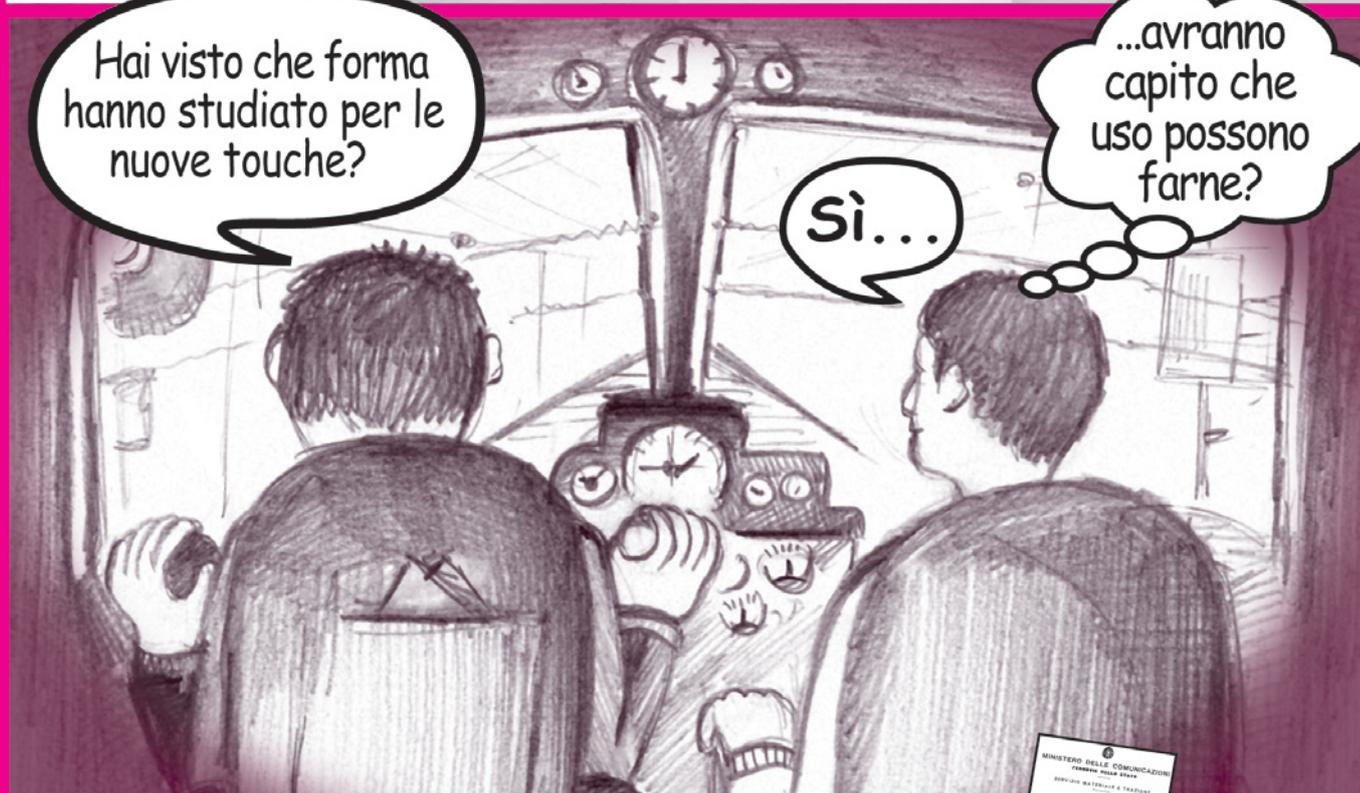


ancora

IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE



**UOMO MORTO:
L'OPUSCOLO CON LE ISTRUZIONI DEL 1939**



**SUPPLEMENTO
IN QUESTO
NUMERO**

PERIODICO MENSILE - Registrazione 3083 del 29.11.1982 del Tribunale di Firenze - Iscritto al Registro Nazionale della Stampa con il numero 01677-17-609 il 1/10/85 - Direttore Responsabile: Massimo Cervelli - Proprietà: Associazione Augusto Casarucci onlus - Stampa: Litografia L.P. - Firenze - Spedizione in A.P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze: Redazione - ANCORA IN MARCIA - Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - CONTRIBUTO: 14 EURO da effettuare tramite gli incaricati od attraverso il c/c postale n. 32842528 intestato a "Associazione Sempre in Marcia" - Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - Per informazioni: tel. 96772218 oppure 055.2352218, nelle ore di ufficio anche 055.480166, fax 055.4631872

Licenziati Report
mobilitazione, assemblee, raccolta firme
sensibilizzazione dell'opinione pubblica

pagg. 4, 5 e 6



AL CUORE DEL PROBLEMA

La questione del VACMA, pedali, touche e ammenicoli vari, non è solo un problema di natura tecnologica o di ergonomia.

La ricerca della soluzione non può essere trovata sul terreno della tecnica, oppure, come qualcuno sostiene, sul terreno giuridico; infatti, le stesse delibere 35 e 36 di RFI non è che, nei loro contenuti tecnici, siano migliori o peggiori delle precedenti versioni dell'articolo 3 dell'IPCL, che già prevedeva l'agente unico (macchinista e Capo Treno) e l'agente solo col vigilante.

Il cuore del problema è, invece, squisitamente politico e di tutela della salute dei lavoratori. Infatti, le premesse regolamentari c'erano anche in passato, ma i ripetuti tentativi di introdurre l'Uomo morto e l'agente solo, sono sempre stati respinti senza esitazione.

Il pedale che oggi campeggia sul poggiapiedi di molti mezzi di trazione è lo stesso che, a seguito di una vertenza del macchinista e di un accordo raggiunto con dirigenti più razionali e ragionevoli di quelli odierni, vennero proprio rimossi, senza rimpianti da parte di nessuno.

Anche l'atteggiamento sindacale non sembra cambiato; oggi, semplicemente, lasciano fare all'azienda per evitare di ammettere che ne condividono gli scopi; per questa ragione, pur firmando accordi sull'argomento, l'azienda continua ad installare quelle stesse apparecchiature

Ultimora Sospeso lo sciopero del 3/4 marzo

Come avevamo detto nel precedente numero, lo sciopero di tutti i sindacati è stato sospeso con i soliti comunicati di Vittoria...

CI SONO O CI FANNO?

Abbiamo notizia di Funzionari del Ministero dei Trasporti, muniti di regolare permesso, che vengono in cabina di guida. Ci chiedono dell'Uomo Morto. Vogliono sapere cosa ne pensiamo e perché non vogliamo utilizzarlo. Replicano alle nostre risposte e sono informatissimi, perché utilizzano gli unici argomenti possibili e cioè che ce l'hanno negli altri paesi, non fa male e comunque rappresenta una sicurezza in più. Ci è stato raccontato un episodio in cui i macchinisti gli hanno proposto di provarne l'uso per sei sette ore al giorno mettendo l'uomo morto sotto la loro scrivania, così da poterne discutere con maggior cognizione di causa. Dopo qualche minuto di silenzio hanno salutato cordialmente e sono tornati alla loro comoda poltrona di 1° classe dell'Eurostar.

giudicate illegali e oggetto di ordinanze da parte di alcune ASL, nonché di indagini penali.

Soltanto la società e i sindacalisti distratti o in malafede possono aver frainteso la critica dei macchinisti e dei RLS, ferdandosi solo al primo gradino.

Le relazioni sull'uomo morto commissionate dai giudici (civili e penali) concordano nel sostenere che i due agenti garantiscono una maggiore sicurezza in tutte le circostanze.

E' curioso che i membri del Coordinamento Nazionale delle ASL abbiano colto perfettamente la questione, arrivando ad affermare che, in ogni caso, anche venissero risolti i problemi tecnici, non si potrebbe comunque giustificare l'eliminazione del secondo agente di macchina, perché questo rappresenterebbe una regressione sul piano della sicurezza e su quello della tutela della salute degli stessi operatori in caso di malore al macchinista, mentre non possiamo dire lo stesso per i sindacati.

Questi argomenti non sono certo una novità per i macchinisti perché fanno parte del quotidiano. Inoltre, le aggravate condizioni di lavoro hanno avuto riflessi anche sulle nostre condizioni fisiche. Esistono casi "certificati" dove la salvezza del macchinista è dipesa dalla tempestività dell'intervento dei soccorsi, cioè dal fatto che l'altro macchinista ha

rapidamente condotto il treno sino alla stazione dove erano attesi dai soccorsi.

In caso contrario la morte di questi nostri colleghi sarebbe stata certa.

Per alcuni, la questione della revisione dell'equipaggio potrebbe essere contrattata con compensi economici. Pensiamo che questo sia un errore irreparabile, perché sul terreno sindacale il rapporto di forza si basa proprio sulle buone ragioni che sostengono le vertenze e sulla capacità dei lavoratori di relazionarsi tra loro (assemblee, coordinamenti, ecc.). Essere lavoratori isolati, soli, condanna anche alla solitudine sociale, senza alcuna possibilità di condividere problemi, delusioni e ... successi.

Chi è solo non ha né potere, né forza contrattuale. Ecco che allora non abbiamo alternative, possiamo unicamente riconoscere il cuore del problema e impostare su questo le buone ragioni per una vertenza del macchinista, sollecitare il dibattito interno, riprendere l'iniziativa dal basso; impedire che i sindacati facciano accordi "tranquillizzanti" che nessuna delle parti intende onorare. Non possiamo aspettare che gli eventi accadano e imputarli alla fatalità; dobbiamo tornare ad essere protagonisti del nostro destino, ritrovando tutta la forza necessaria per modificare questo stato di cose.

La Redazione



UOMO MORTO: ECCO LA SPERIMENTAZIONE

Non si tiene più il pedale pigiato, ma bisogna toccare qualcosa, muovere le leve o altri comandi.

La sperimentazione non è finita, ma la domanda è: abbiamo vinto o abbiamo perso? Se la nostra azione fosse stata finalizzata ad affermare il principio che la società non può fare come gli pare saremmo di fronte ad una vittoria. Noi vogliamo invece dimostrare che l'Uomo Morto non è sicurezza, non controlla la vigilanza, anzi abbatte il livello della sicurezza. Non può essere un caso se non esiste uno studio comparativo in tutta Europa (incidenti con e senza Uomo Morto). La verità è che, tranne i macchinisti, sono tutti d'accordo per l'agente solo. Abatteremmo la sicurezza, la qualità del lavoro e la nostra forza contrattuale, CIOÈ TUTTO.

I SINDACATI

La sensazione è che la sperimentazione serve a legittimare ciò che avevano già avallato da anni; ciò che i macchinisti hanno già respinto. In realtà, non cercano un sistema adeguato, ma un sistema per convincere i macchinisti.

LA COMMISSIONE

L'intera delegazione sindacale (12 componenti) "vanta" un solo RLS; alcuni non sono nemmeno macchinisti, altri non sono alla produzione. Pare proprio che il sindacato voglia limitare il più possibile sorprese finali.

LA SPERIMENTAZIONE

Sono state predisposte tre loc. E 464 (265, 267, 299) attrezzate con C.M.T., Rip.Segn. e vigilante integrati e con sensori di reiterazione:

- nelle touche (2);
- nelle leve di coppia man. e aut.;
- nell'impostazione di velocità;
- nel manipolatore del freno;
- nella tromba;
- nei pulsanti di ric.dell'RS.

La pedana è fissa sulla 267; escludibile sulla 265 (interruttore), mentre è stata tolta sulla 299.

Il turno di lavoro è composto da 13 giornate (due riposi doppi) e tutte le prestazioni sono comprese tra le 6 e le 24. I macchinisti impiegati hanno tra 53 e 45 anni. La loro statura esclude circa il 20% del PdM, quello oltre 1,82 m.

I PRIMI RILIEVI

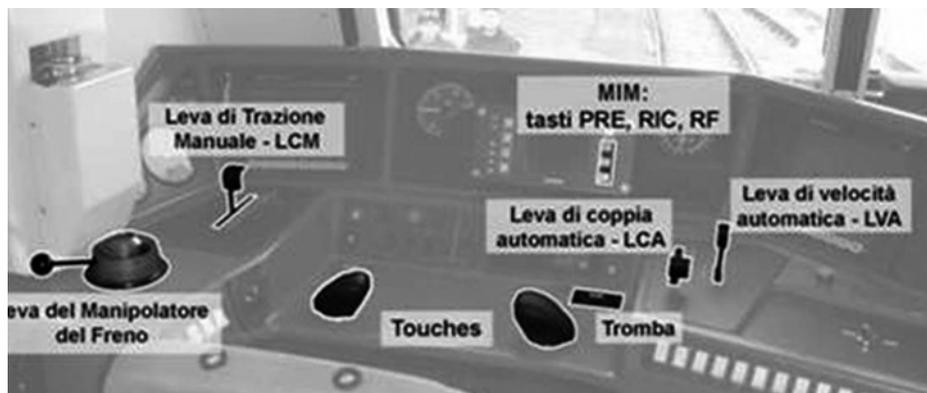
Li diffonde Santi Roberto di Bologna e conferma quanto era già stato segnalato alle ASL: la reiterazione dei punti di contatto riduce monotonia e ripetitività solo teoricamente. In realtà, il PdM anticipa il timer per impedire l'intervento della cicalina che equivale ad un falso segnale di degrado. Su un percorso di circa 20 minuti gli interventi medi oscillano tra 40 e 50 di cui circa due terzi anticipati.

Infine, Santi segnala casi con oltre 200 interventi, tutti anticipati.

Nessuna interazione richiesta?

Eliminare monotonia e ripetitività?

Si va proprio bene!



RLS ESTROMESSI DALLA SPERIMENTAZIONE

La tanto osannata sperimentazione sull'Uomo Morto (anticamera dell'agente solo) prevista dall'accordo del 25 gennaio 2006 fra OO.SS. e FS ha escluso, paradossalmente, proprio i RLS, coloro cioè che tanto hanno contribuito a formare coi lavoratori (anch'essi in prima linea fin qui) il vero blocco di legittima opposizione ad un sistema (il vigilante) di cui nessuno ha ancora dimostrato la necessità e la reale l'efficacia per un miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione e della salute dei macchinisti, mentre è fin troppo evidente lo scopo prettamente economico che Trenitalia si prefigge: circa 6000 macchinisti in meno.

A tal proposito consigliamo di scaricare da Internet:

la delibera CIPE 180/99

(link: <http://www.cipecomitato.it/delibere/E990180.doc>);

la delibera CIPE del 4 Aprile 2001 n.044 (link: <http://www.rfi.it/quadronormativo/Legislazione%20Nazionale/leggi/Atti/Del%20CIPE%20044-01.htm>) che spiega, a nostro avviso, il vero motivo per cui si fa ricorso al vigilante/Uomo Morto;

intervento dell'ing. Mauro Moretti (RFI) ad un convegno ANIAF del 31 maggio 2005 (link:

http://www.rfi.it/files/varie/Intervento_Moretti%20ANIAF.pdf);

documento sul noto indice di decremento "K2" (link: http://www.macchinisticurinfo/ms/Sito_web/UomoMorto/vacma.htm#K2).

Il ruolo dei RLS, svilito dall'azienda e mai sostenuto dall'organizzazione con richiami diretti al rispetto degli accordi contrattuali (art.5, c.5 - AF), è giunto all'epilogo finale con la delegittimazione degli stessi RLS non ritenuti degni e/o capaci, evidentemente, di rappresentare i lavoratori nella commissione che deve studiare ed individuare le possibili soluzioni tecniche da adottare e che notoriamente rientrano nelle attribuzioni del rappresentante per la sicurezza.

Per questo un gruppo di RLS del pdm di Trenitalia ha inviato una lettera ai vertici delle ferrovie per evidenziare lacune metodologiche nella procedura adottata per la sperimentazione dell'Uomo Morto ed il loro (e quello di tutti gli altri RLS) mancato coinvolgimento in tale progetto. Questa lettera è scaricabile all'URL: http://www.macchinisticurinfo/ms/Sito_web/UomoMorto/vacma.htm

Solidarietà e Riassunzione dei licenziati di Report

Al loro fianco... fino in fondo

La redazione di questo giornale, è impegnata per la riassunzione in ferrovia dei 4 licenziati. Non si tratta di un semplice atto di solidarietà, ma di una scelta strategica di coerenza e valori che si tramandano dal 1908 (quando è nato il giornale).

Dietro a questo ignobile atto di licenziamento dei 4 ferrovieri con la "schiena dritta" che si sono sentiti in dovere di denunciare situazioni di rischio che già avevano causato disastri e morti, c'è l'arroganza dei dirigenti, la mancanza di libertà di stampa, l'acquiescenza di sindacalisti legati ai dirigenti o, comunque, ad una logica padronale che tradisce il ruolo storico della solidarietà e del diritto su cui i sindacati erano nati.

Come è possibile parlare di sicurezza quando chi denuncia cose vere e reali viene licenziato?

Come è possibile accettare sindacalmente che si possano licenziare lavoratori che denunciano l'esistenza di estintori scaduti, la mancanza di riparazioni, il non rispetto di leggi e normative per le quali i dirigenti dovrebbero provvedere proprio perché pagati per questo?

Come è possibile abbandonare questi 4 lavoratori al loro destino, messi in mano ad avvocati relegati in ruoli tecnici e non politici come la vicenda inve-

ce richiede?

Abbiamo letto, nei documenti sindacali scaturiti dal dibattito imposto dai ferrovieri, la necessità di riassunzione dei licenziati, ma non abbiamo visto né scioperi, né passi concreti Anzi, abbiamo visto assenze gravi ai convegni ed alle manifestazioni per la loro riassunzione. Convegni e manifestazioni patrocinati da importanti istituzioni ed alla presenza di qualificati uomini politici e di cultura sia di sinistra che di destra. Sì, di sinistra e di destra perché la sicurezza e la civiltà sono valori di ampi strati della società civile che si ribella a questi atti di barbarie.

Ricordiamo e ringraziamo il Governatore di centro-destra Biasotti della regione Liguria che offrì subito, in accordo con tutti i partiti, un lavoro che permettesse di sbarcare il lunario ai licenziati.

Ringraziamo il Presidente della Repubblica Ciampi per il suo alto interessamento, ma non credevamo che i sindacati, anche quelli ai quali erano iscritti, *scaricassero*, come scrive la Gabbanelli nel suo libro, questi lavoratori per quel patto di ferro del *do ut des* evidentemente stretto con i dirigenti delle F.S..

Oggi il mondo pare tornato al medioevo e comunque, al di là dell'esito elettorale, la barbarie del mercato, del liberi-



simo, dell'ingiustizia, dell'arroganza, della forza e del potere occupa grandi spazi della nostra vita ed il comportamento di questi sindacati e di questi sindacalisti non aiuta certo ad andare avanti in quel progresso civile e di pace di cui noi lavoratori abbiamo bisogno.

La Redazione di "Ancora in Marcia" ed il Comitato di solidarietà ai licenziati

Prime assemblee

Per sensibilizzare la solidarietà ai licenziati, per raccogliere le firme e per illustrare la grave situazione delle ferrovie, assieme al comitato di solidarietà, abbiamo organizzato una prima serie di riunioni alle quali abbiamo invitato tutti i sindacati, i lavoratori ed i pensionati.

A MILANO

IL 23 marzo ore 10
Sala D.L.F. Milano C.le
sottopasso Pergolesi

A BOLOGNA

IL 27 marzo ore 10
Sala Sirotti adiacente
mensa F.S. Bologna C.le

A GENOVA

IL 28 marzo ore 10
Sala D.L.F. - via A. Doria
Genova Principe

A VENEZIA

IL 4 aprile ore 10
D.L.F. - Sala biblioteca ambito
stazione Venezia S.L.





È PARTITA E PROSEGUE CON SUCCESSO LA RACCOLTA DI FIRME Contiamo su di voi (termine primi maggio)

- **150 parlamentari di tutti i partiti**
(le firme nel prossimo numero)
- **L'intero consiglio provinciale di Firenze**
(da AN al PRC)
- **Decine di consigli e consiglieri comunali**
- **Don Santoro prete del popoloso quartiere fiorentino delle Piagge raccoglierà le firme dei parrocchiani**
- **Uomini di cultura e giornalisti**

CUB TRASPORTI

Ribadiamo il nostro pieno sostegno ed esprimiamo la massima solidarietà ai colleghi non ancora riassunti.

Le numerose iniziative, comuni e non, già sviluppate, ultima la grande manifestazione tenutasi a Genova, alle quali la CUB Trasporti ha dato un sostegno politico ed organizzativo deciso e convinto, sono tappe nella dura battaglia per la riassunzione dei colleghi licenziati, per la sicurezza dei lavoratori e dei viaggiatori e per la difesa dei diritti dei ferrovieri così duramente attaccati dalla concertazione azienda-sindacati.

Mauro Milani

SULT TRASPORTI

Abbiamo partecipato a tutte le manifestazioni per l'ingiusto licenziamento dei quattro ferrovieri. Aderiamo on piena convinzione alla raccolta di firme per la loro riassunzione.

Casini Raniero

RINGRAZIAMENTO

Vogliamo ringraziare in modo particolare Alessandra Valentini per la sua preziosa collaborazione.

Per la sua sensibilità ai problemi sociali e per il ruolo che ricopre, ha sostenuto le battaglie sulla sicurezza che abbiamo condotto in questi mesi e ha contribuito in maniera determinante alla raccolta delle adesioni eccellenti di politici e Parlamentari.

... Grazie Alessandra

COMITATO DI SOLIDARIETÀ

Nella nostra zona sta procedendo bene la raccolta delle adesioni popolari alla petizione. Tra i ferrovieri abbiamo distribuito 800 moduli e speriamo che almeno una parte ci ritornino compilati. Decisamente positiva la reazione avuta dalla "società civile". Molti cittadini stanno moltiplicando i moduli e a catena stanno circolando nei partiti, nelle associazioni, in alcune scuole, in biblioteca, tra i pendolari...

Abbiamo anche cercato di coinvolgere (ci siamo riusciti parzialmente) la stampa locale per dare visibilità all'iniziativa.

Cercheremo di sfruttare tutte le iniziative pubbliche per incrementare le adesioni.

**Arturo Giacobbe -
Alessandria**

Dal dirigente Rai Sandro Curzi

*Cari amici, e compagni,
mi dispiace di non essere fisicamente con voi, oggi, per esprimere solidarietà ai licenziati dalle F.S. e, soprattutto, per cercare di capire meglio un caso che, comunque, appare emblematico del brutto momento che attraversa il Paese sia dal punto di vista del rispetto per i lavoratori e per il lavoro, sia da quello della libertà di espressione e della informazione.*

Voglio ricordare innanzitutto a me stesso, ma anche a quanti in una maniera o nell'altra si stanno occupando della vicenda, che essa riguarda, in sostanza, la trasmissione di un coraggioso documento/inchiesta su disservizi che mettono notoriamente a rischio la sicurezza degli addetti e di cittadini/utenti, da parte di una delle poche trasmissioni del servizio pubblico radiotelevisivo che faccia sino in fondo il suo doppio dovere di informazione e appunto di servizio pubblico.

Questo non può e non deve essere dimenticato da nessuno. Tanto meno dalle F.S. Quel documento denunciava un disservizio e pericoli reali? Questo bisognerebbe chiedersi innanzitutto.

Se quella virtuosa sinergia fra la testimonianza di alcuni lavoratori del settore, l'impegno civile di una cronista e l'apertura al sociale di un pezzo di Rai avesse prodotto una denuncia sbagliata e non veritiera, credo che la severità formale, aziendale e giuridica sarebbe stata anche moralmente giustificabile.

Ma dato che, al contrario, per giudizio unanime, quella trasmissione ha fatto conoscere agli italiani una realtà effettivamente pericolosa e scandalosa – svelando anche una generale, distorta pratica di "razionalizzazioni" industriali realizzate ai danni della sicurezza e dell'interesse della collettività – l'eccesso di intransigenza formale, aziendale e giuridica appare intimamente immotivato e, credo, impercorribile in una società in cui la giustizia sia giusta. E in cui, soprattutto, siano innanzitutto i massimi dirigenti di una grande azienda a dover essere chiamati a rispondere di scelte strategiche spesso disastrose, di cui poi tocca ai lavoratori e ai cittadini subire concretamente le conseguenze.

Non ho titolo né tale conoscenza dei complessi risvolti regolamentari e normativi della vicenda per sostituirmi ai legali di quei quattro lavoratori, per i modi e le forme assunte da quella denuncia. Ma non posso non schierarmi dalla parte di chi denuncia un disservizio, e contro chi di quel disservizio è in definitiva responsabile.

Credo che le stesse F.S., anziché licenziare quei lavoratori, avrebbero fatto meglio, per quanto costrette, a ricavare la giusta lezione dall'episodio, rivedendo scelte tecniche e magari anche strategiche.

Cari saluti

Raccogliete le firme e speditecele per fax

1^a TAPPA: MONTECITORIO

Siamo partiti da Ballarò dove, sia pur fuggacemente, il nostro opuscolo è stato mostrato ricordando il grave atto del licenziamento dei nostri 4 compagni di lavoro che avevano denunciato l'insicurezza esistente nelle F.S., e siamo arrivati nella 1^a tappa a Montecitorio dove, nella sala stampa, abbiamo tenuto una conferenza stampa di cui riportiamo a fianco qualche lancio di agenzia.

Il giorno non era il più adatto (11 febbraio) in quanto, essendo l'ultimo giorno di legislatura, i deputati ed i senatori erano impegnati nelle votazioni dei decreti "elettorali", presentati a raffica dalla maggioranza per oliare meglio le elezioni.

Nonostante ciò, qualche senatore e deputato sono venti ed intervenuti, mentre altri si sono fatti premura di scriverci, di darci la loro solidarietà ed anche le motivazioni della loro impossibilità a partecipare.

In particolare il senatore Zanni della Margherita, che si è fatto premura di raccogliere le firme al Senato, ha confessato che mai le firme erano state raccolte con facilità e soddisfazione da parlamentari di tutti i gruppi, compresi quelli della maggioranza.

Affermazione questa che ci fa ben sperare per il futuro, soprattutto su uomini politici che rappresentano partiti e verso i quali ognuno di voi, tramite conoscenze, deve poter arrivare per sostenere il nostro lavoro.

In più, attraverso gli appositi fogli, dovrete raccogliere quante più firme possibile (anche di famigliari e cittadini) e farcele pervenire. Questa raccolta di firme durerà fino a maggio, quando riaprirà il nuovo Parlamento verso il quale, discutendo con voi, decideremo cosa fare e come fare per sensibilizzare e dare una svolta politica di civiltà che riporti i licenziati ai propri posti di lavoro.

E' questo un atto che non comporta oneri di spesa, ma scelte di difesa della libertà democratiche e di informazione con le quali potremo misurare il nuovo Parlamento.

**LE FIRME SI RACCOLGONO
FINO AI PRIMI DI MAGGIO**



Alcuni partecipanti alla conferenza stampa

Alcuni lanci delle agenzie

FERROVIE: AL VIA RACCOLTA FIRME PER REINTEGRO 4 LICENZIATI
COMITATO SOLIDARIETA', BATTAGLIA CONTINUA, COINVOLGEREMO POLITICI (ANSA) – ROMA, 9 feb – I ferrovieri "non possono darsi pace" dopo il licenziamento dei 4 tra macchinisti e capitreno che nel 2003 collaborarono ad un servizio del programma "Report". Per questo il Comitato di solidarietà nato dopo la vicenda e la rivista "Ancora in marcia" hanno diffuso tra le forze politiche e tra i cittadini una petizione per chiedere il reintegro dei 4 licenziati. La lettera, hanno spiegato i ferrovieri nel corso di una conferenza stampa alla Camera, è stata già sottoscritta da 120 parlamentari di destra e di sinistra (tra gli altri, Di liberto, Zanda, Cento, Cingolati, Pedrazzini) e da migliaia di lavoratori e pendolari. "Quattro licenziamenti gridano vendetta – afferma Dante De Angelis, rappresentante sicurezza dei lavoratori delle ferrovie – i ferrovieri non si arrendono e continueranno la loro battaglia. Non possiamo tollerare che accadano incidenti come quello di Rocca Secca mentre si spendono miliardi per i treni ad alta velocità o per gli allestimenti tecnologici delle stazioni". Secondo i ferrovieri infatti i soldi spesi per 5 sedili di un treno ad alta velocità corrispondono a quanto si spenderebbe per montare su una locomotiva l'apparecchio di ripetizione di segnale "che avrebbe evitato il disastro di Rocca Secca".

"Ci rivolgiamo a tutti i responsabili dei partiti politici – si legge nella petizione – affinché sottoscrivano e sostengano nel prossimo parlamento e governo l'immediata riassunzione nel loro posto di lavoro" dei ferrovieri licenziati. Partecipando a "Report" i quattro "erano animati solo da nobili esigenze di tutela della propria salute e di quella dei viaggiatori". (ANSA)

APC-FS / LICENZIATI DOPO INTERVISTA A REPORT FANNO APPELLO A CIAMPI

Petizione per ferrovieri firmata da 100 tra deputati e senatori
Roma, 9 feb. (Apcom) – Una petizione rivolta al capo dello Stato e dirigenti di partito per la riassunzione dei ferrovieri Vito Belfiore, Riccardo Poggi, Alessandro Carozzo e Angelo Bravadori, licenziati due anni fa dalle Fs dopo aver rilasciato un'intervista alla trasmissione "Report" in cui denunciavano la situazione di disagio e mancanza di sicurezza delle linee e dei treni italiani. Il testo è stato firmato da 50 deputati del centrosinistra e 50 senatori (di cui 3 della Cdl). "Ci rivolgiamo a tutti i responsabili dei partiti politici – recita la petizione – affinché sottoscrivano e sostengano nel prossimo Parlamento e governo l'immediata riassunzione nel loro posto di lavoro".

"Il licenziamento è un grave attacco alla Costituzione, alla libertà di stampa e al diritto di difendere la propria salute", denuncia, in conferenza stampa a Montecitorio, Arturo Giacobbe, collega dei quattro licenziati e promotore di un comitato di solidarietà che ha già raccolto 20mila euro in aiuto alle famiglie. "E' assurdo che non si badi alla sicurezza delle ferrovie e poi si spendano soldi per l'alta velocità", sottolinea Dante De Angelis, rappresentante per la sicurezza dei lavoratori delle Fs.

"Una democrazia compiuta non si vede solo da riconoscimento del diritto di voto, ma dalla tutela dei diritti", spiega il senatore della Margherita Luigi Zanda, promotore della raccolta di firme a Palazzo Madama. "Se invece di licenziare avessero ascoltato i suggerimenti dei lavoratori, ci saremmo evitati i disastri che ci sono stati in questi anni – osserva Pino Sgobio, capogruppo dei ...

20° anniversario della riforma delle F.S. C'ERA UNA VOLTA ...LE F.S.

Con la Legge 210 del maggio 1985 (entrata in vigore il 1° gennaio 1986) le Ferrovie dello Stato (nazionalizzate nel 1905) furono trasformate in "Ente autonomo", dando il via a quella devastante riforma che, attraverso le FS SpA e le varie societizzazioni, ha polverizzato e distrutto le nostre ferrovie.

La riforma fu approvata e condivisa dalle organizzazioni sindacali confederali (che addirittura avevano raccolto 100.000 firme!!) e dal quadro politico dominante, ma fu contestata da molti ferrovieri che organizzarono, con la rivista "Ancora in Marcia", una manifestazione a Roma (vedi foto).

Vogliamo ricordare che le FS, nonostante le burocrazie dell'epoca, furono la struttura che consentì all'Italia la ricostruzione materiale e morale dopo la devastazione della guerra, lo strumento che portò al cosiddetto "miracolo economico" degli anni '60 e che, anche se nessuno lo vuole ricordare, in quegli anni le FS sfioravano il pareggio economico grazie ad un volume di traffico viaggiatori e, soprattutto, al quadruplo e forse più di quello merci attuale. Nella nostra azienda lavoravano con impegno e professionalità quasi 225.000 ferrovieri con ingegneri di lunga esperienza, capaci di dirigere, di progettare locomotive e treni di riferimento internazionale, i cui tempi di percorrenza in molte linee erano di poco inferiori a quelli di oggi.

Per non parlare delle manutenzioni, delle pulizie e della "sicurezza assoluta", che consentiva di vantarsi come la "ferrovia più sicura d'Europa".

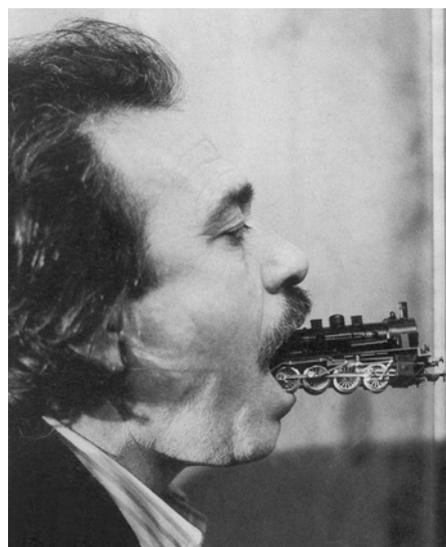
La riforma, nelle mani di una lunga serie di manager esterni, di nomina politica ed orientati unicamente al bilancio economico, ha lentamente distrutto queste positività e questi valori.

L'instimabile patrimonio immobiliare è stato svenduto per risollevarlo il bilancio (sic!), i ferrovieri sono diminuiti di oltre 130.000 unità, i lavori sono stati dati in appalto e subappalto ed il vanto della "ferrovia più sicura d'Europa" è rimasto solo uno slogan per ammorbidire l'opinione pubblica, allarmata dalle crescenti tragedie ferroviarie. Pensate che dal 1950 al 1985 avevamo registrato la morte in incidenti di 7 macchinisti, dal 1985 ne abbiamo registrati ben 53, con un trend pericolosamente in crescita.

Anche in Europa ci sono state riforme nelle ferrovie, ma, mentre in Germania ed in Francia si è mantenuta la centralità della società, in Italia abbiamo seguito la fallimentare liberalizzazione inglese, con i risultati che oggi constatiamo.

La tragica situazione è ormai sotto gli occhi di tutti: disservizi quotidiani, ritardi, sommosse dei pendolari, sporcizia, precarietà e pericolosità del servizio, non solo sulle linee secondarie, ma anche per gli Eurostar.

La gravità è tale da far scrivere ad un giornalista esperto delle FS (Santilli) sul "Sole 24 ore" del 20 dicembre che "le fer-



rovie italiane stanno vivendo uno dei momenti peggiori della loro storia" e, come riporta il quotidiano "La Stampa" del 19 gennaio, "dai microfoni di Radio Vaticana si invoca una *rinazionalizzazione* delle FS" così come in parte sta accadendo per quelle inglesi.

Unici a non rendersi conto di questa situazione sono i sindacati che, come è scritto nella rivista della CISL nel mese di gennaio, riconoscono ancora la validità della riforma.

La politica della concertazione e la scalata di molti sindacalisti ai ruoli dirigenziali evidentemente acceca gli ottusi sindacati.

Non crediamo neppure che la situazione cambi dopo le elezioni se vincessero il Centrosinistra

Crediamo solo che per fermare queste scellerate scelte non ci sia che da ripartire alleandosi con gli utenti ed i pendolari per imporre e ritornare a quel ruolo sociale e di stato che le ferrovie devono avere.

ULTIMORA DERAGLIAMENTO

1° marzo 2006. Stazione Santarcangelo di Romagna, sulla Bologna-Rimini. Fra Rimini e Gambettola e' uscito dai binari l'ultimo vagone di un merci. I treni circolano sull'unico binario disponibile. Tre Intercity e un Eurostar sono stati deviati via Ravenna ed hanno accumulato ritardi di 70/90 minuti. Difficoltà per il traffico regionale. Ancora sconosciute le cause dell'incidente al treno che proveniva da Brindisi ed era diretto a Padova.





L'arbitrato del mese

a cura di Danilo Fondi



Convegno del 13 aprile 2002 a Firenze.

Dall'intervento di Beniamino Deidda, Procuratore capo della Repubblica:

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

UNA “MONTAGNA” DI CIRCOLARI

La pretesa dell'auto aggiornamento del PdM è ambizione antica della società.

Il problema delle circolari di servizio, da fenomeno occasionale e sporadico, di anno in anno, è aumentato con ritmi vertiginosi. Parallelamente, i turni di lavoro del PdM sono stati via via “riempiti”, culminando, col nefasto CCNL (sett 2003), nella saturazione dell'orario settimanale e nell'eliminazione dei tempi forfetari, delle Vof, nonché nella riduzione dei tempi medi. Di fatto, è stato spazzato via quel sistema compensativo che, seppur in modo non ortodosso, riconosceva attività comunque svolte dal PdM (ritiro, aggiornamento F.L., consegna e prelievo documenti, reclami, rapporti, ecc.).

In definitiva, per aggiornarsi, bisogna utilizzare il proprio tempo libero. E' inaccettabile.

Inoltre, soprattutto nei grandi impianti, le strutture di supporto (segreteria, spogliatoi, ecc) sono spesso distanti dal luogo in cui il PdM inizia o termina il lavoro. Al personale di bordo, ad esempio, è riconosciuto l'inizio e il termine nell'impianto di appartenenza e 5 min. di presentazione prima degli accessori.

Sulle circolari, va segnalato che le scorciatoie adottate dai colleghi che pensano di non essere responsabili solo perché non ritirano o non firmano, non sono efficaci e sono tollerate perché veniamo “incastriati” con la sottoscrizione degli M40 di movimento: “Come da circolare in Vs. possesso n°.....”

In tale contesto, proprio a partire da settembre 2003, macchinisti di Firenze hanno iniziato a porre il problema e, a fronte della non curanza della società, non hanno più ritirato le circolari e non hanno più firmato gli M40 contenenti indicazioni di documenti non posseduti. I ritardi in partenza (tra 20 e 40 minuti) hanno costretto la società a correre ai ripari. Il TMR, dopo qualche atteggiamento intimidatorio, ha iniziato ad assecondare i macchinisti provvedendo all'aggiornamento con l'ausilio degli istruttori (scorte con spiegazione e sostituzione delle pagine dei fascicoli). La Pax ha invece adottato gli SMS per avvisare delle circolari e poi ha iniziato a sanzionare chi procurava ritardo ai treni. Viste le motivazioni delle sanzioni, al ricevimento dei messaggi successivi i macchinisti hanno iniziato a presentarsi in deposito all'inizio del lavoro e, anziché fare il treno, hanno ritirato le circolari per leggerle e aggiornare le pubblicazioni di servizio. Sanzionati ugualmente. Tutti i provvedimenti sono stati impugnati. I primi 8 (otto) collegi di conciliazione si sono conclusi recentemente. Le motivazioni dei lodi sono simili, sia per coloro che hanno ritardato la partenza (mancanza della circolare) che per coloro che, anziché effettuare il treno, si sono presentati in DL all'ora di inizio lavoro per ritirare le circolari e aggiornare le pubblicazioni di servizio.

LA CONTESTAZIONE (stralcio)

“...il giorno ... il suo di turno di servizio prevedeva la condotta del treno ... con ... partenza da Firenze CM ... Lei invece, dopo essersi presentato al Capo Deposito di Firenze Romito ... comunicava ... che anziché effettuare la condotta prevista... avrebbe provveduto ad espletare tutte le incombenze relative al ritiro, lettura ed aggiornamento delle circolari. A causa di questo suo comportamento la società è stata costretta a sostituirla ...

IL LODO (stralcio)

(...) Dopo ampia discussione, esaminati gli atti e tutte le memorie depositate dai Rappresentanti il Collegio Arbitrale a maggioranza, con il voto contrario del Rappresentante del Datore di lavoro emette il seguente lodo:

annulla la sanzione erogata con provvedimento erogato a carico con le seguenti motivazioni:

Al dovere del lavoratore di aggiornarsi corrisponde il dovere dell'Azienda di consentire al lavoratore l'aggiornamento senza che venga impiegato il periodo di riposo o, peggio, le ferie, neppure è ravvisabile un obbligo giuridico del lavoratore a svolgere l'attività di aggiornamento durante le soste di servizio o durante i viaggi fuori servizio.

L'Azienda deve espressamente prevedere dei tempi ben precisi finalizzati a tale scopo ed il fatto che l'Azienda si preoccupi di comunicare l'avvenuta distribuzione delle circolari tramite SMS inviati ai singoli cellulari non comporta l'obbligo di lettura, a parte la mancanza di sicurezza di una avvenuta ricezione del messaggio. Il fatto che il luogo dove si trova la circolare da ritirare sia vicino al luogo dove il lavoratore si reca a ritirare i ticket o a consumare i propri pasti non esime l'Azienda dal proprio dovere di regolamentare tempi e luoghi per l'effettuazione dell'aggiornamento del personale. Come anche il fatto che le circolari siano state distribuite anche con trenta giorni di anticipo sulla loro applicazione perché non è ravvisabile un obbligo contrattuale per il macchinista, se non quello di non effettuare una condotta senza il possesso e la conoscenza della documentazione prevista, tra cui, appunto le circolari in questione.

Pertanto non può essere sanzionato il macchinista che, dovendo effettuare la condotta di un treno si accorge di esserne sprovvisto, ne chiede la consegna ed è ragionevole presumere che dovrà quantomeno leggerla prima dell'effettuazione del servizio e ciò anche se causerà ritardo alla partenza del treno o la sua sostituzione perché il macchinista così avrà assolto il suo obbligo contrattuale per la sicurezza e tutela di se stesso e dei viaggiatori.

Mentre l'Azienda, che deve preoccuparsi che i propri dipendenti (ancor più i macchinisti) siano, non solo in possesso delle circolari, ma ne conoscano il contenuto in modo chiaro e per tempo, con il comportamento contrario pone in essere una situazione illegittima sia perché non ha ottemperato ad un obbligo giuridico, oltre che morale, costituito dal dovere di tener realmente aggiornati i propri dipendenti, sia perché, trattandosi di norme poste comunque a tutela della sicurezza del lavoratore e degli utenti, può esporre il lavoratore ad una situazione di illegittimità e di responsabilità penali e civili in casi di sinistri.

Ciò esposto il collegio a maggioranza, con il voto contrario del Rappresentante del datore di lavoro, annulla la sanzione.

LIBERI PROFESSIONISTI?

di Claudio Grimaldi

Abbiamo sempre avvertito questa impostazione. Non per ideologico "operaiamo", bensì perché certi convincimenti producono condotte individuali e dissociative, cioè il contrario di quel che serve ai lavoratori e, nel nostro caso, ai macchinisti.

Tuttavia, sono tanti i colleghi che si sono sentiti un po' liberi professionisti, soprattutto quando le ore di straordinario venivano pagate il doppio o il triplo e quando, i turni lasciavano spazio alle cosiddette prestazioni aggiuntive. Anche la particolarità del nostro lavoro facilita l'equivoco, poiché non timbriamo il cartellino, non abbiamo orari fissi e, nel passato, le prestazioni dei turni erano molto al di sotto dei limiti settimanali previsti.

Queste premesse giovano per comprendere come mai, tra il PdM, esista una percezione non adeguata di talune problematiche. Stiamo subendo dei veri e propri soprusi in sostanziale silenzio e nonostante lo stesso CCNL (punto 2.1 art. 22) stabilisca che l'orario di lavoro giornaliero comprende tutte le prestazioni accessorie e complementari, funzionalmente connesse all'attività e alle funzioni svolte.

Oggi, l'esigenza di disporre di un luogo in cui iniziare e terminare la prestazione diviene sempre più pressante. Man mano che l'orario di lavoro dei turni e ancor più l'orario effettivo satura la prestazione contrattuale, vengono meno le preesistenti condizioni. Gli stessi tempi

forfetari, che sommati al minor lavoro, costituiscono un accettabile sistema compensativo, sono stati eliminati.

Svolgiamo una serie di adempimenti collegati al lavoro in tempi non riconosciuti (ritiro e lettura circolari, aggiornamento pubblicazioni, ritiro buoni pasto, consegna documenti, tempi per tornare all'impianto di inizio lavoro, ecc). Nei grandi centri, con l'inizio e il termine del lavoro in impianti diversi, la questione è ancora più gravosa. Occorre una rivendicazione per ottenere l'inizio e il termine del lavoro nello



stesso luogo, dove disporre di un armadietto personale per indossare e dismettere la divisa e dove poter prelevare e riporre le pubblicazioni e la borsa di servizio. Un armadietto nelle adiacenze del casellario delle circolari e di una struttura (Segreteria) in grado di distribuire i buoni pasto, i Ticket, di ritirare domande, rapporti, ecc. Occorrono i tempi lavoro necessari a tutte queste operazioni.

DIVISA

L'obbligo è previsto dal contratto, mentre una consolidata giurisprudenza (sentenze) riconosce un tempo giornaliero (15 minuti) per indossare e dismettere la divisa

SPOGLIATOIO

L'art. 40 del DPR 303/56 e il Dlgs 626/94, prevedono il diritto di avere a disposizione un locale e un armadietto con scomparti separati per abiti da lavoro e abiti personali.

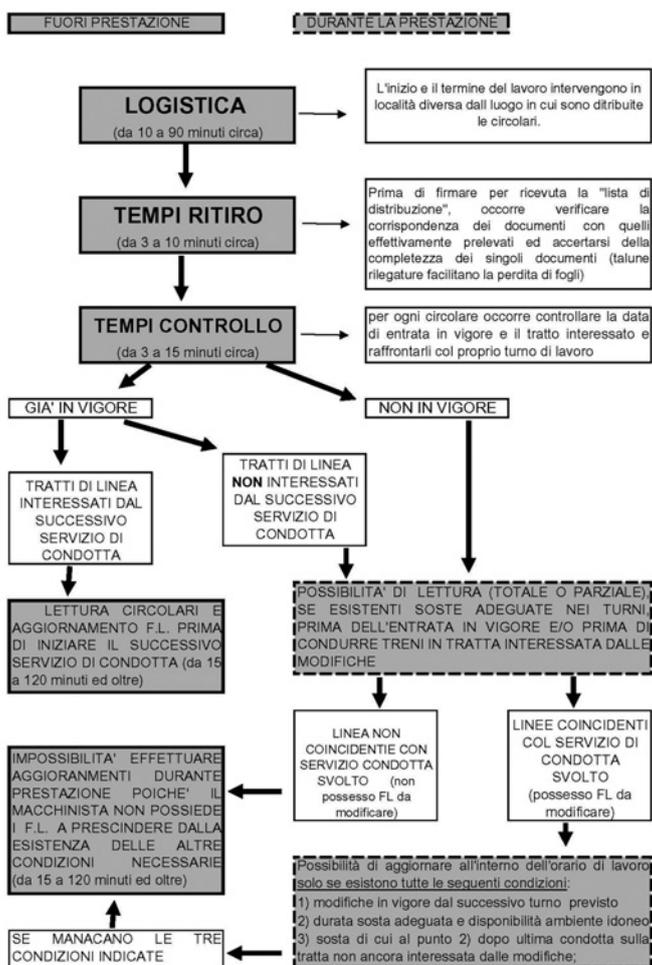
CIRCOLARI

Il ritiro, la lettura e l'aggiornamento delle pubblicazioni di servizio comportano una serie di incombenze che assorbono parecchio tempo libero.

ATTREZZATURE DA LAVORO

Le pubblicazioni di servizio, il telefonino, i dispositivi di protezione individuali, costituiscono le attrezzature da lavoro che non possiamo essere obbligati a portarci fino a casa.

Nello schema è ricostruita la sequenza delle operazioni che vanno svolte per assolvere le incombenze regolamentari inerenti gli aggiornamenti alle pubblicazioni di servizio



OLTRE SESSANT'ANNI DI LOTTA

di Alessandro Pellegatta

L'importanza della pubblicazione dell'*Istruzione sugli apparecchi di sicurezza "Uomo Morto"* del 1939 si spinge assai oltre la semplice curiosità storica, in quanto la conoscenza del contesto in cui nacque e si sviluppò l'utilizzo del sistema vigilante è di fondamentale importanza per affrontare la battaglia odierna contro il Vacma e l'Agente Solo.

Se da un lato è generalmente assimilato il concetto secondo cui l'introduzione di tali apparecchiature sia finalizzata, oggi come ieri, all'eliminazione del secondo agente di macchina, dall'altro è assolutamente necessario comprendere ciò che accomuna, attraverso lo scorrere degli anni e dei differenti livelli tecnologici, l'"Uomo Morto" di ieri con il "Vacma" di oggi.

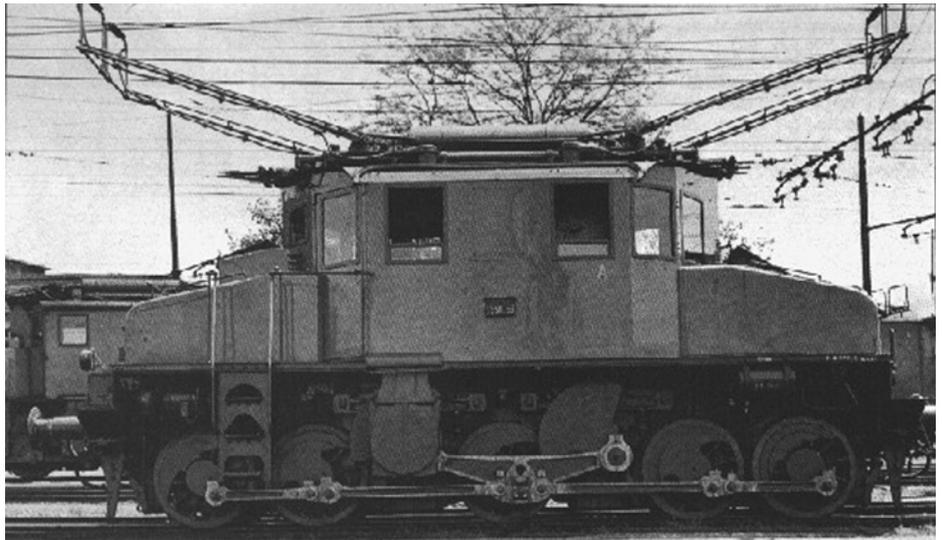
IL SIGNIFICATO

La brutalità di tale sistema nelle sue diverse versioni non sta tanto nelle condizioni cosiddette ergonomiche, quanto nella concezione di legare l'uomo alla macchina attraverso l'obbligo della ripetizione scandita dal tempo di gesti ed operazioni, identica concezione che ritroviamo oggi nei "moderni" Vacma.

Sappiamo per certo che il sistema vigilante è disumano. Il termine sembra forte, ma non lo è affatto. Lo sappiamo non per averlo provato di persona (almeno, molti di noi), bensì perché ce lo dicono inequivocabilmente la scienza medica, le statistiche (dai tassi di incidentalità ai cosiddetti "SPAD"), e le testimonianze dirette di chi è costretto a subirlo da tempo. Provate ad affiancare un locomotore svizzero al confine, domandate al macchinista cosa vuol dire viaggiare da solo, e sentirete sempre la stessa risposta: "tenete duro".

NEGLI ANNI '30

Ma ecco arrivare la storia a fornirci un'ulteriore, inequivocabile conferma di quanto appena detto.



Loc. E 550 (tra quelle attrezzate con l'uomo morto)

L'"apparecchio di sicurezza Uomo Morto" venne introdotto dal Servizio Materiale e Trazione alla fine degli anni '30, suddiviso, come riporta l'istruzione pubblicata, in sei tipi; venne applicato alle locomotive trifase dei gruppi 550 e 331, queste ultime modificate con la posa di una pedana al fine di permettere il collegamento con le vetture.

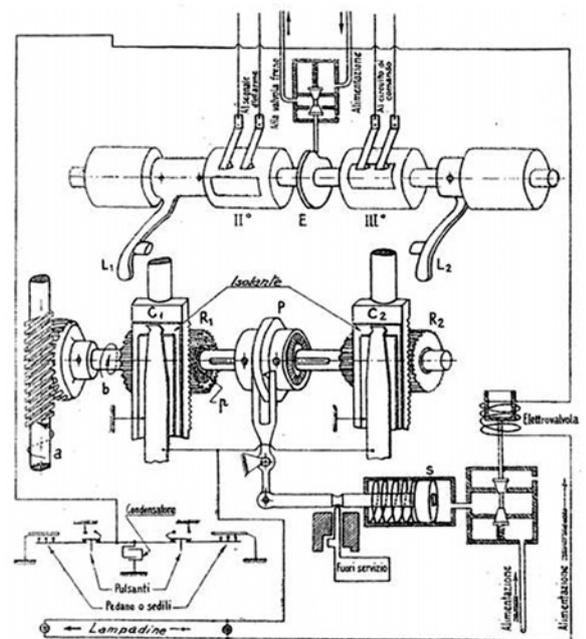
Tre anni dopo l'entrata in funzione dell'Uomo Morto, i casi in cui i macchinisti provvedevano alla sua esclusione erano così numerosi che gli stessi agenti vennero richiamati all'ordine dai dirigenti del Servizio.

Secondo questi ultimi, l'alto numero delle esclusioni non era affatto giustificato dai guasti dell'apparecchiatura, che in ogni caso erano all'ordine del giorno (si andava dagli scalettamenti di rocchetti fissi e mobili alla rottura della trasmissione tachimetrica, dalla mancata alimentazione dell'elettrovalvola alla scarica intempestiva delle batterie, ecc.), per cui altri dovevano essere, evidentemente, i motivi che portavano a dichiararli fuori uso (e quindi tornare a viaggiare in due). All'inizio dell'estate del 1943 entrò in

funzione un nuovo tipo di vigilante, il Breda 2M, applicato stavolta alle macchine a corrente continua.

IL FASCISMO

Era troppo. I macchinisti trovarono la forza di ribellarsi sfidando una dittatura come quella fascista, e per di più in pieno conflitto bellico. Gridarono "basta!" con tutta la rabbia che avevano in corpo. Ci fu persino una seria e documentata campagna di stampa, fino a quando le loro ragioni furono accolte. L'aiuto macchinista tornò in cabina ad affiancare il "maestro". Una lotta anonima aveva portato ad una vittoria storica.



Uno dei tanti schemi "Uomo Morto" (1930)



CONTRO IL VIGILANTE



Ma a guerra finita qualcuno tentò di rispolverare l'Uomo Morto. L'Italia era in piena ricostruzione, la riconversione dell'apparato produttivo industriale provocava forti esuberi di manodopera, per cui non fu scelto certamente il momento migliore per avanzare proposte simili.

ANTICHI VIZI

A parlare di reintrodurre l'apparec-



chiatura fu l'ing. Rissone, membro della delegazione SFI che partecipava alla conferenza internazionale dei Sindacati Ferroviari di Bruxelles del 1947. In quell'occasione i macchinisti austriaci ed inglesi si opposero con forza a qualsiasi tipo di vigilante. Alla notizia dell'intervento dell'ing. Rissone favorevole all'introduzione dell'uomo morto e all'agente solo, si verificò una sollevazione dei macchinisti che fino a qualche anno prima erano stati costretti ad utilizzare il sistema ed avevano lottato per la sua eliminazione.

LA RISPOSTA DEL PDM

Le loro testimonianze dirette divennero atti di accusa verso un sistema definito mostruoso, barbaro, "quanto di più inumano si possa immaginare", paragonabile "ad una grossa palla di ferro legata ad un piede", "fonte di danno e di menomazione anche morale del personale di macchina", ricorrendo ad esempi tanto estremi quanto commoventi dell'uomo che si sentiva "schiavo" del sistema al punto di "rendergli ormai insopportabile tale vita", sino ad arrivare ad un'altra denuncia che trova puntuale riscontro nella realtà

odierna, ovvero di un sistema che comporta (va) "aggravio del lavoro", "maggiore responsabilità" e soprattutto "ben poca sicurezza per l'incolumità dei passeggeri". Assemblee e convegni di macchinisti votavano ordini del giorno contro ogni ipotesi di discutere dell'Uomo Morto, **qualcuno si spinse persino a proporre (seriamente) di attaccare l'Uomo Morto alla... scrivania dell'ingegnere.**

NON SE NE PARLA PROPRIO

Alla fine la Commis-

UNO SCHERZO?

Quando Dante De Angelis e Roberto Testa si sono presentati con in mano l'istruzione UOMO MORTO del 1939 (XVII anno dell'era fascista) abbiamo pensato ad un fotomontaggio, ad uno scherzo.

Invece NO! Il documento è autentico. L'hanno scovato nell'archivio personale di un collega. Incredibile.

La smetteranno i nostri dirigenti di correggerci quando chiamiamo il vigilante col suo vero nome.

Accidenti, si chiama proprio

UOMO MORTO

sione centrale di Categoria chiuse definitivamente il discorso: di "Uomo Morto" non se ne parla proprio.

Documenti, denunce, articoli comparvero sull'"In Marcia!" e sono stati ripubblicati integralmente dal giornale "La Talpa" tra il 2002 ed oggi.

LA STORIA

Poteva la nostra categoria, sessant'anni dopo, non riallacciarsi a quell'esperienza di lotta ed auto tutela, lasciandola cadere nel dimenticatoio?

Non, non poteva. Di fronte al ripresentarsi del pericolo avevamo il dovere di riprendere la battaglia dei "40", di raccogliere e valorizzare lotte e sacrifici di coloro che ci hanno preceduto. Lo abbiamo fatto. Lo stiamo facendo tutt'ora, con l'azione diretta impostata sulla sicurezza, nonostante tutte le ambiguità espresse dall'apparato dirigente sindacale.

Perché quella contro l'agente solo è una battaglia sindacale cui nessuno dovrebbe venir meno. Ma è altresì una battaglia culturale e di civiltà, perché impedisce ogni soluzione di continuità con l'esperienza delle generazioni di macchinisti che ci hanno preceduto ed hanno lottato, ed unisce la categoria intorno ad obiettivi primari e irrinunciabili quali la sicurezza e la qualità del nostro lavoro, superando settarismi e divisioni.



Roma

Cresce il ruolo della Rsu e dei Rls

di Danilo Taborri, Domenico Romeo,
Enrico D'Alessandro, Marco Crociati

Ciò scaturisce dall'impegno di molti delegati RSU/RLS ed attivisti appartenenti anche a diverse sigle sindacali, che con la loro azione stanno diventando sempre di più un punto di riferimento per tutti i macchinisti, i quali vedono, in tale rappresentanza eletta direttamente dai lavoratori, quella sicuramente meglio in grado di interpretare i problemi esistenti e quindi di dare le dovute risposte sia sul piano della proposta che della mobilitazione.

In questa realtà l'organismo della RSU/RLS, consapevole dell'importanza di coltivare una propria autonomia, e forte della fiducia dei lavoratori, non può che contribuire al rafforzamento della categoria e del movimento sindacale in generale.

La RSU/RLS può assumere quindi un ruolo sempre più significativo, aumentando così la capacità di contrastare una controparte sempre più agguerrita e

decisa nel voler indebolire i lavoratori sia sul piano normativo/ contrattuale sia sul piano dei diritti.

In questo quadro l'azione della RSU e degli RLS non deve essere vissuta con diffidenza dalle OS, ma deve essere vista come una esperienza da valorizzare, e dal momento che il lavoro dei delegati RSU/RLS acquisisce consenso, esso non può essere ostacolato, tenuto ai margini o posto in subordine, pena l'arretramento complessivo dei lavoratori.

D'altronde è innegabile che spesso si sente dire dai lavoratori, che "il sindacato è lontano"; per questo la rappresentanza RSU/RLS forte del proprio ruolo può contribuire a colmare tale distanza cominciando a chiarire che il sindacato appartiene ai lavoratori e che le proposte elaborate con la base devono trovare la massima considerazione senza deludere le aspettative di realizzazione.

Questa impostazione ha come effetto anche quello di incoraggiare la partecipazione e l'attivismo sindacale accre-

scendo le possibilità di risolvere i problemi che investono il mondo del lavoro.

E infatti pur fra tante difficoltà qualcosa sta avvenendo: Gli ultimi sviluppi sulla questione VACMA; grazie soprattutto alla tenacia di molti macchinisti e delegati RSU/RLS costantemente mobilitati, impegnati da sempre anche a sollecitare le OS Nazionali e Regionali ad agire (vedi la rinnovata rilevanza che ha la questione VACMA a livello nazionale a seguito anche di una estesa mobilitazione espressa negli scioperi e nei diffusi VACMA day), e grazie all'intervento deciso di numerose ASL che con le loro prescrizioni obbligano l'Azienda a rimuovere l'Uomo/Morto.

Ma ora serve una svolta decisiva: Infatti non è ammissibile che nonostante la rimozione del VACMA sia oramai un fatto riconosciuto anche dalle forze politiche e dall'opinione pubblica, ratificata da ben tre accordi nazionali OO.SS./Azienda (l'ultimo del 25/01/06), quest'ultima continui a tergiversare sulla questione facendo uscire a tutt'oggi locomotive con apparecchiatura VACMA inscindibilmente collegata all'SCMT/RS.

Questa situazione è resa ancora più grave dalla recente contestazione inviata ad un RLS macchinista che ha legittimamente richiesto la disgiunzione del pedale o la sostituzione del mezzo.

Su questa questione, è necessario quindi coinvolgere tutto il personale alla mobilitazione così come su i tanti problemi che stiamo vivendo. L'ultimo: I turni aziendali (da noi divisione pax di Roma permane il problema del mancato rispetto della circolare 25 in ordine alle abilitazioni AV), aggiornamento circolari, logistica, per citarne alcuni.

Di conseguenza si sta diffondendo un ulteriore forte malessere fra i macchinisti costretti a subire anche questa realtà. Tutto questo aggravato dalla latitanza della dirigenza locale.

Pronti alla mobilitazione, la nostra RSU PAX SL ha già svolto proteste locali e si dichiara disponibile ad organizzare insieme ad altre RSU/RLS ed alle Segreterie Sindacali che si renderanno disponibili azioni di lotta comuni.

A tal proposito ricordiamo che nel nostro deposito abbiamo raccolto 2/3 delle firme dei macchinisti disposti a partecipare ad uno sciopero promosso dalla RSU.

RICORDATE LE DENUNCE

CONTRO GLI SCIOPERI DEGLI AUTOFERROTRANVIERI? ASSOLTI PERCHE' IL FATTO NON SUSSISTE

I tranvieri di Monza sono stato assolti dall'accusa di interruzione di pubblico servizio per gli scioperi del dicembre 2003 - gennaio 2004.

Il 6 febbraio 2006, il giudice Paletto, del tribunale di Monza, ha prosciolto i lavoratori autoferrotranvieri della Trasporti Pubblici Monzesi che si erano opposti al decreto penale (15 gg di carcere o ammenda di 580 euro per lavoratore) per interruzione di pubblico servizio. Il Processo ha visto la presenza di oltre un centinaio di lavoratori di varie realtà lavorative milanesi e monzesi (ATM, FS e Appalti ferroviari, IBM, PT, BNL, Ospedale S.Raffaele, SEA, ecc), studenti e Associazioni Consumatori Utenti, mobilitati dal Coordinamento Milanese di Solidarietà "DALLA PARTE DEI LAVORATORI" e che in

questi anni hanno seguito le vicende giudiziarie degli scioperanti fino alla positiva conclusione del giudizio.

E' stato respinto così un grave attacco alle libertà ed ai diritti democratici e sindacali dei lavoratori.

Il Coordinamento Milanese di Solidarietà prosegue la mobilitazione a sostegno di tutti gli altri lavoratori che in questo momento sono oggetto di iniziative di repressione.





LE MASSIME DI “ZIO GIULIO”

di Remigio Smaldone

Il più grande conoscitore della società politico-economica italiana, il senatore a vita Giulio Andreotti, ha emanato delle massime molto pertinenti con l'italica realtà. Inutile tracciare la sua biografia, arcinota a tutti, ma è interessante analizzare certe sue argute affermazioni.

In Italia, afferma Andreotti: “ non c'è niente di più definitivo del provvisorio; il potere logora chi non ce l'ha; si fanno le più grandi rivoluzioni purché, di fatto, non cambi mai nulla; pensare male è cristianamente peccato, ma si

ha quasi sempre ragione di farlo”.

Il precariato lavorativo e sociale, voluto “**temporaneamente**” in attesa di “tempi migliori” sia nella Pubblica Amministrazione (scuole, ospedali, poste, etc. ecc) che in quella privata, è **diventano definitivo**.

I ceti popolari, non avendo alcun potere, sono costretti a subire le angherie dai ceti dominanti ed accumulano un logorio morale, fisico e materiale che i detentori del potere non accusano minimamente, **dando ragione “a chi” sostiene che il potere logora chi non ce l'ha.**

Con le ultime riforme sociali (



sanità, fisco, previdenza, diritti sindacali, diritti sociali etc. ecc.) e politiche (riforme istituzionali locali e nazionali, federalismo, etc. ecc.), vi sono stati “stravolgimenti epocali”, con l'obbiettivo inconfutabile di lasciare lo strapotere reale in mano all'imprenditoria parassitaria e tangenzialista, ben sorretta dalla classe politica governativa, lasciando immutato ed impunito il connubio imprenditoria-politica-malaffare. **Si sono fatte grandi rivoluzioni pur di non cambiare nulla!**

Se pensar male è cristianamente peccato, ha avuto ragione, però, chi vide con sospetto le privatizzazioni e l'acquisto dei beni dello Stato, a prezzo “di realizzo”, da parte dei soliti boiardi di Stato.

Con l'avvento dei “bocconiani” in FS furono promesse migliorie organizzative, lavorative, di qualità del servizio ed economicità gestionali.

Le scelte operate hanno portato risultati opposti.

E' peggiorato tutto: gli orari, le retribuzioni e i carichi di lavoro per i dipendenti, la qualità di tutti servizi offerti alla clientela, l'organizzazione del lavoro (attualmente in perenne stato di emergenza), la sicurezza dell'Esercizio, la credibilità dell'Azienda.

Dopo l'attivo di bilancio del 2002 non si conosce più la situazione economica aziendale degli ultimi anni e tanto sfacello ferroviario non ha portato neppure il beneficio economico auspicato dai cultori del liberismo all'inglese. Si sta diffondendo la convinzione, che i grossolani errori della dirigenza FS non siano dovuti solo ad incapacità, ma anche ad un disegno oscuro atto a privilegiare cordate di potere, avvalorando il detto andreottiano che vede il sospetto cristianamente sbagliato, ma in certi casi, legittimo.

Ci si augura che, in futuro, certi sospetti siano smentiti da fatti positivi.

Karakiri dell'OR.S.A.

Prima dispone la decadenza dagli incarichi dei delegati ed RLS promotori del Coordinamento 12 gennaio. Oggi, per un banale diverbio col Segretario Regionale, espelle il Responsabile RdB OR.S.A. del Lazio

Non era mai accaduto. Abbiamo faticato per convincerci che fosse vero. Sapevamo del clima di normalizzazione e delle tensioni interne all'Or.s.a. ma non avremmo mai voluto assistere ad un episodio così grave ed incomprensibile per una organizzazione che ancora si definisce “autonoma e di base”. Nei giorni scorsi, durante un'assemblea del P.V. di Roma Termini, è avvenuta una discussione tutta interna all'organizzazione, tra il segretario regionale Claudio Di Lisio e Sandro Giuliani, segretario del settore viaggiante. Di Lisio invoca l'intervento del collegio dei probiviri e questi con una aberrante decisione, risibile ed ipocrita, assunta col netto dissenso di uno dei membri: aver danneggiato l'immagine dell'organizzazione, è stato espulso dall'organizzazione. Non conosciamo tutti i dettagli dell'episodio ma dai racconti dei presenti non risulta siano avvenuti fatti gravi, salvo il riaffacciarsi di un contrasto di linea sindacale, ormai sempre più palese tra il settore viaggiante ed il segretario regionale.

Partecipazione, contatto con i lavoratori, referendum sulle questioni più importanti, autonomia dalle altre sigle e conflitto, sono le caratteristiche del gruppo di lavoratori che hanno animato in questi anni i Depositi PV di Roma. La linea della segreteria regionale è invece molto più moderata, attenta agli equilibri aziendali ed intersindacali. Due diversi modi di intendere il Sindacato, ambedue legittimi, anche se questa rivista ha sempre privilegiato la partecipazione diretta dei lavoratori contro le burocrazie sindacali proprio per le degenerazioni che inevitabilmente queste producono. L'espulsione dall'organizzazione per azzerare il dissenso di un intero settore, è una scelta suicida. Tra i lavoratori è vissuta come un colpo di mano per “fermare” con la forza della burocrazia invece che con le idee ed il confronto Sandro e tutti quelli che in questi ultimi anni hanno mantenuto alto il livello dell'attività sindacale. Il fatto che Sandro fosse uno dei candidati a sostituire il segretario nazionale di settore, appena andato in pensione, getta inoltre pesanti ombre e inquietanti interrogativi sul funzionamento interno dell'Or.S.A. Siamo anche dispiaciuti e rammaricati per, Claudio Di Lisio, nostro ex collaboratore, che ha voltato le spalle ai metodi e gli ideali del COMU, dove ogni conflitto – anche il più aspro – si è sempre risolto superando le divergenze e limiti caratteriali delle persone e si è affidato a metodi spiccioli, brutali e antidemocratici. Un sindacato che ha inglobato un'esperienza così nobile quale è stato il sindacalismo del COMU, fondato su un modello di democrazia avanzata, che oggi decide di espellere o emarginare con vari metodi le parti più vitali e rappresentative di se è un sindacato destinato all'estinzione, alla sopravvivenza artificiale o al ruolo di soprammobile aziendale.

La Redazione

QUESITI

a cura di Savio



DOMANDA

Esiste sul contratto, un luogo dove poter lasciare sia la borsa che gli indumenti (supporto logistico)? Hanno ragione loro ad imporci di portare tutto a casa? Qui da noi non esiste uno spogliatoio e lascio immaginare quante altre cose manchino. E se avessi ragione io, come dovrei comportarmi?

Mario Paletta D.L. Reggio Calabria

RISPOSTA

L'argomento proposto è di grande attualità proprio perché il problema di adeguare le strutture logistiche non è mai stato preso in seria considerazione, sebbene vi sia una precisa disposizione di legge (art. 40 DPR 303/56) e una di contratto (punto 2 dell'Art. 45 CCNL A.F.). Le norme prevedono che questi locali (spogliatoi, docce, lavandini, ecc.) devono essere dislocati nei pressi del luogo di lavoro. L'armadietto che deve contenere gli abiti da lavoro deve avere caratteristiche tali da tenere separati gli indumenti personali da quelli da lavoro. Le strutture FS sono carenti e il settore macchina è tra i più penalizzati, ma tollera questa situazione semplicemente per evitare di complicarsi la vita.

Ciò consente all'azienda di non fissare il luogo di inizio e di termine dell'attività lavorativa, con evidenti vantaggi nella gestione degli orari e dei turni, soprattutto nei grandi impianti in cui spesso si inizia e termina in luoghi diversi e distanti dal deposito. Anche se in misura diversa, tutto il PdM è penalizzato in quanto utilizza una porzione del proprio tempo libero per incombenze lavorative: indossare la divisa, prelevare la borsa di viaggio e gli eventuali DPI (giubbetti alta visibilità, ecc.). A ciò si aggiunge la complessa attività del ritiro e della lettura circolari, nonché quella di aggiornamento delle pubblicazioni di servizio. Infine vi sono le attività di consegna bollettini, buste, rapporti, nonché il ritiro dei P70, Ticket, ecc.

I principi generali del diritto prevedono che tali tempi debbano essere riconosciuti lavoro. La Corte di Cassazione, ad esempio, ha riconosciuto che quando è previsto l'uso della divisa, come per i ferrovieri (art 45 CCNL A.F.), i tempi per indossarla sono lavoro.

Abbiamo notizia che in diverse località della rete si stanno sviluppando dei contenziosi su tutte o su alcune delle problematiche poste. Anche in relazione da quanto stabilito dal punto 2.1 dell'art 22 CCNL si può iniziare a pensare a dei ricorsi legali condotti con determinazione sino all'ultimo grado di giudizio.

DOMANDA

Nello stabilimento Cargo di Genova, a Febbraio 2005, è stata redatta una nuova graduatoria per l'assegnazione in turno del PdM (circolare 25).

Da tale graduatoria si evince che alcuni colleghi macchinisti, assunti a suo tempo con il contratto di formazione

lavoro sono balzati in avanti di numerose posizioni, scavalcando tutti i Mip assunti in loro precedenza.

Alla mia richiesta di chiarimenti mi veniva risposto (in modo informale) che tale situazione deriva dal fatto che è stata applicata in modo letterale il decreto di assunzione a macchinista con contratto di formazione.

Tale decreto prevederebbe che per il calcolo di anzianità nel profilo di macchinista bisogna fare riferimento alla data di assunzione (per i nostri colleghi ottobre '87) e non alla avvenuta corsa di prova così come da precedente graduatoria.

Cosa prevede la circolare 25 in proposito?

E' giusta questa interpretazione?

Edoardo Di Giovanni Cargo Genova Rivarolo

RISPOSTA

I criteri per la formazione della graduatoria d'impianto sono indicati nella Circolare 25 e nelle successive circolari applicative, emanate per regolamentare le posizioni dei macchinisti assunti dall'esterno, dei macchinisti provenienti dal Genio Ferroviario e dei macchinisti provenienti da accertamento professionale interno. Non abbiamo notizia di variazioni recenti

A questo proposito va sottolineato il fatto che il CCNL 96/99 (punto 4 art. 37) aveva affrontato specificamente la situazione dei lavoratori in CFL, riconoscendo come anzianità valida ai fini dell'inserimento in turno anche il periodo di lavoro prestato prima della definitiva assunzione a tempo indeterminato; sarebbe paradossale, però, se nella pratica applicazione di questo sacrosanto riconoscimento insorgessero nuove ingiustizie come quella che sembra descritta nel quesito.

Nel caso in esame si tratta di personale assunto dall'esterno tramite concorso (da una parte) e tramite contratto di formazione lavoro (dall'altra parte): in entrambi questi casi non è la data della corsa di prova che farà da riferimento per determinare la "sessione d'esame", bensì la data del Decreto di assunzione alla quale andranno aggiunti i 48 mesi previsti.

Questo meccanismo si è reso necessario proprio per evitare scavalchi in quanto il vecchio criterio (sessione d'esami) era discriminante, perché nei vari impianti l'avvio alla corsa di prova veniva accelerato o meno in funzione delle esigenze di macchinisti abilitati.

Nel quesito non viene precisato come abbia operato la dirigenza dell'impianto, perché non pare possibile che lo scavalco lamentato possa essere determinato da una corretta applicazione delle norme che sono state emanate proprio con lo scopo di evitare tali fenomeni.

L'unica spiegazione plausibile rispetto a quanto rappresentato potrebbe rilevarsi in una individuazione del Decreto di assunzione molto anticipato rispetto alla effettiva assunzione. In tale evenienza, occorre che venga "interpretato" il significato di "decreto di assunzione", in quanto non è plausibile che Mip assunti prima abbiano un decreto di assunzione successivo ai macchinisti CFL assunti dopo.

È opportuno chiedere una verifica investendo i delegati di impianto.



ANCONA

Ancora guasti sull'Adriatica

Continua l'odissea dei pendolari marchigiani. La linea ferroviaria Adriatica cade a pezzi. Il giorno 8 febbraio, per un guasto alla linea elettrica, un treno è rimasto bloccato per più di un'ora tra Marina di Montemarignano e Marzocca mentre per gli altri convogli, si sono accumulati ritardi giunti anche a superare un'ora. A bloccare il treno regionale, partito da Ancona e diretto a Rimini, poco prima delle 18, è stata la mancanza di corrente elettrica lungo il binario. Numerose telefonate dei pendolari che hanno lamentato, per circa un'ora, l'assoluta mancanza di informazione da parte delle Ferrovie. Il treno s'è fermato e d'improvviso è sceso il silenzio. Solo più tardi, quando la situazione cominciava a diventare incandescente, il personale ha annunciato il trasbordo sui pullman per completare il viaggio. Alle 19 circa, intanto, la corrente è mancata anche sull'altro binario, per ritornare su tutti e due intorno alle 19 e 30. Il traffico - ha reso noto l'ufficio stampa delle Ferrovie - è ripreso in serata con la necessità di smaltire i ritardi accumulati dai treni che sono stati fermati alle stazioni di Senigallia e di Falconara tra la rabbia dei viaggiatori. Le cause del disservizio - stando all'ufficio stampa delle Ferrovie - non sarebbero ancora state determinate con precisione; tra le prime ipotesi vi è quella che il blackout potrebbe essere stato causato da un pantografo andato a massa.

BOLOGNA - INCONGRUENZA DEI SEGNALI

Dopo l'incidente di Roccasecca, continuano i casi di incongruenza fra segnali della infrastruttura e quelli delle apparecchiature di bordo.

Ci viene segnalato che, nei giorni scorsi, tra le stazioni di Vernio e Vaiano, i macchinisti di un treno diretto verso Bologna rilevavano il segnale della linea "verde" mentre l'apparecchiatura di bordo RS segnalava "rosso", come si può vedere dalle foto che pubblichiamo.



I macchinisti, messi subito in contatto col D.C. ricevevano da questi rassicurazioni circa lo stato della linea, imputando alla presenza degli operai lungo la linea - che "stavano cambiando qualche lampadina ai segnali in causa" - tale anomalia.

Al fine di supportare il collegio legale di difesa dei macchinisti coinvolti nell'incidente di Roccasecca, vi invitiamo a segnalare direttamente allo Studio legale Tanzilli i fatti (simili a quello che vedete qui) di cui siete stati testimoni, inviando un dettagliato rapporto utilizzando la e-mail: tanzillistudio@libero.it

EUROPA - passa la nuova Bolkestein

di Gennaro Graziano

L'europarlamento ha modificato sostanzialmente il progetto originario della direttiva Bolkestein, facendo sparire il principio del **Paese d'origine**.

La direttiva scardina i principi messi nero su bianco dall'esecutivo di Romano Prodi due anni fa, sostituendo la regola del **Paese d'origine** con quella di **libera prestazione dei servizi**.

Un'impresa (sono esclusi i settori di interesse generale, come la sanità, l'assistenza ecc.), potrà con più facilità estendere la sua attività all'estero, rispettando però standard minimi di sicurezza sociale e ambientale, e rifacendosi al diritto del lavoro del Paese ospitante.

È questo il cuore della nuova bozza, frutto di un compromesso negoziato fino all'ultimo e modificato in extremis per piacere a tutto il gruppo del Ppe, che però non ha evitato fratture, diserzioni e proteste in ogni gruppo parlamentare.

La direttiva passa ora all'esame del Consiglio dei ministri, poi sarà la volta della Commissione.

La delegazione italiana si è presentata all'appuntamento in ordine sparso: hanno votato a favore **Forza Italia** e **Udc**, nel gruppo del Ppe. Hanno votato a favore anche **Ds** e la **Margherita**, i primi nel Pse e i secondi nel gruppo dei Liberaldemocratici. **Prc**, **Pdci Verdi** e **Lega** si sono espressi contro. Mentre **An** ha optato per l'astensione.



INQUINAMENTO E SICCIÀ

L'inquinamento atmosferico, negli ultimi anni, è aumentato vistosamente in virtù delle sostanze gassose, liquide o solide emesse nell'aria, alterandone la naturale composizione. Le centrali termoelettriche, le caldaie industriali e dei riscaldamenti, alimentate da combustibili fossili (carbone e petrolio), emettono nell'aria più del 90% degli ossidi di zolfo, quasi il 40% degli ossidi di azoto e circa il 40% delle polveri. Gli autoveicoli alimentati a benzina o a gasolio rilasciano nell'aria più del 70% del monossido di carbonio e più del 60% degli ossidi di azoto e degli idrocarburi rilasciati nell'atmosfera. Le acciaierie, gli impianti metallurgici, le fonderie (soprattutto quelle in cui vengono lavorati zinco, piombo e rame), gli inceneritori di rifiuti, le raffinerie di petrolio, i cementifici e gli impianti per la produzione di acido nitrico e solforico inquinano molto con le loro emissioni di fumi e di vapori. Le migliaia di tonnellate di sostanze inquinanti, emesse nell'atmosfera negli ultimi anni, hanno provocato 250 mila morti annui in Europa (pari al 5% dei decessi totali), con l'Italia nelle posizioni peggiori. L'aumento dell'ozono negli strati più bassi dell'atmosfera, provocato dal-

Hit parade delle città più inquinate

	POLVERI SOSPESE Valore limite 50 mcg/m3	BIOSSIDO DI AZOTO Valore limite 40 mcg/m3	MONOSSIDO DI CARBONIO Valore limite 10 mcg/m3
1	Torino (67,2)	Napoli (108)	Roma (3,4)
2	Verona (61)	Roma (70)	Napoli (3,2)
3	Milano (56,3)	Milano (61,2)	Milano (3,1)
4	Bologna (55,6)	Bologna (60,6)	Palermo (2,6)
5	Genova (54,2)	Torino (60,5)	Torino (2,4)
6	Taranto (53,3)	Palermo (54,4)	Trieste (2,2)
7	Roma (48,7)	Verona (53,7)	Taranto (2,1)
8	Ravenna (48,3)	Genova (51,8)	Genova (2)
9	Mestre-Venezia (47)	Catania (50,3)	Pisa (2)
10	Firenze (46)	Ravenna (47,7)	Verona (1,8)
11	Napoli (42,9)	Firenze (45,4)	Mestre-Venezia (1,7)
12	Palermo (39,8)	Taranto (42)	Bologna (1,5)
13	Pisa (37,5)	Pisa (40,6)	Catania (1,4)
14	Trieste (28)	Mestre-Venezia (39)	Ravenna (1,3)
15	Catania (27)	Trieste (31,5)	Firenze (1,1)

Classifica delle 15 città osservate dal Misa2 stilata sulla base delle concentrazioni di: polveri di diametro inferiore a 10 micron (PM10); biossido di azoto (NO2); monossido di carbonio (CO). I dati sono calcolati in base alla concentrazione media rilevata delle centraline negli anni 1997-2002. Per il PM10 di Napoli, Trieste, Taranto, Verona sono stati usati dati del 2003.

Da notare che per il PM10, Torino, Verona, Milano, Bologna, Genova e Taranto superano il limite di legge di 50 mcg/m3. Per la NO2, il limite è superato da Napoli, Roma, Milano, Bologna, Torino, Palermo, Verona, Genova, Catania. Per la CO nessuna città supera i limiti di legge.

l'interazione di idrocarburi, dagli ossidi di azoto e sotto l'influenza della luce solare, nuoce all'uomo e alle colture. Il suo assottigliamento negli strati alti dell'atmosfera, provocato da alcuni gas rilasciati nell'atmosfera (soprattutto i clorofluorocarburi), riduce la protezione della Terra dai raggi ultravioletti del Sole. Il PM10

con tutti i problemi relativi alla salute. Con l'arrivo della pioggia o della neve si pulisce l'aria, ma si porta l'inquinamento nel sottosuolo, ove penetra l'acqua "pultrice".

Le 55 nazioni sottoscrittrici del protocollo di Kyoto (1997) e le 180 sottoscrittrici dell'accordo di Bonn (2001) accettarono le norme per la riduzione dell'inquinamento rispetto alle emissioni inquinanti di ognuno nel 1990. Tuttavia hanno incrementato anziché ridotto l'emissioni nocive, incuranti delle pesanti sanzioni economiche (da 10 a 30 euro per tonnellata prodotta in più rispetto al pattuito) previste per i paesi trasgressori dal 2008. L'Italia rischia una sanzione di 1 miliardo di euro, mentre gli U.S.A., non aderendo agli accordi, continuano da soli a produrre indisturbati il 36% dell'inquinamento planetario.

Il superamento dei limiti legislativi di tutte le sostanze nocive è quasi quotidiano.

Nelle stagioni invernali, in assenza di vento, di pioggia o di neve, diminuisce la dispersione delle sostanze inquinanti

Solo con lo sviluppo di energie alternative (eoliche, idroelettriche, solari), con l'aumento significativo del trasporto pubblico e l'utilizzo di nuovi combustibili meno inquinanti possiamo avere uno sviluppo in armonia con ambiente e salute pubblica, considerando che il treno produce 28 grammi per passeggero/km di CO2, l'auto ne produce 100, l'aereo ne produce 153. Sicuramente le "sette sorelle" dissenteranno!!!

Smaldone Remigio.

Chi sfida gli sceicchi



E chi consuma di più



Strade al veleno

Decessi attribuibili ogni anno al traffico

