) porta il treno in stazione e porta fuori quasi di peso il macchinista che ha accusato il malore, una volta fermi, mentre aspettano i soccorsi. Viene poi ricoverato all'ospedale, riconosciuti 7 giorni di infortunio. Se non ci fosse stato il collega in vettura, su un tratto ove ci sono molti binari affiancati e la sede ferroviaria è ben recintata dalle strade che la affiancano, da dove sarebbero mai potuti arrivare i soccorsi?

sciopero aziendale, ci sarà anche un riferimento alla categoria che in questo momento all'interno dell'azienda ha più ragioni di essere incacciata, i macchinisti?

La risposta è no, nemmeno l'ombra!

Quindi ricapitolando le OO.SS. che hanno firmato l'agente solo in cambio di nulla, sperando fantomatiche contropartite future, una volta persa ogni illusione, chiamano i ferrovieri allo sciopero, ma la vergogna è tale da non menzionare i problemi del Macchina.

Lamentano le mancate assunzioni promesse con la firma dell'accordo del 15 maggio.

Lamentano il taglio dei servizi al sud e la crisi della cargo come ci si lamenta del caldo in agosto, sorvolando inverosimilmente sulla loro condivisione di strategie di mercato aziendali che generano frutti come l'agente solo alla cargo, l'aumento a 6 ore (e perché no a 8?) di condotta effettiva, flessibilità d'orario massima, etc.

Lamentano, strumentalmente e tardivamente, i mancati pagamenti dei premi [a pag. 12 del n. 1/2010 facevamo già presente la mancata corresponsione dei premi, ndr], pur a conoscenza della mancata richiesta da parte aziendale degli sgravi fiscali INPS per tali emolumenti.

Siamo in questa occasione decisamente dalla parte di quei coordinamenti regionali dell'OrSA MU che hanno preso coraggiosamente le distanze da una vertenza aziendale che non fa bene alla categoria e non fa altro che impedire, e cominciamo a pensare volutamente, la possibilità di riaprire il confronto sulle problematiche dei macchinisti.

Questo è il modo di fare sindacato che ci piace: ritenere inopportuna la stesura di documenti ed azioni unitarie con le OO.SS. firmatarie; ritenere imprescindibile e prioritaria la vertenza nazionale contro l'accordo del 15 maggio 2009; rimanere impegnati in prima linea coi macchinisti sanzionati e coi referendum; produrre documenti come quello del 1/7/2010 con il quale si rinnovano le procedure di raffreddamento e di conciliazione per la vertenza "agente solo" [che hanno portato allo sciopero, poi differito, del 24 e 25 luglio ndr] inserendo tutte le più sentite problematiche del macchinista. Non ci piace affatto, invece, quando il sindacato più rappresentativo per i macchinisti si fa invischiare e strumentalizzare da chi venderebbe l'anima per mantenere una poltrona.

MONDO DEL LAVORO di R. Smaldone (TO)

GUERRA TRA POVERI

Passato e presente, un unico denominatore: a farne le spese sono sempre i lavoratori, anche quando si spaccia un ricatto per libera scelta (o schiavo o a casa)

Trent'anni orsono ci furono le grandi lotte operaie alla Fiat (ottobre 1980) per opporsi al volere aziendale d'imporre il potere gestionale nelle sole mani dell'Azienda. Anche la necessità dell'automatizzazione (i robot rendevano di più e costavano meno delle persone) non sarebbe stato accettato dall'opinione pubblica. Con una campagna di stampa orchestrata ad arte, quindi, la Fiat criminalizzò i lavoratori, tacciandoli come assenteisti, boicottatori del progresso aziendale, improduttivi ed addirittura fiancheggiatori dei terroristi delle brigate rosse. Dopo trentacinque giorni di lotta ci fu la marcia dei quarantamila. Quadri, impiegati, capi e capetti e, purtroppo, anche degli operai (organizzati dalla Fiat con la lusinga di un maggior benessere per chi restava in fabbrica) scesero in piazza per rivendicare il loro diritto al lavoro (dimenticando l'altrui medesimo diritto). Si giunse allo "scontro finale" ed alla capitolazione del Sindacato FLM (Federazione Lavoratori Metalmeccanici, comprendente l'unione di FIM, FIOM e UILM), "commissariato" al tavolo delle trattative dai tre segretari generali Cisl, Uil e Cgil di allora.

Nella cassa integrazione a zero ore (24 mila operai, tra cui il sottoscritto, "licenziati di fatto") finirono maggiormente gli operai più sindacalmente combattivi, qualche assenteista cronico e, persino, qualche crumiro incallito in modo d'evitare all'azienda una denuncia per atteggiamento antisindacale.

Gli anni successivi segnarono "l'estensione" del modello organizzativo Fiat nelle aziende italiane e la distruzione della "classe operaia".

Anziché miglioramenti retributivi, organizzativi e della qualità della vita tanto promessi dalla Fiat ai lavoratori rimasti, dal 1980 ad oggi, si sono avuti forti appesantimenti dei ritmi di lavoro, ulteriori perdite di posti di lavoro, riduzioni di contrattazioni sindacali e il declino quasi totale delle rivendicazioni operaie.

Anche tanti "colletti bianchi", tra cui molti della marcia dei quarantamila, dopo anni di sudditanza assoluta all'azienda, sono stati prepensionati in modo coatto e senza alcuna gratificazione morale.



La marcia dei quarantamila

La Fiat per "progredire" ha avuto, comunque, ciclicamente bisogno d'aiuti di Stato (prestiti a tasso agevolato, campagne rottamazioni, acquisizioni a costo zero o con sovvenzioni di altre aziende in crisi, etc. ecc.), portando all'ironica affermazione, che Fiat non significasse più Fabbrica italiana automobili Torino, ma Fabbrica italiana aiutata tanto!

Sotto il ricatto occupazionale, l'accordo Fiat - O.S. (esclusa la Fiom - Cgil), stipulato a Pomigliano d'Arco, prevede turnificazioni di stampo "asiatico", straordinari obbligatori, ritmi di lavoro forsennati ed addirittura sanzioni per chi sciopera, per chi effettua errori non doloosi durante le lavorazioni ed la non copertura retributiva a carico dell'azienda dei periodi di malattia per chi si ammala in occasione diverse da eventi epidemiologici diffusi. Questo capitolo negativo aprirà, come nel 1980, un nuovo ciclo di relazioni sindacali, basate sull'ultimaatum aziendale: "Accetta queste proposte o sei disoccupato!".

A Pomigliano, come a Torino nel 1980, c'è stata il 20 giugno 2010 un'identica manifestazione per il lavoro, "probabilmente" sponsorizzata dalla Fiat, affinché gli oppositori accettassero l'Accordo votando SI al referendum del 22 giugno '10.

Pure stavolta i padroni sono riusciti a mettere poveri contro poveri. L'affermazione latina "Historia magister vitae est" (la storia è maestra di vita), anche stavolta si è rivelata sbagliata!

La Fiat stessa ha legato la sua scelta dell'investimento o meno, fatto "storico", all'esito largamente positivo del referendum, obbligando, di fatto, i lavoratori a dire SI.

Il successo schiacciante dei SI (solo il 63%), però, non c'è stato; quasi un lavoratore su quattro non ha accettato il ricatto. Dopo il referendum, per una ventina di giorni la Fiat ha taciuto!!

Non rispondeva più neppure agli inviti della O.S. firmatarie per il proseguimento della trattativa, né alle aperture della Fiom, dichiaratasi disponibile a trattare, ma su basi meno penalizzanti per i lavoratori. Poi ha ripreso tiepida-



REFERENDUM A POMIGLIANO

Aventi diritto al voto	4.881
Votanti	4.642 (95%)
SI	2.888 (63,4%)
NO	1673 (36%)

Il sì all'Accordo molto al di sotto del 70%

Anche se più che un Referendum è sembrato un ricatto bello e buono, almeno a Pomigliano i lavoratori hanno avuto l'occasione di dire la loro.

Come mai questo non accade anche da noi? Un cambiamento epocale come quello introdotto dall'accordo del 15 Maggio non era degno di essere messo a Referendum? E come mai ora l'Azienda nega il Referendum a circa 6500 macchinisti che lo hanno chiesto con un'imponente raccolta firme? Urgono risposte.

mente gli incontri. A mio parere, Marchionne sperava di perdere il referendum, per addossare ai lavoratori dissidenti il futuro ridimensionamento o l'ipotetica chiusura dello stabilimento di Pomigliano, riservandogli lo stesso destino di Melfi, di Termini Imprese, di Cassino ed altre realtà Fiat, dove, dopo anni di produzione a condizioni penalizzanti per i lavoratori, ci sono stati ridimensionati o sono programmate chiusure, in barba anche ai copiosi finanziamenti pubblici ricevuti.

In FS, però, le stesse O.S., che hanno proposto ed organizzato il referendum a Pomigliano, lo negano ai macchinisti, i quali sono stati costretti all'Agente solo ed ad altre rinunce normative senza la possibilità del referendum. Epifani si lamenta, giustamente, dell'esclusione delle rappresentanze categoriali Cgil da tante trattative. Dimentica che in FS, molte volte, la Filt Cgil ha chiesto all'Azienda l'allontanamento dell'Orsa e/o le trattative separate.

Dove sta la coerenza???

LICENZIATI ALLA FIAT

Sono ben cinque gli operai della Fiat licenziati nell'arco di una settimana. Ai tre di Melfi e al dipendente di Mirafiori lasciato a casa nei giorni scorsi, si è aggiunto l'operaio della Powertrain di Termoli punito per aver partecipato a un presidio a Pomigliano d'Arco.

Il clima è teso, ci ricorda da vicino le vicende di Dante De Angelis. Condanniamo fermamente l'atteggiamento punitivo che si è creato nel mondo del lavoro, in particolare quando si vogliono fare cambiamenti ai piani aziendali mettendo sul piano delle spese solo quelle dei salari dei dipendenti.

VIAREGGIO: DOPO UN ANNO NESSUN COLPEVOLE

È trascorso un anno da quella tragica notte, e Viareggio ha dimostrato ancora una volta una sensibilità straordinaria nel ricordare i 32 morti e i numerosi sopravvissuti. Una giornata struggente, ricca di ricordi, incontri, impegni e conclusa con un corteo proprio nell'orario di arrivo di quel maledetto treno, che ha cambiato la vita a molte persone ed una città intera.

Ma dopo un anno possiamo registrare solo un incremento del numero degli indagati, i cui nomi sono per altro taciuti, ma molto, troppo silenzio.



SICUREZZA, VERITÀ E GIUSTIZIA



RFI:

Chiusa inchiesta interna

La relazione dei periti assolve il gruppo FS da qualsiasi responsabilità sull'incidente, affermando che: *l'unica causa dello scivolo del convoglio di Gpl è stata la rottura di un assile del primo carrello della prima ferrocisterna del convoglio, che a sua volta è stata provocata da una crepa nello stesso assile. Siccome la ferrocisterna non apparteneva ad alcuna società del Gruppo FS, la società non ritiene di avere alcuna responsabilità nell'incidente.*

Questa l'incredibile giustificazione del gruppo FS, che scagiona del tutto da responsabilità in merito. Attendiamo fiduciosi l'esito delle indagini della Magistratura.



Se ne sono lavati frettolosamente Sun pò tutti, come se a causare l'incidente fosse stato solo il destino, crudele e infausto, e non la conseguenza di un sistema che proprio non funziona. La speranza che la giustizia faccia

serenamente il suo corso, ma arrivi davvero ai responsabili, prima di tutto per rispetto delle vittime, ma anche per far sì che simili episodi rimangano solo patrimonio della storia. **MAI PIÙ**

DIVISA DA LAVORO

Ecco quali problemi si nascondono dietro un argomento apparentemente futile...

Dopo aver preso atto che l'utilizzo della divisa corrisponde ad uno dei requisiti fondamentali per far parte del "mondo alta velocità", trascurando anche le più elementari mancanze della parte datoriale (vedi *logistica quasi sempre inadeguata*), nonché documenti che esoneravano sostanzialmente il personale dall'utilizzo della divisa per "indisponibilità spogliatoi" (vedi ITP MILANO - documento che abbiamo fornito noi, in quanto l'impianto, a quanto pare, ne era sprovvisto), ecco arrivare il nuovo "REGOLAMENTO DIVISE" (allegato alla DdG n. 133/DCRUO del 15 Aprile 2010), che andremo ad analizzare, insieme a tutti gli aspetti legati all'obbligo di indossare l'abito da lavoro, al fine di dimostrare l'oggettiva inapplicabilità di diversi punti della stessa, nonché varie inadempienze derivanti dall'orientamento della giurisprudenza e da norme contrattuali.

Possiamo individuare 4 punti di discussione:

1. Tempi per indossare e dismettere la divisa;
2. Incursione del datore di lavoro nella sfera personale del lavoratore;
3. Limiti datoriali all'esercizio del potere organizzativo;
4. Manutenzione divise (pulizia); Fornitura divisa e oggetti del vestiario;

TEMPI PER INDOSSARE E DISMETTERE LA DIVISA

Debbono essere considerati lavoro effettivo?

Analizziamo il seguente orientamento della giurisprudenza:

CASSAZIONE n. 3763 del 14 aprile 1998: la suprema corte ha osservando che il lavoratore, entrando nello stabilimento, si sottopone già al potere direttivo dell'imprenditore e, quando indossa il camice, esegue una disposizione aziendale; pertanto il tempo necessario per questa operazione preliminare, indispensabile per svolgere l'attività lavorativa, rientra a buon diritto nell'orario di lavoro.

A questa sentenza seguirono diversi orientamenti difformi della giurisprudenza di merito secondo cui, i tempi per indossare la divisa non sono riconducibili all'orario di lavoro quando le attività di vestizione e svestizione si svolgono in mancanza di direttive e controlli specifici del datore di lavoro (trib. Torino 14/07/1999; trib. Napoli 9/12/1999).

Da qui la cassazione torna ad esprimersi sull'argomento:

CASSAZIONE n. 15734 21 ottobre 2003: "... come precisato anche dalla dottrina, l'espressione "lavoro effettivo" deve essere inteso come sinonimo di prestazione lavorativa, comprendendovi anche i periodi di mera attesa o quelli nei quali non sia richiesta al lavoratore una attività assorbente, bensì soltanto un tenersi costantemente a disposizione del datore di lavoro; restano pertanto esclusi dal "lavoro effettivo" soltanto gli intervalli di

tempo dei quali il lavoratore abbia la piena disponibilità. " Il tempo occorrente per indossare la divisa aziendale deve essere retribuito, o non deve essere retribuito, a seconda della disciplina contrattuale specifica: ove vi sia facoltà del lavoratore circa il tempo ed il luogo (anche a casa) in cui indossarlo, fa parte degli atti di diligenza preparatoria e non deve essere retribuito; ove tale operazione sia eterodiretta dal datore di lavoro, che ne disciplina il tempo ed il luogo di esecuzione, rientra nel lavoro effettivo e come tale il tempo necessario deve essere retribuito."

"Da tale situazione vanno distinti due gruppi di situazioni:

- a. l'obbligo di vestizione di particolari protezioni tecniche, o di particolare ed impegnativa cura dell'immagine;
- b. l'obbligo di vestizione di normali divise, ma con pregnanti disposizioni del datore di lavoro circa il tempo ed il luogo di esecuzione (Cass. 3763/1998 cit. "infra"), sicché l'esecuzione dell'obbligo di vestizione diventa etero diretta."

Tale concetto è stato ribadito sempre dalla cassazione con la sentenza n.19273 del 8/09/2006 e con la SENTENZA n. 20179 del 22 luglio 2008. In quest'ultima, ma anche in una SENTENZA del tribunale di Lodi (02/09/07), vennero riconosciuti rispettivamente 20' e 15' (tempi di vestizione), a dei lavoratori aventi l'obbligo di indossare, solo sul luogo di lavoro, i previsti abiti.

Applicando quanto sopra descritto al caso specifico del personale di macchina, possiamo affermare che, il macchinista pur non dovendo indossare abiti particolari (vedi *igiene/sicurezza*), ma solo di decoro/estetica, trae dall'ART 45 CCNL un obbligo ad indossare la divisa (e accessori) sul luogo di lavoro ("è fatto obbligo al dipendente di indossare sia la divisa prescritta che gli oggetti di vestiario. A tal fine le aziende predisporranno idonei supporti logistici), ma a far svanire ogni ipotetico dubbio residuo, sul fatto di ottemperare a tale obbligo solo in azienda, ci pensa il nuovo regolamento divise che recita: "La divisa va indossata correttamente e non deve essere indossata in occasioni diverse dal lavoro." Quindi qualora il macchinista decidesse di fare il tragitto casa-lavoro con la divisa già indossata, non rispetterebbe le regole emanate in merito. Inoltre il codice etico impone (punto 4.1) al personale del gruppo di: "dare, con efficienza e cortesia, accurate ed esaurienti informazioni concernenti l'oggetto, il prezzo e le modalità di erogazione di prodotti e servizi, affinché i clienti possano assumere decisioni consapevoli";

Quindi, un macchinista (ma vale anche per il PDB) che arriva in stazione in divisa in un periodo prelaborativo, chiaramente rappresentando l'azienda, avrebbe anche questa incombenza in più. Se ne deduce (una volta di più) che non viene data la facoltà al lavoratore in questione, di scegliere il tempo e il luogo ove indossare la divisa, essendoci, di fatto, un obbligo di farlo nel luogo di lavoro (a differenza del lavoratore interessato dalla sentenza di



cassazione n.15734 21/10/03, che poteva scegliere se cambiarsi a casa o sul luogo di lavoro, dopo aver timbrato - quindi con retribuzione del relativo tempo impiegato -). A nostro avviso, considerato quanto sopra esposto, in tale obbligo, traspare l'eterodirezione necessaria per far entrare legittimamente i tempi, per indossare e dismettere la divisa, all'interno del lavoro effettivo.

Inoltre la SENTENZA n.1859 Trib.Milano del 6/6/06, oltre a considerare lavoro effettivo i tempi di vestizione, ha considerato eterodiretto il tempo necessario per raggiungere lo spogliatoio dall'ingresso dello stabilimento e quello per arrivare successivamente al proprio rispettivo reparto (e la strada inversa al termine del turno). Questo, considerando le ampie dimensioni del luogo di lavoro stesso e quindi considerando che tali spostamenti erano sottoposti all'organizzazione del datore di lavoro, dovendo i lavoratori percorrere una strada determinata unicamente dalle scelte aziendali che hanno prefissato lo spogliatoio assegnato a ciascun operaio il reparto di appartenenza e la loro ubicazione.

Tutto questo, per quanto riferito ai lavoratori aventi l'obbligo di indossare dispositivi di protezione individuale, assume un'importanza fondamentale anche nel nostro caso specifico (in quanto esiste comunque l'eterodirezione del datore di lavoro, che determina tali operazioni) relativamente a quello che deve essere considerato "tempo di lavoro effettivo". Pensiamo per esempio al luogo di lavoro corrispondente ad una grande stazione ferroviaria. L'azienda può, legittimamente ubicare dove ritiene opportuno, in base alle scelte organizzative, gli spogliatoi, ma dovrebbe anche considerare lavoro effettivo i tempi per raggiungere gli stessi dall'entrata della stazione, i tempi per mettere la divisa, i tempi per recarsi (per esempio) sul locomotore e alla fine del servizio, i tempi per dismettere la divisa e i tempi per recarsi all'uscita della stazione. Naturalmente, questo non succede. Non riconoscono questi tempi a coloro che hanno l'armadietto in zona 303 e non li riconoscono neanche a quelli che impiegano altro tempo libero per recarsi nello spogliatoio assegnatogli (ovunque esso sia -vedi casa manovra Milano C.le-).

Una volta riconosciuti i tempi di vestizione, di conseguenza sarà indirettamente riconosciuta la residenza amministrativa (inizio lavoro e termine lavoro nello stesso luogo), in virtù del fatto che bisognerà tornare a dismettere la divisa laddove si è cominciato il servizio di lavoro.

INCURSIONE DEL DATORE DI LAVORO NELLA SFERA PERSONALE DEL LAVORATORE - LIMITI DATORIALI ALL'ESERCIZIO DEL POTERE DATORIALE

Ecco uno dei punti chiave del nuovo regolamento divise, che invade la sfera personale del lavoratore, non limitandosi a raccoman-

dare la cura della persona, ma spingendosi a dare direttive (capelli e basette taglio classico per uomo), peraltro diverse tra uomo e donna (vedi tipologia taglio capelli) e a specificare la maniera in cui deve essere indossata la divisa (vedi giacca sempre abbottonata).

Diciamo subito che in linea di massima e in un discorso generale, il datore di lavoro non può interferire su quanto non riconducibile al contratto di lavoro, (vedi art.8 dello statuto dei lavoratori: "È fatto divieto al datore di lavoro, ai fini dell'assunzione, come nel corso dello svolgimento del rapporto di lavoro, di effettuare indagini, anche a mezzo di terzi, sulle opinioni politiche, religiose o sindacali del lavoratore, nonché su fatti non rilevanti ai fini della valutazione dell'attitudine professionale del lavoratore."), però al tempo stesso non si può escludere un'incursione "extracontrattuale" in ambiti di regola sottratti al suo potere (per esempio pretendere un certo assetto esteriore come obbligazione del rapporto di lavoro) proprio per via dell'inserimento del lavoratore nell'organizzazione produttiva. Tuttavia potrebbero esserci provvedimenti di gestione del rapporto di lavoro (pensiamo sempre in generale ad atti discriminatori) correlati con tale incursione che in un controllo giudiziale chiamerebbero il datore di lavoro a dimostrarne la legittimità. Quindi l'esercizio di una prerogativa relativa al vestiario, dovrebbe essere processualmente provata, oltre che inerente alla causa del contratto di lavoro (ossia il motivo, la funzione giuridica, ma anche economica e sociale del contratto). In merito alla suddetta legittimità, si può avanzare l'ipotesi razionale che, imposizioni/divieti interessanti l'abbigliamento del lavoratore, debbano essere fondate sul legame necessario tra abbigliamento e adempimento della prestazione lavorativa, cioè l'abbigliamento deve essere requisito essenziale e determinante per l'adempimento della prestazione lavorativa. Nel caso specifico del macchinista, cioè (cheché se ne dica) una figura professionale, sostanzialmente non a contatto con la clientela, non si riesce a capire quest'ultima correlazione. I pochi casi di contatti con la clientela, avvengono spesso in tempi ufficialmente dedicati ad altre incombenze e con la seguente gettonatissima risposta ai quesiti posti dai viaggiatori: "chieda al capotreno..."

Traspare ovviamente una certa inutilità di tali contatti. L'impressione è che la strada relativa a questo tipo di questioni (abbigliamento/aspetto estetico), abbia all'estremità il caso di alcune assistenti di volo della AIR INDIA, licenziate per essere in sovrappeso. Infatti, come traspare anche dal nuovo regolamento divise, l'abbigliamento e il lato estetico del lavoratore sono due lati della stessa medaglia.

Per cercare di delineare i limiti del datore di lavoro sull'eventuale incursione nella sfera personale del lavoratore citiamo una SENTENZA DELLA CORTE D'APPELLO DI MILANO (giudice Panzeri) che ha stabilito una cosa molto importante e cioè che esistono due diversi limiti all'esercizio del potere organizzativo da parte del datore di lavoro. Il primo va ravvisato nella corrispondenza

delle direttive impartite dall'imprenditore ad un interesse effettivo e concreto dell'azienda. Il che poteva anche essere nel caso trattato (adetto al reparto gastronomia) dove la pulizia della persona e la cura dell'aspetto erano strettamente collegate all'attività svolta dal dipendente, che aveva un contatto diretto con la clientela. Il secondo limite è quello della ragionevole entità delle restrizioni che possono essere imposte ai dipendenti. A giudizio della Corte, infatti, sono ammissibili le sole restrizioni che siano strettamente indispensabili per la tutela dell'immagine aziendale. Il lavoratore si era presentato al lavoro con la barba non rasata da uno o due giorni. Questo comportamento non aveva potuto incidere negativamente sull'immagine dell'ipermercato, specie se si considera che nel costume del momento la barba incolta è molto diffusa. Secondo la Corte d'Appello, anche di questo si deve tenere conto: l'immagine, la stessa immagine di ordine e pulizia, è sensibile alle mode, e come tale non è offuscata se sia in linea con i modelli socialmente in voga. Sotto questo punto di vista, COSTRINGERE IL DIPENDENTE AD ADEGUARE IL PROPRIO LOOK AGLI STANDARD RITENUTI NORMALI DAL DATORE DI LAVORO COMPORTA DUNQUE UNA VIOLAZIONE DEI DIRITTI PERSONALI DEL LAVORATORE. (fonte la Provincia di Como).

FORNITURA DIVISA E OGGETTI DI VESTIARIO

Il secondo punto da analizzare del nuovo regolamento divise, riguarda l'imposizione di scarpe, calze, e cintura (quest'ultima definita "Elemento extradivisa a cura del personale") di colore nero (colore naturale per i collant o le calze da donna). L'art. 45 CCNL p.1 recita: "l'azienda provvede i dipendenti, in relazione alle specifiche attività lavorative, della divisa e degli oggetti di vestiario", quindi sembrerebbe proprio che qualunque elemento imposto dall'azienda debba essere da quest'ultima fornito al personale.

Inoltre citiamo le seguenti 3 sentenze: CASSAZIONE sentenza 9 giugno-20 novembre 2003, n. 17639: Mancata fornitura di vestiario obbligatorio uniforme - risarcimento dei danni per l'usura cagionata durante il lavoro al proprio vestiario personale. (i ricorrenti richiedevano risarcimento per usura dei propri abiti);

CASSAZIONE Sentenza 19 settembre 2008, n.23897: Inadempimento del datore di lavoro all'obbligo contrattuale di fornire vestiario uniforme - Acquisto, da parte del lavoratore, di vestiario esclusivamente per adempiere all'obbligo di indossare in servizio abiti uniformi - Conseguenze - Obbligo del datore di risarcire il danno -(Il ricorrente chiese un risarcimento per aver ottemperato a sue spese all'acquisto di abiti conformi ai tipi indicati dalla società.) (...).) devesi ritenere - non avrebbe diversamente effettuato per il proprio uso privato.);

CASSAZIONE, Sezione lavoro, sentenza n. 26234/09; depositata il 15 dicembre): La fornitura al personale dipendente della divisa da indossare durante il servizio, consiste in una prestazione datoriale di natura retribuitiva. In caso di inadempimento all'obbligo contrattualmente assunto, quindi, l'azienda deve risarcire;

Facendo un sunto, possiamo affermare che, la fornitura della divisa (e i relativi oggetti di vestiario), che per contratto devono essere forniti

dall'azienda (nel nostro caso vedi art.45 ccnl), ha carattere retributivo, la mancata fornitura dà diritto al lavoratore ad un risarcimento (sia che quest'ultimo abbia acquistato a sue spese capi/oggetti della divisa, sia che abbia utilizzato i propri abiti/oggetti di vestiario). Quindi l'aspetto economico legato alla divisa (fornita e non) e relativi accessori è a carico dell'azienda. Di conseguenza non si può pretendere l'acquisto di nessun capo/accessorio relativo alla stessa, dal lavoratore. Peraltro, appare singolare (vedi ITP MILANO) che le scarpe vengano fornite solo ai macchinisti dell'AV...

MANUTENZIONE DIVISA (pulizia)

Per quanto riguarda le spese di manutenzione, compreso il lavaggio, della divisa, la giurisprudenza tende a porle a carico del datore di lavoro, nel caso si tratti di indumenti/dispositivi di protezione aziendale (corte appello milano 18 gennaio 2007;cassazione sent.n.6048 15 marzo 2007;cassazione sent.n.14712 26 giugno 2006) e non, viceversa, qualora si tratti di divise imposte per ragioni di ordine e decoro. Questo perché la divisa viene usata in luogo degli abiti normali che, senza l'obbligo di indossare la divisa, il lavoratore avrebbe dovuto comunque provvedere a lavare a proprie spese. Citiamo la SENTENZA trib. Milano n.3143 23 ottobre 2008: "La cura e la manutenzione delle divise non richiede impegno e tempo diversi da quelli che richiederebbe qualsiasi indumento indossato dal dipendente, non vi è pertanto alcuna ragione che si imponga alla società di accollarsi le spese del lavaggio e della stiratura delle divise stesse". (...) "Né appare provato che per il lavaggio di queste divise sia richiesto l'uso di particolari detergenti diversi da quelli che i ricorrenti normalmente usano nel lavaggio dei propri indumenti che, qualora fossero stati usati al posto della divisa, avrebbero avuto comunque la necessità di lavaggio". Nel nostro caso specifico, in merito all'ultimo capoverso, pur prendendo atto della tendenza della giurisprudenza in merito al lavaggio di-



Un macchinista "old style" durante una sosta

"Ella, nel giorno sotto indicato non indossava la prescritta divisa di servizio secondo quanto viene descritto in maniera dettagliata:
 • Giorno 24/05/2010: comandato ad effettuare la giornata del turno Capotreno di
 , presentava un taglio di capelli non classico, in contrasto di quanto previsto dalle norme Aziendali"

Una contestazione realmente ricevuta da un collega del viaggiante.
 Un chiaro esempio di incursione del datore di lavoro nella sfera personale del lavoratore

visa, non possiamo trascurare che il lavaggio di quella fornita al personale, è praticamente obbligatorio effettuarlo in lavanderia a secco (altro che particolari detergenti diversi...).

A questo bisogna aggiungere alcune considerazioni sulla pulizia e sugli spazi del luogo di lavoro del macchinista. Per la prima vale ancora quanto espresso dalla circolare Maestrini (Ogni mezzo dovrà essere dotato in cabina di guida, in un punto facilmente individuabile, di una "scheda di pulizia".....), con tutte le periodicità previste per l'effettuazione delle stesse. La realtà naturalmente non è conforme alla teoria, infatti le schede (se presenti...) hanno date parecchio remote. Per la seconda gli spazi angusti e spesso d'impaccio (per usare un eufemismo), non possono essere paragonati a quelli relativi a lavori di ufficio. Tutto ciò rende difficile mantenere pulita e in ordine la divisa. Peraltro, per gli stessi motivi, è molto probabile usurare la divisa prima del termine stabilito e non si può scaricare il costo relativo (come previsto dal nuovo regolamento divise, non per causa di servizio), sul personale, anche

perché si tratterebbe pur sempre di causa di servizio. Infine, in merito all'obbligo di indossare la divisa (quindi anche la giacca), si osserva che nel periodo estivo, con le note difficoltà inerenti le alte temperature, oltre ai comportamenti ovvi e razionali presi a tutela della propria salute, a introdurre la possibilità di non indossare la giacca fu la C.O.84/AD 21 luglio 2004 (come ricordato nei comunicati fatti di recente dall'orsa e dal fast sull'argomento) che recita: "Durante il periodo estivo, in presenza di temperature elevate, è ammissibile che il personale dei treni si tolga, sotto bordo, la giacca e, a bordo anche il cappello, nel caso in cui manchi o non sia funzionante il condizionamento dell'aria (...)", curiosamente emessa per il personale di bordo (forse perché nella realtà, sono loro e non i macchinisti ad avere rapporti con la clientela), ma per analogia applicabile anche al pdm.

articolo pubblicato anche su Cub-Rail

STORTURE di E. Donà (PD)

COME POTETE GIUDICAR?

Un collega del bordo di Padova ci propone le sue riflessioni sui nuovi e inflessibili dettami aziendali in fatto di divise

“Come potete giudicar... per i capelli che portiam”... recita così una delle mie canzoni preferite, che ha contraddistinto un'epoca migliore da quella attuale, almeno per quanto riguarda la libertà individuale... e la spinta che la popolazione esercitava per ottenerla. Sarà lo spirito del tempo od il fanatismo disperato della ricerca del profitto, ma da quando la nostra azienda ha imboccato la strada della privatizzazione, le scelte fatte sono state per lo più affrettate, miopi ed antistoriche (per tacere l'unilateralità). Pur nella riluttanza della maggior parte di noi addetti ai lavori, la maggioranza degli italiani ha votato per un governo che punta a tagliare e privatizzare, quindi la conseguenza sul nostro lavoro era prevedibile ed è visibile; nonostante ciò, ci sono degli aspetti in cui la contrapposizione tra le parti appare puramente strumentale. Un esempio di come le aziende tendano alla perdita di senno quando la competizione è esasperata è rappresentato dalle contestazioni sull'aspetto fisico e la divisa erogate a pioggia negli ultimi mesi. E', in buona sostanza, accaduto questo: uscito in data 15 aprile 2010 il nuovo regolamento sulle divise firmato Domenico Braccialarghe, è stato ritenuto farlo rispettare fino in fondo attraverso una gigantesca prova di forza: tutti coloro che non si assoggettano alle norme devono risponderne al capo. E allora via, contesta le scarpe marroni anziché nere, la mancanza della cintura, del calzino corto anziché lungo, del taglio non classico dei capelli, contesta la mancanza del cappello e della cravatta anche con 40 gradi nei vago-

ni. Una strage. Nella mia regione si parla di 300 contestazioni inviate a PdB e PdM. Va aggiunto che le contestazioni non sono mai state fatte in tempo reale, e molti di noi ne sono venuti a conoscenza un mese dopo. Ma ricordereste voi se 27 giorni fa non calzavate il cappello perché in 4 vetture su 6 mancava l'aria condizionata o per altre cause di (dis) servizio? Forse sì, forse no, ma chi ha imposto le segnalazioni ha usato la strategia del lanciare il sasso e togliere la mano, in quanto non sapremo mai quale tutor o capo depositato sia stato a "fare la soffiata", e questo è un vero colpo basso al personale, il quale viene trattato come un manipolo di luddisti da reprimere e non come la ricchezza dell'azienda, da educare e motivare per giungere al risultato comune della crescita dell'azienda. Con quale spirito il mio collega a cui è stata contestata la "cintura di colore marrone" si recherà al lavoro? L'azienda non è nuova a certe cadute di stile... ricordate lo scandalo suscitato dall'allontanamento imposto "spontaneamente" ai colleghi maschi ed alle donne dalla mezza età in su dai club eurostar (corriere di Bologna, 27 Febbraio)? Essere giovani e belle è una credenziale maggiore del parlare le lingue straniere od avere un'ottima conoscenza delle mansioni da svolgere? In realtà, come tutti sappiamo, c'è modo e modo di portare la divisa, c'è il collega che veramente non mette mai la divisa correttamente per marcare a suo modo uno "status" e c'è quello che non la mette per seri motivi connessi all'ergonomia (ovvero il lavorare a proprio agio), insomma, l'"usare il buon senso" come insegnano ai corsi di controllo-

ria, sembra essere stato cancellato dal vocabolario dei padroni. E' necessario ricordare che la cravatta, oltre che pericolosa in alcune mansioni per l'aggravio al rischio trascinato che essa comporta, in estate con le camicie a maniche corte si vede solo al circo, e non viene adoperata nemmeno dai corpi di polizia, che noi invidiamo quando si vedono passare nelle stazioni con quel bottoncino aperto sulla camicia che fa proprio ogni refolo di vento. Inoltre si può aggiungere, con voluto accento polemico, che viene usata tanta solerzia per castigare i disobbedienti dalla divisa in disordine ma che mai si è vista una tale risolutezza nell'affrontare i veri disservizi come i bagni chimici perennemente intasati, le arie condizionate sempre guaste o la carenza di informazioni nei monitor di stazione che, a differenza di quelli utilizzati per la pubblicità, sono spesso spenti. Sarei curioso di vedere di quanto la percentuale di customer satisfaction aumenta in un treno medio con i problemi medi che si porta appresso, ma con un personale intabarrato a dovere. Interpreto sicuramente il senso comune se affermo che alla clientela queste attenzioni sono sicuramente più gradite di un capotreno gocciolante di sudore e nervoso. In ultima analisi, credo sia giusto operare un distinguo tra coloro che hanno subito contestazioni riguardanti la divisa ed invece coloro che, divisa perfetta, sono stati contestati per l'aspetto fisico o per il taglio di capelli non classico: non è civile un paese che non rispetta la diversità anche se nel decoro richiesto dalle mansioni svolte, ma proprio per questo esiste una costituzione che (art.13) tutela la libertà d'espressione di ogni essere umano (non ogni lavoratore, ogni essere umano!), quindi l'azienda è di fronte ad un autogol se si crede superiore alle fondamenta della nostra Repubblica. La metafora che più viene in mente nell'affrontare tutti questi argomenti è quella espressa dalla canzone "Teorema" di Marco Ferradini: noi siamo l'uomo che ama troppo, che non può fare ameno di "donna ferrovia", e lei, conscia di questo, ci tratta peggio che può, sicura che non la lasceremo mai ma che, anzi, l'ameremo tanto di più quanto peggio lei ci tratta. E' certo vero che non possiamo lasciare la ferrovia, ma lottare per cambiarla si! Ciò che spero, in definitiva è che l'azienda abbia lanciato una provocazione per distrarre il personale da attacchi ben più seri che gli sono rivolti. Nessuno avrebbe potuto immaginare di tornare indietro alle vecchie storie degli anni '70 che contrapponevano i belpensanti ai capelloni, ignorando che quello che conta di un prodotto è la qualità dello stesso e non l'aspetto di chi lo produce. Dal 2003 ad oggi la ferrovia ha compiuto enormi passi indietro nella considerazione del personale: è il momento di fermarla prima che ogni dipendente diventi come la pallina di un flipper. Anche perché la storia insegna che attraverso l'omologazione forzata pian piano si sgretola l'orgoglio dei lavoratori.

VIAREGGIO

IL MACCHINISTA RICORDA LA STRAGE «NON HO PIÙ GUIDATO UN TRENO»

Pubblichiamo l'intervista apparsa su alcuni quotidiani di Roberto Fochesato, 52 anni, di La Spezia, uno dei macchinisti del treno 50325 che la notte del 29 giugno 2009 deragliò alla stazione di Viareggio: «Non sono più tornato ad essere quello di prima. Non riesco ad uscirne»

VIAREGGIO - «Non ho più guidato un treno, non me la sento. Sto male. Non riesco a lavorare. Ogni volta che ne parlo, che ricordo, mi viene la pelle d'oca. Non sono più tornato ad essere quello di prima. Non riesco ad uscirne». Roberto Fochesato, 52 anni, di La Spezia, era uno dei macchinisti del treno 50325 che la notte del 29 giugno 2009 deragliò alla stazione di Viareggio. Il convoglio trasportava gpl. In una delle cisterne ribaltate si aprì uno squarcio; uscì il gas, poi l'esplosione: 32 le vittime. Una relazione di Rfi ripercorre minuto per minuto cosa avvenne quella sera di un anno fa: «Alle ore 23.08, con 99 minuti di ritardo, il treno si fermava nella stazione di La Spezia Migliarina per le operazioni di cambio del personale di condotta. I macchinisti D'Alessandro Andrea e Fochesato Roberto sostituivano i macchinisti in arrivo da Trecate.

Il treno ripartiva da La Spezia Migliarina alle ore 23.13 con 101 minuti di ritardo. Alle ore 23.41, con 94.5 minuti di ritardo, il treno transitava nella stazione di Pietrasanta. Alle ore 23.48 del 29 giugno 2009 il treno 50325, nella stazione di Viareggio, con segnali disposti per il libero transito, sviava in quarto binario, con il primo carro cisterna di testa, in prossimità dell'inizio del secondo marciapiede lato nord». Il resto lo racconta Fochesato: «Prima del deragliamento - ricorda - non c'erano stati problemi. Siamo entrati in stazione a meno di 90 km/h, come consentito. All'improvviso, abbiamo sentito un rumore assordante di ferraglia. Proveniva dai carri, che si stavano ribaltando. Abbiamo azionato il freno e abbiamo disattivato la locomotiva, togliendole l'alimentazione dalla linea aerea e dalle batterie. Quando il treno si è fermato, io ed il collega siamo riusciti a fuggire». Fochesato si interrompe. La voce rotta. Le parole si fanno largo a fatica. Non racconta l'incubo, lo rivive: «Quella scena l'ho sempre davanti agli occhi. Le cisterne che deragliano, l'odore di gas. Io e il mio collega che riusciamo a prendere i documenti del carico, usciamo dalla cabina e iniziamo a correre. Vediamo una coltre di gpl avanzare a due metri da terra. Trovammo rifugio nella sede della Croce verde, non ricordo come ma ce la facemmo. Poi l'esplosione, l'inferno. I vetri che vanno in fran-



tumi, un signore accanto a me con i capelli bruciati... basta, non riesco a continuare». Quella notte, Fochesato e il collega furono accompagnati all'ospedale in auto. Mentre i medici prestavano loro i primi soccorsi, iniziarono ad arrivare gli altri feriti. «Non ce la faccio a rivivere quei momenti, nemmeno a parlarne - spiega - Non riesco ad uscirne. Non ho più guidato un treno. Mi sono fatto trasferire in ufficio, ma anche lì mi sono sentito male. Anche per il mio collega non è

facile. Ma lui è più giovane. Io ho smesso di lavorare. Sono in depressione, ho gli incubi. Però non posso e non voglio lasciare le ferrovie. Devo ricominciare a pensare al futuro: ho 52 anni, ho una famiglia». È mai tornato a Viareggio? «No. Vorrebbe dire rivivere quella notte. Forse non è giusto dimenticare quei momenti, ma sto cercando di superarli. E non ci riesco».

25 giugno 2010

IL SENSO DELLE PAROLE

Perché a volte si usano delle parole invece di altre?

Può succedere per scarsa proprietà di linguaggio, per un lapsus o per scelta deliberata.

E' risaputo che in un'audizione al Senato, l'Ad. Moretti per il disastro di Viareggio usò l'infelice aggettivo "spiacevole".

Ora il foglio aziendale, Linea Diretta, di giugno, dell'intervento all'Expo Ferroviaria di Torino, dell'Ad. Moretti, riporta questa frase: "Con i fornitori saremo assolutamente **feroci**..."

Si sarebbero potuti usare termini come "duri", "inflexibili", "rigorosi" ecc.. Non voglio giudicare nessuno, tanto meno per l'uso di un vocabolo, però quella parola mi è rimasta impressa, l'ho cercata sul vocabolario la parola, feroce, ed ho trovato: crudele, disumano; atroce, spietato, terribile, violento...

Nel suo significato non ho trovato invece: rispetto, civiltà, umanità.

L.C. Un Vecchio Bambino

COSCIENZA CIVILE di F. Palazzolo (GE)

PERCHÈ SIAMO ARRIVATI A QUESTO PUNTO E COME NE USCIREMO

Siamo in un periodo completamente allo sbando, pieno di riforme e cambiamenti che necessariamente destabilizzano il nostro modo di vivere, lavorare ed esprimerci. E' un dato di fatto il malumore che ci affligge, causato non solo dai cambiamenti lavorativi ma anche sociali. Non ne posso più di andare in giro e sentire le lamentele dei ferrovieri tutti, dall'operaio al quadro, macchinisti manovratori capi treno capi deposito...

tutti che si lamentano! e che palle!!!

Le lamentele sono sempre le stesse: "è un periodo brutto!"; "non ne ho voglia..."; "vorrei portare via le balle..."; "ci tocca stringere i denti perché ho famiglia..."; "Fuori è peggio..."; "ecc..."

Il denominatore comune è: i ferrovieri sono stanchi demotivati e non hanno più voglia. Bene, è vero ma che fare?

Guardiamoci intorno: c'è fame, c'è disoccupazione e gli stipendi medi sono di 1300€ al mese, mentre noi ne guadagniamo 1800 ed abbiamo un contratto che ci tutela, quindi non lamentiamoci perché noi siamo signori. Noi non siamo precari e male che va ci spediscono da un'altra parte ma non ci buttano fuori. Male che va si ricomincerà una vita a Milano a Venezia, cosa vuoi che sia...

Quindi zitti tutti e lasciamo scorrere perché così deve essere!

Bene, fino adesso ho scritto tutto il qualunquismo possibile e chi più ne ha più ne metta. Lasciare perdere è una alternativa, vediamo dove arriveremo e chissà che non sia meglio... ma chi ci crede? Almeno io no.

Veniamo nello specifico, quale sarà il futuro a regime per noi ferrovieri?

- per noi macchinisti sarà di 13 ore di lavoro senza limiti di condotta ed ad AGENTE SOLO;
- per i capi treno sarà lavorare 13 ore servendo caffè fare biglietti prove freno e aggancio e sgancio;
- non meno per i capi deposito che probabilmente già dal prossimo anno andranno via grazie all'avvento dei turni individuali...

Ma questo è il mercato! Prendere o lasciare!

L'altra alternativa è reagire per MIGLIORARE, NON OGGI MA IL DOMANI.

A parole è facile ma come si fa? Sarebbe un buon punto di partenza chiedersi come siamo arrivati a questo punto.

Quindi proviamo a capire:

1. Ci siamo ridotti così perché abbiamo perso l'ETICA e la MORALE, perché l'egoismo ha generato il clientelismo più sfrenato... al mio paese girala come vuoi il clientelismo si chiama MAFIA!

2. Abbiamo perso la SOLIDARIETÀ verso il prossimo, verso il collega, ma siamo pronti a esigerla quando ne abbiamo bisogno.
3. Abbiamo perso IL CORAGGIO di pretendere i nostri diritti, non dico "benefit" ma diritti, quelli essenziali previsti dallo statuto dei lavoratori e dalla costituzione.

Quindi possiamo provare a iniziare a dire: **SI! ALLA SOLIDARIETÀ**, verso chi sta peggio, verso i colleghi delle altre imprese ferroviarie che oggi lavorano in condizioni disumane.

SI! ALL'ETICA, anche aziendale, che ci permette di esprimere la nostra libertà ma avendo sempre molto rispetto delle regole.

SI! ALLA MORALE, che ci deve permettere di avere come riferimento i valori di onestà.

SI! AL CORAGGIO di denunciare chi con l'arroganza e l'egoismo tenta di distruggere.

CAMBIARE SI PUÒ... OGGI PIÙ CHE MAI... RIAPPROPRIANDOCI DEI VALORI PERSI, e comprendendo che la qualità della vita non si ottiene con i soldi che fino

adesso hanno reso schiavo l'uomo.

NO! ALLEGOISMO AL CLIENTELISMO.

E tu che hai contribuito allo sfascio con il tuo egoismo ricorda che anche se ti sei fatto ricco, la vita è una ruota che gira, ma non si ripercuoterà su di te, ma sui tuoi figli ai quali hai lasciato un mondo di precariato, e per i quali non potrai permetterti di chiedere solidarietà... perché non ne hai dato mai in tutta la tua vita.

PERCHÉ RICORDA CHE CLIENTELISMO SIGNIFICA MAFIA!!!

Significa distruzione di una società, di una azienda a scapito della collettività, a scapito degli onesti, a scapito dei più deboli.

Quindi sarà impossibile chiedere civiltà, qualità della vita o migliorie contrattuali se continuiamo su questa strada.

QUINDI SÙ LA TESTA...

PER LA TUTELA DELLA NOSTRA AZIENDA, PER ESPORTARE I NOSTRI DIRITTI A CHI NON NE HA, MA SOPRATTUTTO PER UNA SOCIETÀ MIGLIORE E PIÙ CIVILE.

Chiudo con una frase rubata a chi per la civiltà e per le giuste cause ha perso la vita ma ha lasciato le loro idee vive, oggi più che mai:

"La lotta alla mafia deve essere innanzitutto un movimento culturale che abitui tutti a sentire la bellezza del fresco profumo della libertà che si oppone al puzzo del compromesso, dell'indifferenza, della contiguità e quindi della complicità" Paolo Borsellino.

IL NUOVO CHE AVANZA di L. Ciriello (BO)

IL SUPERMACCHINISTA

Dopo il superquadro l'evoluzione naturale ci porta una nuova forma di ferroviere mutante: il supermacchinista (o macchinista 7½)

Nell'articolo sui turni individuali dello scorso numero mi chiedevo quali erano i criteri di attribuzione e lo scopo dei punteggi assegnati ai macchinisti della regionale, visto che non sarebbero chiaramente serviti per l'assegnazione ai turni.

Adesso la questione è più chiara, e probabilmente i silenziosi sindacati ne erano già a conoscenza. Questi supermacchinisti l'azienda li chiama "macchinisti master", a Napoli li hanno battezzati macchinisti 7½ e sull'A.V. ce ne sarebbero alcuni esemplari già attivi. Dovrebbero essere una figura intermedia fra i macchinisti ed i tutor di cui avrebbero alcune mansioni (per esempio, le scorte). Un modello simile è stato già utilizzato per il superquadro.

Per accedere a tale figura, ai punteggi attribuiti dai tutor e dai test professionali, si andrebbe ad aggiungere in maniera determinante, la valutazione discrezionale del responsabile d'impianto.

Sarebbe qualcosa di analogo ai criteri già usati per l'assegnazione ai turni A.V. . Avremo così in cima alla scala evolutiva il supermacchinista, sotto ci sarebbe il macchinista freccia rossa poi quello freccia argento poi il freccia bianca poi gli altri ed in fondo gli apprendisti.

In un'altra epoca c'era chi teorizzava il superuomo, gli è andata male ma adesso può darsi riusciranno a creare il supermacchinista e allora, tutti insieme gridiamo per il supermacchinista:

"viva viva, eia eia alalà!"

19 Luglio

Il 19 luglio si è celebrata un'importante ma triste ricorrenza:

sono passati 18 anni dall'uccisione del giudice Paolo Borsellino, nella strage di via D'Amelio.

Come Ancora In Marcia, come macchinisti e come cittadini, siamo dalla parte di uomini come i giudici Falcone e Borsellino, della parte della giustizia e della legalità, contro ogni forma di criminalità, di disonestà e di sopraffazione dei più deboli.

Vogliamo ora ricordare, con molta nostalgia ma anche con un pizzico d'orgoglio, che la storia della nostra rivista ha avuto momenti di stretto legame con eroi che hanno lottato contro la mafia: come forse i più "anziani" ricorderanno, il giornale "In Marcia" fu chiuso nel 1979 dal sindacalismo confederale che non voleva sentir parlare di problemi delle singole categorie. I macchinisti, organizzandosi autonomamente, lo riaprirono nel 1982, con il nome di "Ancora In Marcia", e decisero di proporre al grande giornalista e scrittore **Leonardo Sciascia** di diventare il direttore, ma purtroppo non fu possibile rintracciarlo: si trovava sotto protezione perché minacciato dalla mafia a causa della sua opera di giornalista.

Ricordiamo quindi con affetto e ammirazione il nostro "ex-direttore" Leonardo Sciascia, i giudici Falcone e Borsellino e tutti coloro che hanno dato la vita nella lotta contro la mafia, auspicando che l'Italia si riempia di persone che combattono contro l'illegalità e in difesa dei più deboli, a partire dalla vita di tutti i giorni.

CARGO di C. Curcio (NA)

CORSETTE PERSONALE A MADDALONI-MARCIANISE... ADDIO...

Tutti i piani industriali nazionali e regionali presentati ed attuati da diversi anni per lo sviluppo e la riorganizzazione aziendale hanno prodotto soltanto tagli con riduzione di treni merci e del personale nella divisione Cargo Trenitalia.

Dagli ordini nazionali si sta passando agli ordini interni per completare l'opera di smantellamento.

Le corsette-personale, unico mezzo utile, che la ditta Angelillo effettua cadenzate ogni 20 minuti nelle 24 ore per collegare lo scalo merci di Maddaloni-Marcianise ad altre località limitrofe di arrivi e partenza dei treni saranno tutte soppresse dalle ore 6.00 del giorno 20/07/2010. In

LA STORIA SI RIPETE dal Prof. Plinio Vecchiotti

LE FERROVIE NELLO STATO PONTIFICIO

Riceviamo dall'esimio Prof. Plinio Vecchiotti, docente di Storia Improbabile dell'Università degli Studi di Fucecchio

Nel 1853 il Papa Pietro Paolo V nominò direttore delle Ferrovie Pontificie il conte Ugolino Benito Furfanti De La Vega.

Il conte Furfanti De La Vega si trasferì quindi a Roma, la capitale dello Stato Pontificio, ma tutti i venerdì pomeriggio si recava in treno a Ravenna, diceva per andare a trovare la sua vecchia zia Samantha, che gli preparava dei dolcetti squisiti.

In uno di questi viaggi il conte Ugolino si accorse che, giunto il treno nella stazione di Falconara, il personale di macchina scendeva e ne montava dell'altro. Il conte Ugolino Benito andò allora su tutte le furie: se lui era rimasto sul treno senza scendere, perché questi macchinisti invece dovevano fare il cambio? Era una cosa intollerabile!

Ritornato il lunedì a Roma, Furfanti De La Vega chiamò i suoi più stretti collaboratori, che erano il dottor Gatti, il dottor Volpi e l'ingegner Pinocchio, e chiese loro delle spiegazioni. Questi spiegarono al loro superiore che c'erano i limiti di condotta, concordati con i sindacati, che rendevano necessario il cambio dei macchinisti di quel treno a Falconara. Il conte allora gridò che di limiti di condotta, contratti e sindacati, a lui non gliene poteva fregare di meno, e che quindi se non avessero risolto questa situazione, li avrebbe licenziati tutti e tre.

Fu così che, il giorno dopo, senza dire niente a nessuno quel treno da Roma a Ravenna fu messo fuori turno; "tanto", dissero Gatti e Volpi, "qualche macchinista disposto ad accettare di farsi tutta la tratta da solo lo troviamo".

E così fu.

Si arrivò poi al giorno della trattativa turni, tra l'azienda e le organizzazioni maggiormente rappresentative nello Stato Pontificio, che erano i sindacati CIL, CIP, CIOP, e Ezechiele Lupo.

I sindacati chiesero che il Ravenna fosse rimesso in turno, ma i dirigenti delle Ferrovie dissero che non era possibile, e spiegarono le loro motivazioni. "Quello ci licenzia se lo facciamo!" dissero Gatti e Volpi.

A questo punto i sindacati di un paese moderno e democratico avrebbero detto che era intollerabile che i capricci di un individuo, che si comportava come se le Ferrovie fossero un suo bene personale, condizionassero le decisioni di un'azienda di proprietà dello Stato, e che forniva servizi indispensabili per tutti i cittadini. Purtroppo però questi erano i sindacati dello Stato Pontificio, che non era né moderno né democratico; infatti CIL, CIP, CIOP ed Ezechiele Lupo proposero, per andare incontro alle esigenze aziendali, che il Ravenna fosse messo in turno nei giorni diversi dal venerdì, mentre invece il venerdì poteva restare fuori turno. L'ingegner Pinocchio però si oppose: "E se quello una volta prende il treno il giovedì?" Fu così che la trattativa turni saltò, e si decise di riaggiornarla ad un'altra data.

Questi fatti accadevano, come si diceva, nello Stato Pontificio del 1853. Oggi in Italia episodi del genere non capiterebbero mai... o forse sì?...



Dopo i tagli ecco la corsetta personale l'addio-Marcianise-Cancello

rimediare agli innumerevoli disagi che l'azienda sta procurando ai lavoratori certamente non responsabili dello smantellamento del trasporto merci su rotaia abbandonato da tutti gli addetti ai lavori, ormai irreversibile al Sud.

Con rammarico penso che al peggio non si è ancora arrivati! Intanto, vedi foto, pensiamo di organizzarci alla meglio!

Saluti da Carmine Curcio, macchinista cargo in estinzione!

COMANDATE IN CASO DI SCIOPERO

Un invito alla riflessione su un tema, quello dei comandi dei servizi durante gli scioperi, molto controverso ma sul quale si è già espressa positivamente la giurisprudenza del lavoro

Il fatto risalente al 12/12/2003 si è concluso positivamente con sentenza del 10/10/2007 del tribunale di Bologna, giudice dott. Palladino, anche se Trenitalia ha ricorso in appello.

Durante lo sciopero proclamato dall'Orsa, il giorno 12/12/2003 il macchinista Crisci Franco (già da qualche tempo non era più iscritto all'Orsa) non si presentava in servizio, anche se la sua giornata di turno prevedeva un treno da garantire, in quanto non aveva ricevuto nessun comando formale da parte di Trenitalia, come previsto dall'accordo del 23/11/1999. L'Orsa alcuni giorni prima dello sciopero aveva anche chiesto a Trenitalia il rispetto di tale accordo con una lettera a livello nazionale e una a livello regionale. L'I.T.R. di Bologna comunque contestava e poi sanzionava il lavoratore con due giorni di sospensione. Il macchinista Crisci

decideva di comune accordo con gli allora rappresentanti dell'Orsa Palumbo e Galvani, di ricorrere in tribunale contro tale sanzione. Dopo alcune udienze si arrivava alla suddetta sentenza della quale si riportano i passi salienti:

- 1) Il punto nodale della controversia sta tutto nell'esistenza o meno della necessità di un formale comando in servizio da parte della società convenuta;
- 2) sembra altresì evidente che la nozione di comando richieda l'esistenza di una specifica disposizione ad personam e che non possa ritenersi sufficiente, per aversi un comando il mero richiamo ai turni di servizio.
- 3) Inoltre risulta, documentalmente, che in data 9 aprile 2003 il responsabile dell'Impianto Trazione Regionale di Bologna comunicò al personale di macchina che durante lo svolgimento di uno sciopero tutti i turni erano da considerarsi sospesi; non si com-

prende, invero, come tale disposizione, che pare rivolta a tutto il personale di macchina, sia compatibile con l'interpretazione della fattispecie fornita da Trenitalia. Le risultanze documentali, consistenti in accordi sindacali ed in esplicite disposizioni aziendali, paiono pertanto fornire piena giustificazione al comportamento del Crisci.

4) In conclusione, il giudicante ritiene legittimo il comportamento del Crisci e pertanto annulla la sanzione disciplinare, condannando la società a corrispondere al ricorrente una somma pari alle due giornate di retribuzione trattenute, oltre accessori ex art. 429 c.p.c. .

Viene da chiedersi come mai una sentenza così importante non venga per niente o quasi utilizzata dal personale (forse neanche dai delegati sindacali stessi).

2) Il sindacato X ha negato la propria tutela a questi macchinisti per non rischiare di spendere soldi. I risultati di questo suo agire sono stati che:

- i macchinisti hanno pagato la multa;
- la prossima volta che si dovesse presentare una situazione analoga, i macchinisti Bianchi e Rossi, avendo già subito un provvedimento disciplinare, corrono il rischio di andare incontro ad una sanzione ancora più severa, a causa della recidività;
- l'azienda ne esce rafforzata, sapendo di poter colpire senza incontrare reazione;
- i macchinisti ne escono indeboliti: sapendo che le cose vanno a finire così, diminuirà la volontà di Bianchi, Rossi (e dei loro colleghi intenzionati a pretendere il rispetto dei propri diritti) di opporsi alle prepotenze datoriali.

Conclusioni

A Bianchi e Rossi (per il futuro), e a tutti i macchinisti che si dovessero trovare in una soluzione simile, ci permettiamo di dare questa indicazione: se il vostro sindacato si rifiuta di tutelarvi, negandovi il collegio arbitrale per una colpa ingiusta che vi è stata attribuita, o comunque per una sanzione spropositata rispetto a quanto è stato compiuto, non arrendetevi! Consultatevi con un altro sindacato, con le vostre RSU, con i delegati di impianto di Ancora In Marcia!

Non accettate di subire ingiustamente!



"L'unica cosa che mette in moto l'applicazione della norma è la cultura individuale del diritto"

Beniamino Deidda,
Procuratore capo della Repubblica

GRUPPI IN LOTTA - SEGNALI DI SPERANZA!

Spett. OO.SS. Regionali Sicilia
TUTTE
e.p.c. Spett. OO.SS. Nazionali
TUTTE

Orggetto: richiesta assemblea con i ferrovieri della Divisione Cargo

Spettabili Segreterie,
è trascorso più di un mese dalla Nostra richiesta, in qualità di lavoratori ed iscritti al sindacato, di un'assemblea unitaria al fine di avere informazioni dettagliate e nello stesso tempo conoscere i Vostri intendimenti sull'attuale situazione della Divisione Cargo.
Con la presente, vogliamo reiterare e sollecitare l'organizzazione da parte Vostra, di detta assemblea convinta che il tempo infruttuosamente trascorso sia dovuto più a problemi organizzativi che di merito.
E' auspicabile, vista la gravità della "situazione", che questo incontro avvenga prima delle ormai imminenti ferie estive, che solitamente sono da ostacolo all'organizzazione oggettiva e soggettiva di ogni iniziativa.
Naturalmente appoggeremo e sosterranno ogni decisione che possa emergere in questa assemblea.

Palermo, 29/06/2010 Comitato Lavoratori Cargo Sicilia

I MACCHINISTI DI NAPOLI DELL'ESERCIZIO FRECCIAROSSA AUTONOMAMENTE HANNO DECISO CHE DAL 01/LUGLIO/2010 NON COLLABORERANNO PIU' IN QUANTO, POSTO DEI QUESITI ALLA PROPRIA DIRIGENZA, INDICATE ANCHE MOLTE SOLUZIONI IN PRATICA NON HANNO AVUTO RISPOSTA.
I SUDDETTI MACCHINISTI APPLICHERANNO RIGIDAMENTE LA NORMATIVA DI LAVORO
1) NO INTERVALLO
2) NO PRESTAZIONI AGGIUNTIVE
3) NO SUPERO LIMITI DI CONDOTTA
4) ESEGUIRE SERVIZI REGOLARI (TV2)
5) RISPETTARE GLI INTERVALLI GIORNALIERI PREVISTI DAL TURNO IN DISPONIBILITA'
6) PRETENDERE 58h DI RIPOSO IN REGIME DI DISPONIBILITA'
7) SI RICORDA CHE NONOSTANTE L'OBLIGO DI INDOSSARE LA DIVISA NON ABBIAMO UNO SPOGLIATOIO IDONEO (DARE UN SEGNALE).
8) AVVISARE IL PERSONALE DI ROMA E MILANO NEI CAMBI DIRETTI.
QUESTA FORMA DI NON COLLABORAZIONE TERMINERA' QUANDO CI SARANNO DELLE RISPOSTE CONCRETE.
I MACCHINISTI ESERCIZIO FRECCIAROSSA



COMUNICATO A.M.A.

Il 15 luglio 2010 l'O.R.S.A. ha finalmente deciso di proclamare uno sciopero di 24 ore dalle 21 di sabato 24 luglio alle 21 di domenica 25 luglio con le seguenti motivazioni:

1. contro l'applicazione unilaterale del terribile accordo del 15 maggio 2009 (agente solo, capo treno solo e tutto il peggio che ne consegue);
2. ingiusti provvedimenti disciplinari irrogati contro gli eroici ultimi "ribelli";
3. mancata trasformazione dei contratti di apprendistato in contratti di apprendistato in contratti a tempo determinato;
4. modifiche unilaterali delle assegnazioni ai turni di servizio e imposizione di turni di lavoro arbitrari, usuranti e non concordati;
5. mancata accettazione della richiesta di referendum sull'accordo del 15/maggio/2009.

Noi, come Assemblea Movimenti Attivi A.M.A., appoggiamo lo sciopero e consigliamo vivamente ai macchinisti e ai capitreno/cst di tutte le divisioni Trenitalia di scioperare e protestare compatti e numerosi.

L.A.M.A. ritiene indispensabile e inderogabile l'equipaggio formato con il doppio macchinista su tutti i treni e il doppio capotreno/cst per treni con composizioni superiori alle 6 vetture.

L.A.M.A. rifiuta totalmente l'accordo del 15 maggio 2009 e constata quotidianamente le disastrose ricadute sulla salute dei lavoratori di questo scellerato accordo assassino dei diritti.

Ci hanno venduto per 200 EURO e molti colleghi, visibilmente depressi e stressati, si stanno ammalando inconsapevolmente.

Si lamentano ma non si arrabbiano, sembrano pecore smarrite nella prateria dei diritti negati.

Le altre sigle confederali intanto fanno finta di lottare per un contratto della mobilità, che leggendo la loro proposta condivisa del 5 luglio 2010, è una trattativa al ribasso che si inchina sempre di più al volere delle lobbies e dei padroni ingordi del trasporto nazionale.

Noi tutti lavoratori del trasporto rischiamo di ritrovarci con un nuovo pessimo contratto che invece di garantire i nostri diritti e la nostra salute, garantirà solo le poltrone degli pseudo sindacalisti e i pomposi guadagni dei dirigenti.

NOI VOGLIAMO LAVORARE DI MENO, TUTTI E MEGLIO!!!

GRIDIAMOLO FORTE, ferrovieri di tutti i profili e di tutte le aziende.

SVEGLIAMOCI, ci stanno decimando ma siamo ancora di più e possiamo sconfiggere le sciagurate strategie di un manipolo di dirigenti assetati del nostro sangue.

ATTACCIAMOLI su tutti i fronti, riprendiamoci i nostri diritti, la nostra salute, la nostra dignità, la nostra sana qualità della vita.

STRESSIAMOLI NOI, SI ARRENDERANNO PRESTO!!!!

ama.2010@hotmail.it

ED ORA RITIRATE QUELLA FIRMA!

Finalmente capiamo il perché di quella scellerata firma sull'accordo del 15 maggio 2009 da parte degli unitari. In una dichiarazione di ieri, 24 giugno 2010, a Panorama Economy il segretario generale aggiunto della FIT-CISL, Giovanni Luciano, afferma senza veli che "dopo un'apertura che ha consentito l'introduzione pacifica del macchinista unico voluto dall'azienda la nostra disponibilità al dialogo non è stata contraccambiata e siamo scesi da 106 mila a 77 mila dipendenti. Ora basta."

Ci preoccupa sapere che chi ha firmato quell'accordo sul dimezzamento degli equipaggi pensava che non avrebbe avuto pesanti ricadute sull'occupazione.

Ci preoccupa sapere che chi ha firmato quell'accordo pensava di essere contraccambiato con una disponibilità dell'azienda a concedere.

E invece sono stati ritirati dalla trattativa anche i premi di risultato 2007 2008 e 2009 (già maturati)

LAVORARE DA SOLI, DI PIÙ E GUADAGNARE MENO QUESTO IL MOTTO DEI SINDACATI FIRMATARI DI UN ACCORDO SBAGLIATO!

RITIRATE QUELLA FIRMA!

25 giugno 2010

I macchinisti "SOLI"

DIRITTI NEGATI IL COLLEGIO D'ARBITRATO

A volte i diritti basilari dei lavoratori (come l'impugnare una sanzione) non vengono fatti rispettare proprio da chi dovrebbe esserne il garante principale, il sindacato

L'episodio narrato è realmente accaduto

I fatti

I macchinisti Bianchi e Rossi devono fare un treno merci dallo scalo di A, con macchina dal DL.

Nel corso degli accessori in partenza, Bianchi e Rossi ricevono un ordine verbale, ma si rifiutano di eseguirlo, ritenendo di non esserne tenuti.

I macchinisti chiedono conferma della fondatezza del proprio rifiuto ad un rappresentante regionale del proprio sindacato X, il quale dice loro che hanno agito correttamente.

Alcuni giorni dopo Bianchi e Rossi ricevono una contestazione disciplinare per non avere eseguito l'ordine, alla quale rispondono nei tempi previsti spiegando i fatti accaduti.

L'azienda, non soddisfatta della loro giustificazione, commina loro una sanzione disciplinare: massimo della multa.

I macchinisti si rivolgono allora al sindacato X, la cui segreteria regionale risponde

che sì, hanno un po' di ragione, ma non è detto che se si vada all'arbitrato lo si vinca, e comunque che le spese sarebbero comunque maggiori della multa da pagare, poi è una multa mica una sospensione, insomma... si tenessero la multa.

Le colpe del sindacato X

1) Innanzitutto, in un collegio arbitrale il difensore dei macchinisti Bianchi e Rossi avrebbe agevolmente vinto, in quanto, se possono sussistere dubbi sulla legittimità dell'ordine impartito (i cui contenuti in questa analisi sono ininfluenti), non ci sono dubbi sugli enormi errori formali della parte aziendale:

- l'ordine verbale non è stato reiterato per iscritto;
- l'ordine è stato reiterato, verbalmente, da una persona che poi è risultata essere un istruttore, ma che si è presentata senza divisa, senza DPI, e rifiutandosi di esibire un documento di identificazione;
- l'ordine è stato da costui reiterato con grida e minacce.

Domanda

Mentre eseguo gli accessori ad un locomotore mi accorgo che il climatizzatore, purché in funzione, non raffredda la cabina. Il caldo è insopportabile, per cui chiamo il DCT per chiedere la sostituzione del locomotore. Mi risponde che non ha mezzi disponibili, quindi decido di partire, aprendo tutti i finestrini. Limite di iniziativa la velocità, arrivando a destinazione con un ritardo di circa 18 minuti. Pochi giorni dopo mi arriva una contestazione per il ritardo ingiustificato e non comunicato. Ho agito correttamente? È giusta la contestazione?

MaF

Risposta

La Circolare 16/4/99 Maestrini prevede che l'apparecchiatura atta a garantire il microclima (climatizzatore) debba essere inserita ed efficiente, specie quando le condizioni climatiche sono avverse, pertanto occorre emettere M40 di richiesta sostituzione del mezzo per guasto al climatizzatore (sempre comunicazioni scritte e mai solo verbali). Dovesse altresì succedere in linea, al solo fine di raggiungere una località idonea a sostituire il locomotore, in accordo con la SOP/SOR (come sopra, sempre comunicazioni scritte), o se si ritiene che il caldo sia sopportabile, è ammesso limitare opportunamente la velocità per viaggiare a finestrini aperti, avvisando di tale limitazione il DM/DCO competente. È importante lasciare sempre traccia di queste comunicazioni sui libri di bordo del mezzo. Allo scopo proponiamo alcuni m40:

Consegnato/trasmesso ore del giorno/...../..... lo sottoscritto....., Macchinista del treno comunicato al DCT/SOR/SOP/COT che le condizioni ambientali nella cabina di guida del mezzo di trazione/vettura pilota n° non sono adeguate all'organismo umano per l'eccessivo caldo/freddo dovuto al guasto/scarsa efficienza delle apparecchiature deputate a garantire un adeguato microclima. Pregasi provvede in merito o al cambio del mezzo al fine di garantire la salute del PdM nonché la salvaguardia dell'esercizio ferroviario.	Vale M40 n°/.....
Quanto sopra vale come comunicazione ai sensi del Dlgs 81/2008 (art. 20 comma 1).	
Il Macchinista	Per ricevuta DCT/SOR/SOP/COT /Nome

Consegnato/trasmesso ore del giorno/...../..... lo sottoscritto....., Macchinista del treno comunico al DCT/SOR/SOP/COT di..... che al fine di garantire la salute propria e la sicurezza dell'esercizio, adotterà una delle seguenti cautele: • Viaggerà, coi finestrini aperti della cabina di guida, alla velocità di circa 80/100 Km/h per ridurre a minimo l'effetto determinato dalle condizioni ambientali in cui opera. • Adotterà una o più soste di ristoro durante la condotta per preveni- re stati di malore.	Vale M40 n°/.....
Quanto sopra vale come comunicazione ai sensi del Dlgs 81/2008 (art. 20 comma 1).	
Il Macchinista	Per ricevuta DCT/SOR/SOP/COT /Nome

Domanda

Gentile redazione, recentemente mi è capitato di trovarmi con il treno davanti ad un segnale permissivo disposto a via libera (verde) mentre l'SCMT captava il codice 75 della RSC. Come avrei dovuto comportarmi? Grazie mille.

M.B.

Risposta

Il problema è riconducibile al relé battitore del segnale che continua ad inviare le correnti "tagliate" 75 volte al secondo sui binari, che non ha "sentito" il disco o i contatti, disporsi a via libera. Una volta arrestati davanti al segnale, va comunicata tramite fonogramma l'incongruenza della indicazione del segnale e del codice captato al DM della stazione successiva (o al DCO). Per quanto riguarda il successivo comportamento del macchinista, non esistono norme particolari che regolino l'anormalità. Facendo riferimento al punto 18.4 delle NEAT, Parte Prima, Sezione

III, che regola i casi per cui è previsto premere il tasto SR, questa situazione non è contemplata. Ma proprio per l'art 1 comma 3 IPCL, che ci ricorda di utilizzare senno e ponderatezza nei casi imprevisti, analogamente ai casi previsti, è possibile effettuare tale manovra. Va pertanto oltrepassato il segnale, premendo SR, onde evitare la frenatura nel passaggio 75-AC. Sarà poi necessaria la MaV fino al termine dell'AC, che probabilmente durerà per pochi metri, in quanto poi le bobine della locomotiva capteranno la codifica inviata dal successivo segnale, giunti al quale, se si presentasse una situazione analoga, va ritenuta giusta la RS, applicando le norme del caso (equipaggio, velocità massima, comunicazione mezzo M40 al DM/DCO dell'assenza della ripetizione a bordo).

Inoltre va tenuta presente l'ultima modifica al Regolamento Segnali, che integra l'art 1 col comma 3, che si riferisce, un po' tra le righe, alle linee AV, in quanto parla di obblighi alle "segnalazioni ed indicazioni" in cabina di guida, quindi a ciò che è visualizzato sull'ERTMS. Rimane pertanto valido il comma 1 dell'art 1 del Regolamento Segnali, che definisce l'obbligo dell'osservanza e del rispetto "passivo" dei segnali prioritariamente alle segnalazioni sul cruscotto della RS.

QUESITI²

Salve sono un apprendista vorrei fare una precisazione riguardo a ciò che è stato pubblicato sul numero 5 della vostra rivista, alla sezione quesiti [primo quesito ndr].

La vostra risposta è stata che è corretta l'attribuzione delle 58 ore in base alla circolare P.SO.E.03/5 del 23/06/88.

Mi dispiace dovervi smentire ma purtroppo non è così in quanto una nuova circolare la Protocollo: TRNIT.CORP 29/08/2003.00111505.U. detta anche Pennacchi chiarisce le norme di attribuzione del riposo settimanale al personale di macchina.

Giuridicamente una norma nuova modifica una vecchia e riguardo al caso del collega di Bologna a differenza di quanto riportato non era corretta l'attribuzione del riposo di 58 ore. Cito testualmente il paragrafo 4.3 della circolare Pennacchi:

4.3) Al personale non assegnato ai turni di servizio, a seguito di: un servizio di turno, dovrà essere attribuito il corrispondente riposo settimanale qualora coincida con la cadenza dei riposi dell'agente interessato; negli altri casi, dovranno sempre essere attribuite almeno 48 ore minime.

Come si può evincere da tale paragrafo all'agente non spettavano 58 ore ma rip+int+ripresa del turno alle 14. Leggendo la vostra rivista non è la prima volta che leggo inesattezze nella sezione quesiti vi prego quindi di non pubblicare risposte in base a circolari vecchie in quanto poi si indirizza il personale verso comportamenti errati.

Vi prego di riportare la corretta precisazione nel successivo numero della rivista.

Macch. (apprendista) ITP Roma San Lorenzo

Riceviamo e pubblichiamo volentieri la puntualizzazione del collega di Roma, ritenendo come sempre che il confronto sia sempre occasione di crescita e arricchimento per tutti.

In questo caso però la puntualizzazione non risulta corretta: la circolare "Pennacchi" citata dal collega è stata superata dalla "Pennacchi bis" (frutto dell'Accordo del 20/10/03) che, in materia di riposo settimanale per il pdm disponibile, ristabilisce valide le norme previgenti (ovvero quelle già citate nel n°5) e chiarisce in via definitiva: "...In tutti gli altri casi il periodo di riposo settimanale ha una durata non inferiore a 58 ore consecutive..." (punto 4.2).

Bisogna peraltro chiarire un fondamento giuridico-regolamentare di non secondaria importanza, tirato in ballo dal collega romano; una norma successiva può abrogare, modificare o sostituire una precedente solamente quando questo venga esplicitamente palesato dalla norma stessa.

Per quel che riguarda, infine, le numerose 'inesattezze' pubblicate dalla nostra rivista, possiamo solo dire che, nonostante gli enormi scrupoli redazionali nel pubblicare informazioni di cui non siamo sicuri al 100%, siamo certi che i lettori sapranno perdonare l'opera assolutamente volontaria che questa redazione porta avanti con grande tenacia, secondo la tradizione storica della nostra rivista.

L'Ancora IN MARCIA!, ricordiamolo, è la rivista dei macchinisti, per i macchinisti!

La Redazione



Milano e Trieste



Complimenti ai neo-dottori Matteo Mariani (MI) e Bascir Andrea Dehghan Tarz (TS).

Il primo si è laureato in Organizzazione e Risorse Umane con una tesi dal titolo: "L'evoluzione del movimento dei macchinisti dal Co.M.U. (1990) ai giorni nostri"; per Bascir invece una laurea in Storia Contemporanea con la tesi: "Trasformazione del lavoro del macchinista nelle ferrovie dal 1980 ad oggi".

Già collaboratori attivissimi di Ancora in Marcia, con questo traguardo contribuiranno sicuramente ad aumentare il prestigio del nostro giornale.

Auguri da tutta la Redazione!



Milano

Il nostro Matteo Mariani non conosce soste e trova anche il tempo per diventare papà di una splendida bimba di nome Elisa.

Augurissimi dalla Redazione!

LE LOTTE DEI PENSIONATI

A tutti i colleghi ormai prossimi al "paraurti"

Ricordiamo che per i colleghi pensionati esiste uno strumento appositamente dedicato: il giornale "Le lotte dei pensionati", spedito in abbonamento postale. È una rivista di informazione e di lotta, con una rubrica di risposte a quesiti in materia di pensioni, a cura di Liberato Galluccio.

Spargete la voce e... abbonatevi!

Aforisma del mese
a cura di M. Badoni (RM)

«Il pregiudizio non è ciò che ci fa ignorare gli altri, ma noi stessi»

Montesquieu (1649-1755)

Salerno

Mario Sica ...nel COMU...un impegno da non dimenticare ...

In data 26/6/2010 è venuto a mancare in Salerno il nostro collega macchinista in pensione Mario Sica all'età di 64 anni. Proveniente già da esperienze sindacali presso la CIGL, negli anni 1985 - 1986 ha collaborato alla nascita dell'organizzazione dei comitati di base dei macchinisti CO.M.U. attento ed esperto osservatore e suggeritore affiancato dal gruppo di Salerno, Giuliano Danisi, Alfredo Olia, Rosario Luddi, Giovanni Iavarone, Luciano Concilio, Giuseppe Carpinelli, Alfonso Memoli ed altri. Veniva inserito in tutte le commissioni tecniche fino alla completa costituzione del CO.M.U. Ha dedicato la sua vita alle attività sindacali fino al raggiungimento della pensione avvenuta circa 13 anni fa. I colleghi tutti e l'Ancora in Marcia lo ricordano con stima e simpatia.

Pubblichiamo anche un messaggio giunto in redazione

Una telefonata da Salerno mi avvertiva che Mario Sica ci aveva lasciato per sempre. Un intervento al cuore di Angioplastica. Una crisi postoperatoria che non aveva superato. L'inevitabile decesso. Il mio amico Mario non c'era più. Ci eravamo conosciuti alla fine degli anni 70 quando, poco più che ragazzi entrammo in ferrovia. La simpatia fu reciproca e l'intesa che ne seguì non fu più interrotta. Avevamo molte identità di vedute e molte passioni comuni. Nell'elenco degli interessi però, mi soverchiava perché era sempre indaffarato a 360°. Dalla politica alla sport dall'impegno dopolavoristico all'impegno civile. Aveva una voglia di esserci che ho riscontrato in poche persone. Militammo insieme nello S.F.I. prima nella F.I.L.T. dove siamo cresciuti come ferrovieri e come uomini. La stima reciproca ci faceva fidare l'uno dell'altro. Fu questa fucina dove forgiammo la sensibilità sociale che ci portò all'appuntamento con Ezio Gallori a metà anni 80. Qui incomincia la storia del CO.M.U. e incomincia quella stagione di lotta che ci coinvolse, insieme a molti altri amici, in quell'apassionante e incredibile periodo della nostra vita Salerno Deposito Locomotive, diventò roccaforte della nostra organizzazione. Fummo protagonisti di un momento magico che non si fermava solo all'attività sindacale. Volevamo cambiare molte cose che non ci piacevano, ci fu un nuovo modo di fare che coinvolse tutti e fece da motore nelle epiche battaglie che il CO.M.U. affrontò. L'appuntamento del nostro mondo con la storia, ci riservava, i profondi cambiamenti che mettevano in discussione certezze e diritti. Noi abbiamo l'orgoglio di aver denunciato la mala politica, la corruzione della depravazione pubblica. Avevamo intuito lo scenario che le lobbies affaristiche riservavano alla nostra grande azienda non siamo riusciti a fermarli. Abbiamo però consegnato alla storia dei ferrovieri un momento di grande dignità. Indicando percorsi diversi che non mortificassero l'azienda, l'interesse collettivo del paese e noi stessi. Abbiamo condiviso ideali, speranze, delusioni. Mario fu infatti un compagno di viaggio grande competenza, misurato, riflessivo, analitico. Sui tavoli di confronto dentro e fuori dal CO.M.U. portava il suo contributo di lucidità e moderazione. Il suo sorriso accattivante lo faceva campione di mediazione. Fece parte sicuramente della commissione che concepì lo statuto del CO.M.U. i Coordinatori fondatori lo ricordavano come il pelato di Salerno, quando non ne ricordavano il nome. Io lo ricorderò con la voce pacata, gli occhi che mi sorridevano, la fraterna complicità. Fiero di essergli stato amico sarai ricordato per la gloria dei musici neri.

Giuliano Danisi



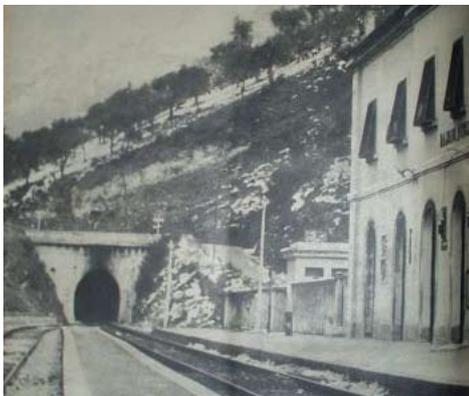
L'ANGOLO DEL BURLO

(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)

L'ANTIBORING
(ovvero come ci vedono Governo e Azienda)

non capisco
come mai
m'hanno tirato
giù dai treni!





PER NON DIMENTICARE

GALLERIA DELLE ARMI

Ricordiamo il più grande disastro ferroviario in Italia e ripercorriamo quei luoghi oggi (da "Strade Ferrate" di Nicola Raimo, 1980)

IERI...

.. Era il 2 marzo del 1944, come raccontato da Nicola Raimo in "Strade Ferrate",... il treno 8017 giunse a Salerno con in testa un E. 626: qui si provvedeva al cambio di trazione, essendo la linea Battipaglia-Potenza-Taranto non ancora elettrificata. Il Deposito Locomotive di Salerno si incaricava allora del servizio fino a Potenza e sulla diramazione Sicignano degli Alburni-Lagonegro... Il Dirigente Centrale di Battipaglia pensò allora, per non effettuare due treni sullo stesso itinerario e ben sapendo che l'8017, data la pesante composizione, avrebbe richiesto da Baragiano il rinforzo in coda, di disporre la 480 in doppia trazione in testa all'8017. Il convoglio ripartì dunque alla volta di Eboli con in testa la 480.016, su cui viaggiavano il macchinista Espedito Senatore.. e il fuochista Luigi Ronga. Alla guida della 476.038 vi era invece il macchinista Matteo Gigliano, coadiuvato dal fuochista Rosario Barbaro. Da calcoli postumi si può presumere che il convoglio ospitasse oltre cinquecento viaggiatori abusivi. Era da poco passata la mezzanotte, quando il convoglio si fermò in una sperduta stazioncina fra le montagne, il cui nome è destinato a rimanere negli annali ferroviari: Balvano. La stazione sorge in posizione estremamente isolata proprio fra due gallerie (quella di Romagnano e quella delle Armi): il centro abitato di Balvano dista oltre tre chilometri. Subito dopo Balvano, la linea corre a mezza costa lungo la valle del Platano, e la Galleria delle Armi segue lo stesso tortuoso percorso: lungo i 1969 metri del tunnel non vi è un solo rettilineo. Solo alla fine, essa presenta per

una lunghezza di poche decine di metri una serie di fornici che si affacciano sul Platano. Non essendovi pozzi di areazione, la galleria, lunga e tortuosa, non aveva una sufficiente ventilazione... Alle 0.50 il convoglio ripartì da Balvano. Il capostazione telegrafo il segnale di partito al collega della stazione successiva, Bella-Muro, che l'8017 avrebbe dovuto raggiungere in circa 20 minuti. Ma da Bella-Muro il giunto non arrivò mai. L'8017 imboccò la galleria a circa 15-20 km/h, procedendo su una livelletta del 13 per mille, quando inspiegabilmente le ruote delle due locomotive cominciarono a perdere aderenza, nonostante i due macchinisti scaricassero abbondantemente sabbia sulle rotaie. I gas di combustione avevano saturato l'aria della galleria a tal punto che la fiaccola ad olio vegetale posta sugli strumenti si spense, e tutto piombò nel buio. Il treno era giunto a circa metà della galleria delle Armi: le ruote delle locomotive, complice anche la forte umidità di quella notte di marzo, continuavano a slittare, mentre i colpi di scappamento, sempre più ravvicinati, risuonavano sotto la volta della galleria come cannonate. Ronga fu preso da un senso di nausea: sportosi dalla piattaforma nell'intento di trovare una boccata d'aria ancora respirabile in quell'inferno di fumo e di gas, perdetto di colpo i sensi e precipitò dalla locomotiva nella sottostante cunetta di scolo dell'acqua, che fiancheggiava il binario. Rimase lì, svenuto, perdendo sangue da ferite alla testa e alle braccia. Il macchinista Senatore si trovò improvvisamente solo: colpito dai gas velenosi, si accasciò sul posto di guida - dove poi fu trovato - lasciando il regolatore aperto e la leva d'inversione tutta avanti: di fronte all'imprevista emergenza, aveva cercato di richiedere alla macchina il massimo sforzo.. il macchinista della 476, Gigliano.. cercò invece disperatamente di retrocedere. Rovesciò la leva d'inversione «tutta indietro», e questo fu il momento culminante della tragedia. Data la potenza della 476 e con l'aiuto del peso stesso del treno, Gigliano sarebbe sicuramente riuscito a portare fuori della galleria il treno, anche se la 480 era rimasta disposta per la marcia avanti e col regolatore aperto: ma non ne ebbe il tempo, forse per pochi, decisivi secondi. Sprofatto dai gas, non riuscì ad aprire il regolatore e perì anche lui al posto di comando insieme al suo fuochista.. Col personale di condotta ormai impotente, l'ossido di carbonio contenuto nei gas di combustione saturò completamente la

galleria, conducendo silenziosamente all'asfissia i viaggiatori, per lo più addormentati. Dei ferrovieri, insieme a Ronga si salvò soltanto il frenatore di coda Roberto Masullo. L'8017 aveva infatti frenatura mista: metà col freno continuo Westinghouse e metà a mano. Masullo occupava appunto la garitta del carro di coda, rimasta per fortunata coincidenza, insieme ad altri due carri, fuori della galleria. Quando la sosta si prolungò al di là del normale, Masullo scese e risalì per qualche decina di metri il tunnel e, resosi immediatamente conto della tragedia, fu l'unico a mettersi in marcia verso Balvano per chiedere soccorsi. Ma la sua fu un'autentica odissea: in piena oscurità, correndo a fatica sulla massicciata, egli dovette riattraversare le due più brevi gallerie che precedano quella delle Armi, ancora saturate di fumo e di gas. Quando finalmente, verso le due di quella notte, giunse in stazione di Balvano, riuscì soltanto a gridare «Laggiù sono tutti morti, tutti morti!» prima di cadere a terra svenuto. L'8017 fu trainato a ritroso fino a Balvano. Fu spento il fuoco sulle locomotive, e iniziò la pietosa opera di composizione dei morti, erano 517...

OGGI...

Sono trascorsi più di sessantasei anni dalla spaventosa catastrofe del treno 8017, che ebbe il suo epilogo nella Galleria delle Armi, ed oggi in pieno esercizio la galleria si presenta così:

lunghezza m.1969

Tipologia :monotubo a semplice binario

Regime di circolazione Blocco contassi sussidiato da SCMT

Pendenza 14°00

Fermate limitrofe Balvano e Bella Muro imprenziolate. La viabilità ordinaria non consente l'accesso diretto di mezzi stradali agli imbocchi della galleria. Pertanto l'accesso alla galleria è raggiungibile unicamente dalla strada ferrata. Mezzi disponibili RFI carrelli della zona TE e del Tronco Lavoro. Mezzi Trenitalia locomotiva e carro soccorso disponibile a Napoli, Benevento o compartimento di Bari.

Via di esodo :

sentiero pedonale assente, ma esistono 64 nicchie ad interasse a 30 m. con finestroni che presentano pericolo di cadute nel vuoto in caso di scavalco del parapetto. Esiste un ex pozzo di ventilazione orizzontale a m.420 anch'esso dall'imbocco lato potenza terminante nel vuoto. Illuminazione non presente, illuminazione di emergenza non presente, impianto idrico antincendio non presente. Telefoni cellulari gruppo chiuso FS a 900 MHz accessibili tramite cavo fessurato.

Sulla tratta viaggiano treni viaggiatori ad agente solo e treni merci con oltre mille tonnellate secondo il valore della pendenza.

In caso di scenari incidentali ipotizzati all'interno della galleria il pdm farà quanto possibile per portare fuori il treno dalla galleria.

Un passato ed un presente per non dimenticare uno dei più dolorosi ma anche uno dei più insoliti incidenti nella storia delle ferrovie!

