

**ancora**

[www.ancorainmarcia.it](http://www.ancorainmarcia.it)

# IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

## FS "TEMPIO" DELLE INGIUSTIZIE

**FERROVIERI INNOCENTI?  
LICENZIATI!**

**DIRIGENTI INQUISITI?  
PROMOSS!**



**Dante De Angelis**  
prosciolto da interruzione di pubblico servizio su cui si basava il suo licenziamento



**Mauro Moretti**  
designato a sostituire Catania alla guida del Gruppo FS Spa



**I ferrovieri licenziati dopo la trasmissione Report**



**Michele Elia**  
candidato a sostituire Moretti alla guida di RFI Spa

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 Augusteo Castrucci onlus - Stampa: Litografia I.P. - Firenze - Spedizione in A.P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze - REDAZIONE - ANCORA IN MARCIA - Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - CONTRIBUTO: 14 EURO da effettuarsi tramite gli incaricati od attraverso il c/c postale n. 32842528 intestato a "Associazione Sempre in Marcia" - Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - Per informazioni: tel. 967/2218 oppure 055.2352218, nelle ore di ufficio anche 055.480166; fax 055.4631872 - contiene i.r.



# INTERVIENE IL PARLAMENTO

Con due Risoluzioni approvate all'unanimità da tutti i gruppi politici della IX Commissione Trasporti, (atti n° 7-00003 e 7-00022) il 13 luglio scorso, anche il Parlamento prende posizione contro i licenziamenti dei cinque ferrovieri. Nella prima, proposta dall'On. Mario Ricci, la Commissione ritiene che: *"(...) i comportamenti di Trenitalia sono tali da configurare una gestione dei rapporti con il personale, sbagliata, autoritaria ed inefficace e sono specchio di una mala gestione dell'azienda che ha portato ad una vera e propria crisi strutturale (...)".* Nella seconda Risoluzione, presentata dall'On. Soffritti e riferita al licenziamento De Angelis, si mette anche in evidenza che: *"l'adozione da parte di Trenitalia del dispositivo VACMA, giustificata con la necessità di incrementare i livelli di attenzione dei macchinisti, sembra rispondere a strategie aziendali volte alla riduzione del personale di cabina: da due ad un macchinista."* Inoltre, sul merito specifico del licenziamento, prosegue il documento: *"(...) l'unico motivo che giustifichi il licenziamento è quello di natura politica, (...) ed è pertanto ravvisabile nell'atteggiamento di Trenitalia e del Gruppo FS il tentativo di attaccare le prerogative sindacali, esautorando di fatto il sindacato ed i rappresentanti per la sicurezza del proprio ruolo, limitandone libertà e diritti".* Parole pesanti da parte dei deputati che hanno compreso perfettamente le ragioni e gli obiettivi che l'azienda si era prefissata con questi licenziamenti e con grande sensibilità hanno adottato una severa posizione nei confronti delle FS impegnando il Governo a "monitorare" la situazione e ad "adoperarsi in ogni modo consentito, nelle forme e nelle prerogative sue proprie, al fine di favorire una composizione positiva della vertenza". Questo atto parlamentare, è di grande rilevanza, sia perché adottato dalla Commissione competente che per l'unanime consenso espresso da tutti i Gruppi. Ciò sta a dimostrare, ancora una volta, che questi licenziamenti sono vissuti come veri e propri soprusi. La risoluzione parlamentare ha avuto un seguito pressoché immediato poiché, come spieghiamo più diffusamente più sotto, il governo per mezzo del Ministero del Lavoro ha già avviato una indagine nei confronti di Trenitalia. Staremo a vedere se lo Stato, rappresentato dal Parlamento e dal Governo avrà voce in capitolo o se la "repubblica FS" potrà continuare ad ignorare tutti.

## INDAGINE SU TRENITALIA PER I LICENZIAMENTI

Non ci aspettavamo un intervento così tempestivo da parte del Ministero del Lavoro tanto più in pieno periodo ferragostano. E invece è arrivata la notizia dell'incarico affidato alla Direzione Regionale del Lavoro di Bologna per effettuare un'indagine conoscitiva riguardante la società Trenitalia in merito al licenziamento di Dante De Angelis. E' la prima mossa del Governo dopo le Risoluzioni parlamentari di cui parliamo sopra. La funzionaria di Bologna, incaricata dal Ministero, ha richiesto formalmente all'azienda di fornire tutti i chiarimenti in merito alla questione. Da

notizie interne all'azienda, trapelate da Bologna, pare che Trenitalia abbia fornito una risposta del tutto generica che non contiene alcuna nuova informazione. Nelle poche righe inviate alla D.R.L. di Bologna l'azienda ribadisce la sua tesi: il licenziamento non deriva dal rifiuto dell'Uomo Morto, ma dal ritardo causato al treno. Se fosse così sarebbe veramente la dimostrazione della mancanza totale di argomentazioni. Dopo cinque mesi alcuni fatti importanti hanno chiarito i termini della questione. L'archiviazione del procedimento penale, a carico di De Angelis, le ulteriori Pre-

scrizioni ASL, la condanna per attività antisindacale subita da Trenitalia per violazione degli accordi sulla disgiunzione dell'Uomo morto, le migliaia di minuti di ritardo e le diverse soppressioni treni causati in questi mesi dall'Uomo Morto e, da ultimo, gli scioperi nazionali, costituiscono un quadro completo della vicenda che non dovrebbe lasciare scampo ai dirigenti coinvolti. Nel frattempo, venuto a conoscenza dell'indagine, il collega De Angelis, ha inviato una dettagliata memoria scritta corredata da tutta la documentazione. Staremo a vedere quali decisioni adotterà il Ministro consapevoli però che la questione è e resta tutta sindacale e che solo la mobilitazione e la lotta possono determinare un esito positivo.



## Arrivano anche le prescrizioni delle USL di Torino e di Messina

# UOMO MORTO: SIAMO A 11

*Sono undici le USL che hanno ordinato a FS di rimuovere il sistema o comunque di eliminarne gli effetti negativi (Livorno, Genova, Savona, Chiavari, La Spezia, Prato, Bologna, Reggio Calabria, Campobasso, Torino e Messina). I contenuti sono simili: ergonomia (art 3 c.1 Legge 626) monotonia, ripetitività, rischio di spostare l'attenzione verso l'interno della cabina, ecc.*

## MOSTRUOSITA'

Difficile qualificare questa storia in modo diverso.

Quando racconteremo questa vicenda ai nostri nipoti (speriamo, in un mondo migliore e più giusto), forse, non ci crederanno nemmeno.

Quello che sta accadendo va oltre ogni immaginazione.

Una società di proprietà pubblica, non si adegua alle indicazioni plurime di organi di vigilanza pubblici che gli intimano il rispetto delle leggi dello stato, perché violate in modo palese. Pur di non ammettere errori, i dirigenti della medesima società, che è con un bilancio in rosso spaventoso, sperperano altri soldi (pubblici) prima continuando ad attrezzare i mezzi di trazione con sistemi già dichiarati illegali e poi sparando ricorsi a raffica con la sottesa minaccia di dover lasciare a piedi il paese, avendo essi stessi, in modo consapevole e probabilmente strategico, creato tali condizioni

## FS ricorre al Consiglio di Stato

### Contro la USL di Prato e chiede l'annullamento della sentenza del TAR Toscana

Il 26 giugno scorso Trenitalia ha depositato un ricorso al Consiglio di Stato per chiedere l'annullamento della sentenza del TAR della Toscana che, il 25 gennaio 2006, aveva respinto il primo ricorso dell'azienda contro la prescrizione del Vacma emessa dalla ASL 4 di Prato, a causa della sua inammissibilità in quanto riferito ad un atto penale (di polizia giudiziaria). Nel ricorso al Consiglio di Stato FS non solo insiste nel ritenere il provvedimento della ASL alla stregua di un atto amministrativo (quindi impugnabile di fronte al TAR), ma sostiene che è ispirato a norme (art. 20 dlgs 758/94) viziata dalla illegittimità costituzionale, asserendo inoltre che la ASL di Prato abbia assunto competenze non proprie nell'emettere contemporaneamente prescrizioni e direttive specifiche per ottemperarle. Inoltre, Trenitalia qualifica come generici i "principi ergonomici nella concezione dei posti di lavoro e delle attrezzature messe a disposizione dei lavoratori", indicati nell'art. 3 della legge 626, e, pertanto, è esigibile solo in presenza di una norma applicativa che non esiste ancora.

La società sottolinea che i provvedimenti sono intrisi di irragionevolezza, travisamento, eccesso di potere, in particolare per il divieto di utilizzare il VACMA nel territorio di competenza della ASL di Prato che comporterebbe la paralisi del traffico nazionale. Il tutto presupponendo che è impossibile rimuovere il vigilante in quanto sarebbe obbligatorio per effetto delle disposizioni di RFI.

E' fin troppo chiaro il tentativo di forzare la mano ponendo la questione, peraltro in modo falso e artificioso, come un fatto di ordine pubblico.

Confidiamo nel Consiglio di Stato (?).

## Il Sistema di vigilanza Vacma finisce per distrarre i macchinisti

### "Quel pedale stressa i ferrovieri"

## Ultimatum di Guariniello alle Fs

"Via i Vacma dai treni, perché sono pericolosi anziché utili": la prescrizione è stata impartita a Trenitalia, che dovrà trovare un nuovo sistema per controllare la vigilanza dei suoi macchinisti. Il conducente preme infatti uno speciale pedale per un tempo che non deve superare i 55 secondi. Poi deve rilasciarlo, e quindi di nuovo, ma entro due secondi e mezzo, il guidatore schiaccia ancora il suo piede sulla leva. E così per tutto il viaggio, per chilometri di percorrenza e ore interminabili.

Se il pedale non viene premuto nel modo impartito, il treno si ferma. Il sistema (detto Vacma come acronimo di vigilanza automatica di controllo del mantenimento attenzione), dovrebbe servire per scongiurare il pericolo che il macchinista sia colto da malore. Ma alla fine, come avevano lamentato gli stessi dipendenti, si dimostra una fonte di stress che mette a rischio la loro salute psicofisica, e distrae dalla guida. Il pm Raffaele Guariniello ha aperto una inchiesta ipotizzando la violazione della legge sulla sicurezza sul lavoro: la prescrizione è stata impartita dall'Asl 1.

Se Trenitalia troverà un altro sistema di controllo che non sia fonte di stress per i propri dipendenti, il fascicolo contro i dirigenti verrà chiuso con il pagamento di una oblazione.

(da "La Repubblica" dell'11-08-2006)

(s. mar.)

## I SOLITI TRUCCHI

### Presenza? Vigilanza?

*Siamo stanchi di ripeterlo, ma i trucchi sono sempre più evidenti e tutti stanno zitti. Si continua a parlare di eliminazione del controllo della presenza (l'interfaccia da premere), lasciando il controllo della vigilanza.*

*Nella relazione degli assessore della commissione, insediata tra FS e OOSS (quindi riconosciuta anche da FS), viene chiarito in modo inequivocabile che il sistema, modificato o meno, non controlla la vigilanza del macchinista, ma solo la presenza operativa.*

*La portata di questa affermazione è enorme: riflettiamoci...*



Nel mirino il dispositivo di vigilanza chiamato "uomo morto" e dichiarato inidoneo da dieci Asl in Italia

# "Comportamento antisindacale"

## Il giudice condanna Trenitalia ad eliminare il Vacma

Trenitalia deve procedere "alla progressiva disattivazione del dispositivo chiamato Vacma (Vigilanza automatica e controllo del mantenimento dell'appoggio)", nei locomotori. E' quanto ordina il giudice del lavoro del tribunale di Firenze, Giampaolo Muntoni, nel decreto, depositato il 17 agosto, col quale dichiara "antisindacale la condotta di Trenitalia, consistente nell'inadempimento degli accordi". Il ricorso al giudice del lavoro, presentato dalla struttura fiorentina del sindacato Orsa, difesa dall'avv. Emanuela Manini, denunciava l'inadempimento dell'azienda per la disattivazione del Vacma, reintrodotta nel 2002. Trenitalia, nella memoria difensiva, affermava che "non vi e' stata alcuna violazione degli accordi sindacali" e che non e' stato "assunto l'impegno di disattivare il dispositivo Vacma ad una data prefissata, per un semplice e banale motivo: non è neppure ipotizzabile un simile impegno in assenza di altro dispositivo di sicurezza". Nel decreto, il giudice rileva che è di segno "macroscopicamente" contrario agli accordi, in cui si parla di progressiva disattivazione e di separazione del controllo della presenza e vigilanza, la scelta dell'azienda che ha continuato a installare il Vacma su numerosi mezzi di trazione: dall'ottobre 2005 al giugno 2006, nella divisione cargo, i locomotori sono passati da 315 a 473. Il giudice del lavoro sottolinea inoltre l'ambigua e contraddittoria linea di difesa di Trenitalia

## FIDUCIA NEL MINISTRO ...

Era il 17 luglio quando un nugolo di OO.SS. firmava l'accordo per la cabina di regia con indicate una serie di problematiche per i vari settori del trasporto. Per le ferrovie è focalizzata la vicenda Vacma e la revoca dei licenziamenti .

Siamo a Settembre, quanto tempo dobbiamo attendere ancora ?

*Ministero dei Trasporti*

... omissis ...

- **Trasporto ferroviario.** Si concorda sull'esigenza di un confronto sulle decisioni strategiche da adottare, nell'ambito dell'attuale assetto societario, sul rilancio degli investimenti, sulla sicurezza, sulle relazioni industriali e sulla gestione della rete, al fine di concorrere al superamento dell'attuale situazione di crisi finanziaria e gestionale di FS, con particolare attenzione all'applicazione degli accordi già intercorsi con l'azienda FS in materia di dispositivi di sicurezza (vedi dissociazione del dispositivo VACMA) che il Ministero dei Trasporti è impegnato a far applicare, nonché a vigilare circa il rispetto da parte di Trenitalia dell'atto di indirizzo della IX Commissione Trasporti della Camera

per la revoca dei provvedimenti di licenziamento.

... omissis ...

e ne analizza meticolosamente tutti i punti demolendo una ad una le tesi della società. Di particolare interesse risulta la disanima su due diverse ipotesi: o Trenitalia ha deliberatamente disatteso gli accordi, oppure li ha sottoscritti sapendo di non poterli rispettare, ma in entrambi i casi, sostiene il giudice, sussiste una evidente condotta antisindacale. Vedremo ora se il fronte sindacale era vittima o ... "complice".

## IL COORDINAMENTO DELLE USL

Anche le strutture ispettive sono fatte da uomini che interpretano, agiscono, interferiscono. Se siamo ancora qui è certamente anche per loro, ma sono isolati, non supportati adeguatamente dai sindacati ed esiste il rischio che finiscano col dire sì all'uomo morto meno invasivo (quello della sperimentazione Roma-Fiumicino).

Mezzo pieno?



Mezzo vuoto?

Coordinato dalla Toscana il gruppo nazionale di direttori dipartimenti prevenzione

# "Monotono e non ergonomico"

## La battaglia delle Asl è nata qui



# LA PUBBLICITA' E' L'ANIMA DEL "COMMERCIO" ...

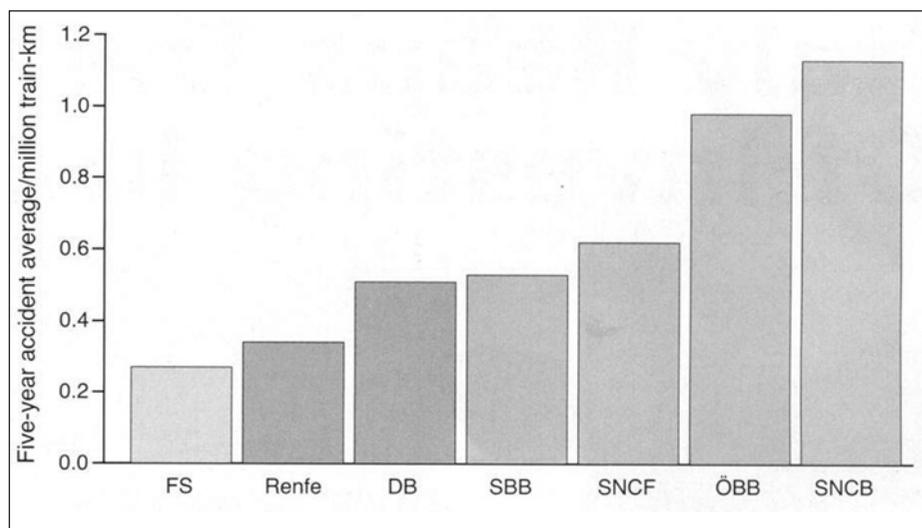
Recentemente, su molti quotidiani, sono apparse pagine intere di pubblicità di RFI.

*"Anche grazie ai sistemi di controllo SCMT ed SCC i nostri treni sono i più sicuri d'Europa"*, così recita l'ultima pubblicità di RFI. In realtà dovevano scrivere: le nostre ferrovie sono le più sicure grazie al doppio macchinista. Al contrario, si accosta furbescamente il risultato positivo ai sistemi SCC (quasi sconosciuto) ed SCMT (che funziona su un numero apprezzabile di treni da meno di un anno). Ma i dati europei si riferiscono a statistiche risalenti al periodo 2000-2005. E allora? Pubblicità ingannevole? E poi, qualcuno pensa davvero che questa pubblicità possa servire ad aumentare il numero di viaggiatori? Oppure serve ad imbonire i giornali, per esempio, sui buchi di bilancio? O sulla vicenda dell'uomo morto e dei soldi "bruciati" per installarlo? O serve ad incentivare una promozione mediatica per l'amministratore delegato di RFI (Moretti Mauro) in odore di promozione a leader maximo? Difficile capire quale sia o quali siano le risposte giuste. Una cosa è certa: a noi ferrovieri sembrano soldi spesi male ed il sospetto diviene lecito.

Del resto, la pubblicità implica l'accettazione della logica di reciproco sostegno. Ma non sono in tanti a poter muovere simili critiche. La redazione di questo giornale ha sempre rifiutato la pubblicità per coprire anche solo parzialmente le spese di gestione. Evidentemente, non è lo stesso ragiona-



mento che hanno compiuto, ad esempio, le redazioni dei giornali legati alle organizzazioni sindacali che si sostengono con varie forme di pubblicità. Solo uno dei tantissimi esempi: sulle pagine de: "il ferroviere autonomo e di base", organo ufficiale dell'Orsa Ferrovie, fino a poco tempo fa campeggiava a tutta pagina la pubblicità di "Obiettivo Lavoro", cioè di una società che si occupa di intermediazioni del lavoro precario, interinale, somministrato ecc., ecc. Una società perfettamente legale e regolata dalla legge (ci mancherebbe), ma difficilmente compatibile con la politica di un'organizzazione sindacale.



# Dal 18 settembre tutti a Roma!

SETTIMANA DI PRESIDIO ORGANIZZATO ALLA STAZIONE TERMINI  
18 - 23 settembre 2006

*Per la sicurezza, contro l'Uomo Morto e contro i licenziamenti*

L'Assemblea Nazionale dei Ferrovieri, il Comitato di Solidarietà con i licenziati e la rivista dei macchinisti, "Ancora IN MARCIA!" hanno promosso questa iniziativa pubblica per illustrare e divulgare ai viaggiatori, ai rappresentanti istituzionali ed agli organi di stampa le gravi inadempienze delle FS in materia di sicurezza. Mentre la qualità e la sicurezza del trasporto ferroviario diminuiscono, si inasprisce l'atteggiamento di sfida dell'azienda FS, non più soltanto contro i ferrovieri, ma ormai anche nei confronti delle Autorità: ignora i pronunciamenti parlamentari, decine di provvedimenti delle ASL contro l'Uomo Morto, calpesta il Sindacato e importanti accordi nazionali di categoria, ignora le sentenze della magistratura, licenzia per ritorsione i lavoratori e i delegati sindacali che denunciano insicurezza.

Dato il grande sforzo organizzativo necessario chiediamo a tutti i ferrovieri, ai delegati RSU e RLS, di dare la propria disponibilità alla redazione di In Marcia per i giorni di presenziamento. Chiediamo anche a tutte le Organizzazioni sindacali di categoria, nazionali e regionali, di dare la propria adesione ed il proprio contributo per la riuscita dell'iniziativa.

## Ferrovieri a Montecitorio

Sit-in davanti a Parlamento. Incontrati numerosi parlamentari di tutti i partiti.

Nell'assemblea del pomeriggio decise nuove azioni di lotta

Roma, 18 luglio 2006— eravamo molti in piazza Montecitorio per far sentire la nostra voce al mondo politico e denunciare il comportamento inqualificabile della dirigenza FS in materia di sicurezza e di diritti del lavoro. Nonostante il periodo estivo c'erano ferrovieri giunti da tutta Italia con tanti striscioni colorati per comunicare anche con le immagini che non vogliamo "mai più" altre Crevalcore, che non saremo mai "omertosi" come ci vorrebbe l'azienda. Durante la mattinata numerosi parlamentari di tutti i gruppi politici sono "scesi" a discutere con noi ed a sostenere la nostra battaglia per la sicurezza e contro i licenziamenti che prima di essere sindacale è una battaglia di civiltà. Tra questi alcuni deputati e senatori del PRC, dell'Italia dei Valori, della Margherita, del PdCI, dei Verdi e di An. L'impegno di alcuni di questi parlamentari si è già concretizzato con l'approvazione di



due risoluzioni nella Commissione Trasporti della Camera. L'assemblea del pomeriggio facendo un bilancio positivo dell'attività svolta rileva, tra l'altro, che (...) "alla luce delle nette e autorevoli posizioni assunte dalla Commissione Parlamentare e dal ministro dei Trasporti, vengono ulterior-

mente legittimati i comportamenti di autotutela della categoria in materia di sicurezza, con particolare riguardo al rifiuto del pedale a Uomo Morto da parte dei macchinisti e decide, la programmazione di 72 ore di sciopero entro la fine dell'anno, nel rispetto delle norme della legge 146/90".



# 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”**

## L'AGENTE UNICO È ILLEGITTIMO... FIGURIAMOCI L'AGENTE SOLO!

Mentre le OO.SS. tutte, continuano a cercare di convincere il P. di M. sulla ricerca dell'equipaggio treno (non più equipaggio macchina) e sull'utilizzo del VACMA, a Grosseto annullano alcune sanzioni dichiarando l'illegittimità dell'agente unico. Il macchinista in questione avvisava con M40 che non avrebbero effettuato il servizio ad agente unico perché in palese contrasto con le norme vigenti e da qui il procedimento disciplinare di quattro giorni di sospensione. Lo spazio è piuttosto limitato ed è stata estrapolata la parte finale del lodo. Interessanti sono anche le memorie difensive relative al collegio, che hanno impegnato il rappresentante del lavoratore Consiglio e il nostro RLS Cufari Filippo. Il materiale completo è a disposizione presso la redazione dell'Ancora in Marcia.

Considerazioni IN FATTO e IN DIRITTO del Terzo Arbitro

In ragione del complesso quadro tecnico-giuridico in cui la fattispecie esaminata e discussa viene ricondotta, si ritiene necessario in via preliminare, distinguere la struttura del rapporto di lavoro e quindi ogni aspetto contrattuale che ne discende, dal piano di applicazione normativo e legale riferito alla materia della protezione della salute e sicurezza dei lavoratori.

Dalla approfondita discussione, nell'ambito delle sedute avute, e dalla relativa documentazione depositata agli atti dalle parti, appare incontrovertibile l'avvenuta violazione da parte del lavoratore a fronte di una direttiva predisposta dall'azienda e finalizzata al conseguimento del servizio reso nello svolgimento della propria attività.

Si tratta tuttavia di comprendere, le ragioni che hanno sostenuto l'elemento psicologico del lavoratore nel porre in essere azioni, che hanno poi dato luogo a vere e proprie omissioni della stessa attività lavorativa da lui prestata.

Il D.Lgs 19 settembre 1994 n. 626, in attuazione di una serie di direttive comunitarie, riguardanti il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro, prescrive misure in tutti i settori di attività privati o pubblici.

Tra questi si riconosce la valutazione dei rischi (art. 3 lett.a), che deve essere fatta dal datore di lavoro nell'ambito dell'attività dell'azienda o dell'unità produttiva... anche nella scelta delle attrezzature di lavoro e, in tal senso, Trenitalia spa ha provveduto a regolamentare tutta una serie di fattispecie ritenute a rischio e/o di pericolo, durante la condotta dei treni e non, attraverso l'elaborazione di istruzioni generali per il personale di servizio oltreché ad un manuale per il soccorso ai treni.

Per il caso in argomento, si ritiene di dover prendere in esame le disposizioni contenute nel "Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive", e in particolare le previsioni dell'art. 3 che disciplinano la presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni. Il comma 1 recita: "I mezzi di trazione (deve intendersi qualsiasi rotabile munito di trazione propria anche quando è telecomandato da altro rotabile - carrozza pilota, rimorchio, ecc.) in servizio ai treni circolanti sui binari della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale devono essere affidati al personale (di condotta o di macchina) in possesso di specifica abilitazione alla condotta rilasciata secondo le disposizioni emanate dal gestore dell'infrastruttura Ferroviaria Nazionale stessa, rispettando i seguenti criteri:

- due agenti addetti alla condotta, di cui uno con funzioni di primo agente e l'altro di secondo agente;

- un agente addetto alla condotta (anche solo guidatore) nei seguenti casi: (omissis...)

Appare evidente, che l'impiego dell'unico agente deve garantire le condizioni sopra riportate, con particolare attenzione alle apparecchiature radiotelefoniche per il collegamento terra-treno/bordo-bordo utili in caso di immediata necessità.

Al riguardo cita l'azienda: "in coerenza con quanto previsto all'art. 4 delle disposizioni N. 35 del 30.07.2004 emanate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale - Attivazione del sistema radio GSM-R-, per i soli rotabili già in servizio o in corso di immissione è ammesso in via transitoria (omissis) l'utilizzo di telefoni cellulari palmari di tipo GSM-R, in grado di ricevere le chiamate di emergenza e dotato di pulsante dedicato per effettuare le chiamate di emergenza.

E ancora; l'Allegato n. 1 alla disposizione n. 36/2004 recante "Norme di esercizio per l'uso della telefonia mobile su linee servite da sistema GSM-R (...) emanate dal Gestore dell'Infrastruttura FN, nella prima parte, punto 1.2, "Dotazioni telefoniche" che le cabine di guida dei rotabili dovranno essere attrezzate con terminali GSM-R di tipo veicolare (omissis). Per i soli rotabili già in servizio o in corso di immissione è ammesso in via transitoria l'utilizzo di telefoni GSM-R di tipo palmare, in grado di ricevere le chiamate di emergenza e dotato di pulsante dedicato per effettuare le chiamate di emergenza.

In termini di soccorso immediato, è da ritenersi di estrema importanza l'effettiva funzionalità della telefonia mobile di cui sopra accennato: in particolare in caso di emergenza o malore del macchinista, momento in cui la segnalazione dell'evento deve essere immediata e tempestiva.

Sull'argomento, sono emerse posizioni delle parti, diametralmente opposte.

Dalla documentazione visionata relativa ad accertamenti svolti da parte della ASL 1 di Torino, emergono numerose contraddizioni in termini di sicurezza tra le misure approntate dall'azienda e le verifiche effettuate, tali da contestare a carico di quest'ultima la violazione dell'art. 4 comma 2 Dlgs. 626/94, ritenendo insufficiente la valutazione dei rischi con particolare riferimento alle procedure di associazione/dissociazione del cellulare al treno del personale di condotta e di bordo, nonché alla sicurezza del macchinista di treni condotti ad Agente Unico.

In quest'ultimo caso, oltre alle numerose problematiche sollevate, si fa rilevare come la Comunicazione Organizzativa n. 17/ad del 30 luglio 2001, inserita in premessa fra le misure idonee a regolamentare proprio situazioni di particolare gravità e adottate da Trenitalia spa, non prenda in considerazione tra i possibili macro scenari incidentali, anche quello del malore del macchinista.

Lo stesso, peraltro, è considerato nelle istruzioni per il servizio del personale di condotta delle locomotive (art. 40 comma 23), come caso per il quale occorre soccorso e prevede che il treno sia condotto fino alla prossima stazione dall'aiuto macchinista. Tale situazione in caso di treno condotto da agente unico non appare realizzabile in quanto in cabina di guida è prevista, accanto al macchinista, la presenza del capotreno con obbligo di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio.

Dalla documentazione tecnica presa in esame, non appare, come l'utilizzo dei telefoni GSM-R di tipo palmare forniti al personale che ne ha fatto richiesta, possa assolvere a funzioni nuove e idonee rispetto alla precedente situazione. Anzi, al riguardo, sempre dagli accertamenti svolti dagli Organi Competenti emergono, significativi elementi di inidonea utilizzazione degli stessi, proprio a seguito della dichiarata e parziale realizzazione iniziale, della copertura del territorio nazionale che lascia esclusa gran parte del territorio toscano. (omissis ...)

DICHIARA

NULLO il provvedimento disciplinare di QUATTRO giorni di sospensione, comminato dalla Trenitalia spa al sig. Fregoli Luca in data 20.01.06

# AVARIE PRATICHE LOCOMOTIVA E 464



## Principali caratteristiche tecniche:

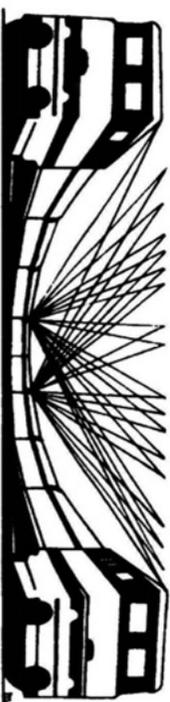
Locomotiva monocabina con 2 BM (principale e ausiliario)  
 Alimentazione a 3kv e 1,5 kv  
 Banco guida ausiliario per manovra  
 Aggancio automatico  
 Freno di stazionamento a molla  
 Frenatura a dischi regime tipo P o R  
 Telecomandabile da WP o altra LOC  
 2 tipi di telecomando 78 e TCN (per comando multiplo)  
 4 motori asincroni trifase  
 2 GS (BUR)  
 Impianto AI automatico

Velocità massima.....	160 km/h
Rodiggio .....	Bo – Bo
Massa reale = massa virtuale .....	72 t
Massa fr. (P) .....	50 t
Massa fr. (con fr. a molla) .....	25 t
Circolabilità .....	Equiparabile a E424 (16/65) Equip. a E636 (21/65) rango C
Prestazione .....	3,5 MW
Potenza oraria .....	3,0 MW
Potenza continuativa .....	200 KN
Coppia allo spunto .....	40,7 Km/h
Campo fren. elettrica (fino a ).....	

## Possibili configurazioni :

Singola ..... : ubicata in testa  
 Master 78 p .....: accoppiata con altra in TLC 78 poli  
 Slave 78 p .....: in TLC comandata da altra 464 o WP  
 Master TCN ..... : idem come Master 78p e Slave 78p ma TLC TCN  
 che offre anche la possibilità di comando loc. di gruppi  
 diversi (fino a 4)  
 Router .....: per treni composti di due sezioni

## *ancora IN MARCIA !*



### **PREMESSA**

Attraverso le esperienze dei macchinisti e utilizzando gli strumenti didattici a nostra disposizione è stato costruito questo manuale. Il manuale costituisce uno strumento di ausilio per il personale di macchina con lo scopo di semplificare le operazioni di depannage, ma non sostituisce il manuale in dotazione alle locomotive (GDA e MANUALE DI CONDOTTA). Ogni macchinista è pregato di riportare a questa redazione le esperienze maturate per eventuali integrazioni o modifiche alla presente pubblicazione. **Si rammenta al PDM che le operazioni di accudienza su questa locomotiva sono contemplate dalla GDA pertanto ogni intervento su parti diverse non previsto non è autorizzato.**

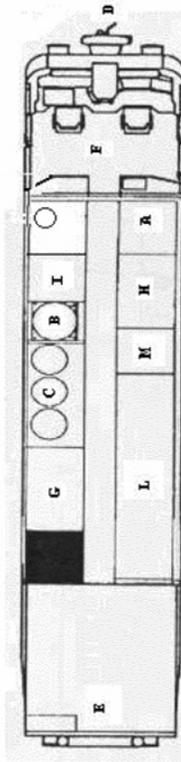
### **PRINCIPALI ABBREVIAZIONI**

SP	serbatoio principale
CG	condotta generale
LS	lampada spia
WP	vettura pilota
LOC	locomotiva
LDV	logica di veicolo (centralina)
BT	bassa tensione
MT	media tensione
CP	condotta principale
CC	circuito di comando
FE	frenatura elettrica
PPF	percentuale di peso frenato
MD	media distanza
PR	piano ribassato
BM	banco di manovra
FAM	freno a molla
SA	serbatoio ausiliario
MC	motocompressori
GDA	guida depannage
TLC	telecomando

*Appunti curati dalla redazione tecnica di "Ancora in Marcia", in particolare dal macchinista Bartolini Michele. I testi e le immagini sono tratte dalle pubblicazioni di servizio, dalle istruzioni e da elaborazioni proprie.*

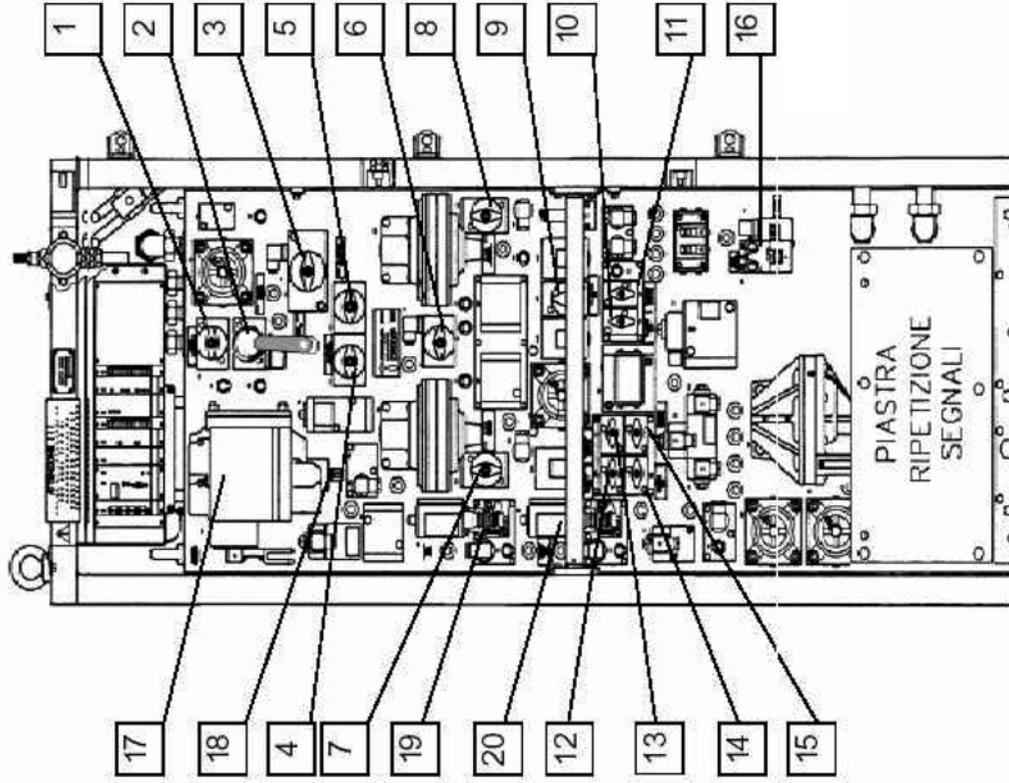


UBICAZIONE PRINCIPALI APPARECCHIATURE



- A: VANO ZONA TACHIGRAFICA, COMMUTATORI TELEC. 78 E TELEC. TCN
- B: PACKAGE PNEUMATICO , PIASTRA RS
- C: TORRI DI RAFFREDDAMENTO
- D: AGGANCIO AUTOMATICO , ROSTRO PER RECUPERO
- E: BANCO MANOVRA AUSILIARIO, BAGAGLIAIO , VANO QRB CON CAVO AT MASCHIO - MASCHIO
- F: BANCO DI MANOVRA PRINCIPALE
- G: DISPOSITIVO RCA, COMMUTATORE BATTERIE, BUR
- H: KMT ,CHIAVI GIALLE PER ACCESSO APPARECCHIATURE AT, INDICATORI CARICA FILTRO RCCF
- I: COMPRESSORI E RUBINETTO A QUATTRO VIE (in basso)
- L: VANI AT
- M: SEZIONATORE TROLLEY, VALVOLA DI CARICA FILTRO DI SCORTA

PACKAGE PNEUMATICO



## IMPIANTO PNEUMATICO

Si divide essenzialmente nelle seguenti parti:

### Compressori

I compressori sono due ed alimentano il circuito pneumatico. Normalmente uno dei due è sempre attivo secondo un criterio a calendario (il MC è sempre in rotazione e viene aperta e chiusa una elettrovalvola di decompressione), a meno che la locomotiva sia ferma e non vi sia richiesta di aria trascorso un tempo di 7' (in tal caso vengono comandati dal relativo telelettore).

L'alimentazione elettrica dei due compressori avviene normalmente tramite il BUR2 a 450v e 60Hz.

### Freno di stazionamento a molla

Il freno a molla agisce su tutti gli assi con comando di inserzione e disinserzione di tipo elettropneumatico.

Il comando può essere impartito sia dal BM principale che in carena da due coppie di pulsanti.

- Lo stato del fr. a molla è rilevabile :
1. tramite una LS posta su entrambi i BM;
  2. dall'apposito manometro;
  3. esternamente dagli indicatori visivi due per lato uno per carrello.

Per lo sblocco del freno a molla vds GDA

### Freno continuo:

il comando del freno continuo avviene tramite il rubinetto WABCOTROL di tipo elettronico e ne è dotato il BM principale.

A seconda della posizione assunta il rubinetto gestisce il freno continuo automatico, la frenatura elettrica e sui treni in TLC TCN l'allarme passeggeri e il freno elettropneumatico.

Rispetto ai tradizionali rubinetti sulla parte superiore del manipolatore sui trova un pulsante blu che premuto per almeno due secondi determina un supplemento di carica stabilizzando la pressione in CG a 5,4 bar. Tale pulsante va utilizzato durante la prova freno o in caso di mancate sfrenature. Il funzionamento del rubinetto sui BM è rilevabile dalla LS AVARIA GRAVE RUBINETTO ELETTRONICO o FUGHE IN CONDOTTA in caso di accensione fissa o lampeggiante di entrambe vds GDA.

### Rubinetto di soccorso (depannage)

In caso di avaria del WABCOTROL occorre manovrare il rubinetto sul package pneumatico per attivare il rubinetto di soccorso. Per effetto di tale operazione il manipolatore diventa un normale autoregolatore (per l'operazione relativa vds pag.16).

### Freno diretto

Il rubinetto realizza la frenatura pneumatica degli assi, da utilizzare esclusivamente in manovra.

E' posto sia nel BM principale che nel BM ausiliario.

### Freno di emergenza

Il freno di emergenza è costituito da un pulsante a fungo che se premuto provoca la scarica della CG e rimane meccanicamente in tale posizione. Per il suo riarmo occorre tirarlo verso l'alto e ruotarlo.

E' posto sia nel BM principale che nel BM ausiliario.

Nota: in caso di perdite inerenti la condotta generale della Loc. o lungo il treno, si attiva la segnalazione FUGHE IN CONDOTTA.



# AMIANTO



## Molto fumo... poco arrosto

Sono trascorsi ben 14 anni dall'approvazione della legge 257 sull'Amianto che coronava una lunga lotta dei lavoratori ed in particolare dei ferrovieri. Molte erano le aspettative dell'applicazione di questa legge ed in particolare il riconoscimento di una anzianità di servizio maggiorata di mezzo anno ogni anno di servizio effettuato in presenza di esposizione a fibrille d'amianto. Purtroppo però questo riconoscimento è stato accordato nei fatti ad alcune categorie di lavoratori ed in particolari ditte ma la massa dei lavoratori e dei ferrovieri attende ancora questo beneficio. Anzi d'allora la legge e la normativa è stata modificata riservando il riconoscimento dell'esposizione all'amianto solo per chi ha lavorato con cento fibre/litro per otto ore al giorno e altre limitazioni. In più le burocrazie, gli scaricabarili fra Inail, Inps e ferrovie hanno reso il cammino molto difficile anche se di quando in quando qualche pretore del lavoro esprime una sentenza favorevole ai lavoratori e ci stimola a nuove domande ed al rilancio dell'azione. In proposito vogliamo ricordare che le FS hanno inteso dividere le qualifiche ferroviarie in 3 categorie. Nella prima (quella che supera le 100 fibre litro) troviamo operai delle Ogr, nella seconda (presenza d'amianto ma non le 100 fibre) dove ci sono il PdM e Pv e la terza (senza esposizione) impiegati e altri.

Anche a coloro che si ritengono colpiti da particolari malattie dovute all'amianto le cose si sono rese più difficili nel riconoscimento che ora appare ristretto essenzialmente (e non sempre) al mesotelioma pleurico. Per quelli invece che hanno già avuto il riconoscimento della malattia pare si sia aperta la strada dell'indennità che nei casi di morte è stato anche quantificato in 751.000 €.

Anche in questo caso, nonostante la sentenza del giudice, l'azienda non vuol pagare e l'avvocato è costretto a ricorrere al pignoramento...

Come si vede la situazione non è bella ma non bisogna demordere e rivendicare quei diritti che la legge 257 del '92 ci riconosceva.

18 agosto 2006

L'ufficiale giudiziario ha bloccato un conto dell'ex FS alla BNL di via Rizzoli. Deve risarcire 750mila euro.

## AMIANTO, PIGNORATA TRENITALIA

L'azienda condannata si rifiuta di pagare per un operaio morto

di CARLO GULOTTA

IN BANCA, la Bnl divia Rizzoli, quando ai primi di agosto s'è presentato l'ufficiale giudiziario con una busta chiusa fra le dita, lì per lì hanno pensato ad un errore. Uno scherzo, forse. E invece l'indirizzo era giusto. Quel funzionario era lì per un pignoramento. Settecentocinquanta mila euro che Trenitalia è stata condannata a pagare ai familiari di un operaio delle Officine Grandi Riparazioni morto di cancro nel 2001 e che le ex Fs, a dispetto di una sentenza esecutiva con la firma di un giudice del lavoro, per ben due volte hanno rifiutato di pagare. «Non pensavamo di dover arrivare a questo - dice l'avvocato Vittorio Casali, che coi colleghi Michelina Giaquinto e Maria Rita Serio ha curato la pratica di risarcimento per i familiari di Mauro Orlando, portato via a 51 anni da un mesotelioma pleurico, lo spettro di tutti i manovali Fs che hanno lavorato per anni in ambienti insalubri, a contatto con l'amianto - Per ben due volte, ricevuto il dispositivo della sentenza, ci siamo messi in contatto con Trenitalia chiedendo di rendere disponibile la cifra. Ci hanno risposto picche. (...)

*Fatevi quattro risate: non riusciamo ad ottenere una cassetta di pronto soccorso né la formazione per il primo soccorso già obbligatorie per legge...*

*Questi deputati andrebbero... formati ed informati sulla realtà che li circonda.*

## SUI TRENI A LUNGA PERCORRENZA ANCHE VAGONE-OSPEDALE

*L'eurostar Roma-Bologna come l'espresso Firenze-Napoli o l'intercity Torino-Livorno: sui treni che fanno un lungo percorso potrebbe esserci un 'vagone ospedale' e una equipe medica: uno specialista, magari in "anestesia e rianimazione o in chirurgia d'urgenza e pronto soccorso", più due infermieri professionali. E' l'obiettivo di due proposte di legge presentate alla Camera da tre deputati di Alleanza Nazionale Antonio Pezzella, Riccardo Pedrizzì e Roberto Salerno: l'introduzione di un servizio di assistenza sanitaria sui treni a lunga percorrenza (oltre 300 km) o con durata di viaggio che superi le quattro ore. Una squadra di primo intervento medico, con apposita struttura ambulatoriale in un carrozza del treno, in grado di medicare un piccolo incidente o di salvare la vita da un infarto. Firenze-Napoli con la Freccia del Sud? Quattro ore e mezza circa di viaggio, quindi medico in carrozza. Roma-Bologna in Eurostar? oltre 300 km di percorrenza: anche qui il dottore pronto a intervenire. Torino-Livorno con il Cavour o il Puccini? Poco più di quattro ore: camice bianco a bordo. "Nelle lunghe percorrenze - spiega Pezzella - possono insorgere o manifestarsi, nei viaggiatori, innumerevoli sindromi mediche e chirurgiche a carattere acuto. In particolare quelle di natura cardiocircolatoria che, se affrontate con tempestività, possono risolversi senza conseguenze". Personale medico preparato ed attrezzato garantirebbe un primo intervento e, inoltre, "contribuirebbe ad elevare il livello delle ferrovie nazionali agli standard dei Paesi più evoluti". A molti di noi - raccontano Pedrizzì e Salerno - è capitato di dover essere interpellati dal personale delle Fs per sapere se nelle carrozze fosse presente un medico perché occorreva soccorrere un viaggiatore". Ma, se la novità riuscisse ad ottenere il consenso del Parlamento il grido "c'è un medico sul treno?" non resterebbe più senza risposta (Ansa)*



# PESCARA: SICUREZZA E DIRITTI

## Un'iniziativa pubblica col patrocinio del Comune



*L'assessore Fernando Fabbiani mentre usa l'Uomo Morto*

La bellissima sala consiliare ha ospitato, in un caldissimo 28 luglio, il convegno su "sicurezza e diritti" nelle Fs, promosso dall'associazione SMA e patrocinato dal Comune di Pescara. I lavori sono stati aperti dal Presidente del Consiglio Comunale e consigliere regionale, **GIANNI MELILLA** che ha affrontato subito la questione del licenziamento del macchinista De Angelis e della crisi produttiva del settore ferroviario in Abruzzo. **AQUILINO DI SANO**, segretario regionale del Fast-Ferrovie e animatore del convegno, ha espresso la solidarietà dei ferrovieri abruzzesi a De Angelis, presente all'incontro. L'On. **MAURIZIO ACERBO** (PRC) ha denunciato in riferimento alle questioni della sicurezza ed ai licenziamenti *"la mancanza di responsabilità da parte dei dirigenti FS che oggi non rispondono più a nessuno delle loro azioni, paradossalmente neanche al Governo ed al Parlamento nonostante la proprietà delle FS sia ancora interamente pubblica"*. Il dibattito ha affrontato anche l'inadeguatezza delle risposte sindacali all'attacco sferrato dall'azienda ai diritti ed alla sicurezza. L'assessore regionale al lavoro della Regione Abruzzo, **FERNANDO FABBIANI** ha provato invece per pochi minuti il pedale Uomo Morto durante il suo intervento e, dopo molti interventi dell'allarme ha dichiarato: *"E' come una punizione corporale. Non si può licenziare un lavoratore - ha proseguito Fabbiani - per aver rifiutato di utilizzare un meccanismo così umiliante che lega l'uomo alla macchina come la palla al piede dei condannati, ritengo sia una vera e propria ritorsione"*. Lo stesso pomeriggio del 28 il Consiglio Comunale di Pescara ha approvato all'unanimità un ordine del giorno per la riassunzione di Dante De Angelis e degli altri 4 ferrovieri licenziati.

### L'intervento di Fabio Della Lunga

Sono anni che sentiamo dire di voler mettere al primo posto la risoluzione delle problematiche della sicurezza sul lavoro. Di questa nobile iniziativa, a parole e a spot, se ne fanno carico i vari governi, ministri e sindacati generali, ma regolarmente nella pratica giornaliera ci troviamo di fronte alle così dette "morti bianche", alle ritorsioni personali che scaturiscono anche con il "LICENZIAMENTO REPRESSIVO", all'isolamento politico-sindacale per chi chiede rispetto di norme di sicurezza che vanno a rovinare piani industriali e bilanci economici. Nella nostra amata azienda abbiamo avuto un declino in merito alla sicurezza sul lavoro che è palesemente dimostrato dai quasi 60 Macchinisti e ferrovieri morti in questi ultimi 6 anni, la nostra professione, da quando esiste, non ha mai visto una così alta mortalità per cause di lavoro, un motivo ci sarà!!

Noi lavoratori tutti, ma noi RLS in particolare, questi motivi li conosciamo bene e in questi ultimi anni li abbiamo sempre denunciati a tutti i livelli, ottenendo anche dei risultati positivi e confortanti, ma purtroppo non ancora sufficienti per dire che SIAMO in SICUREZZA. Dante è stato punito POLITICAMENTE dall'azienda, perché rappresenta a livello nazionale tutti quei RLS e lavoratori che ancora non hanno accettato di viaggiare da soli, con un pedale da rilasciare ogni 55 secondi come strumento di sicurezza in sostituzione del secondo agente. Dante è dalla parte della ragione, perché è stato dimostrato dalle ASL, dai Magistrati, dagli Ispettori del lavoro che hanno avuto il coraggio di affermare che le nostre preoccupazioni sono fondate e giuste. Dante non è solo, perché i lavoratori, nonostante il boicottaggio e l'assenza di tutte le OS che "contano", scioperano e continuano a lottare, perché hanno capito che qui in ballo non c'è solo la riassunzione del nostro Amico, ma anche il mantenimento della democrazia e della libertà di tutti i lavoratori. Tutto il mondo politico, si deve far carico affinché Dante e gli altri ferrovieri licenziati siano riassunti. Sono sicuro che Dante e gli altri saranno riassunti, ma vorrei che questo avvenisse grazie ad una grande vittoria, politico sindacale, perché solo questo potrà dare forza ai diritti dei lavoratori e dei loro rappresentanti.



# STORIE DI VACMA: A TUTTI I COSTI

di Andrea Bertolini - Parma

La mia quotidiana autotutela per il vacma mi ha reso ormai facilmente individuabile e riconoscibile a vista. Mi hanno riferito che se il formatore riesce a scorgermi da lontano, esclama: guai in vista! Siamo sul filo di una sorta di effetto mobbing. E' quello che avverto dentro certi uffici, un po' lo stesso che notavo quando pretendevo una cassetta di primo soccorso in corredo al locomotore (*e stranamente oggi i locomotori sono attrezzati*).

Cerco sempre di trascinare comunque l'attenzione dei qualunque colleghi, per redimermi ai loro occhi, ai quali credo di apparire rompiscatole, quasi dinamitardo. Una cosa che ho imparato fin dai tempi delle prime competizioni sportive o delle interrogazioni a scuola... è che: il risultato è direttamente proporzionale al sacrificio.

Per l'esattezza sei responsabile sempre: non esiste la sfiga, non può essere una passeggiata. C'è determinazione? L'effetto non può mancare.

Forse alla cargo, dove lavoro, è più facile. Non far girare le cose lisce come l'olio significa arrivare tutti i giorni al limite, attendere un locomotore idoneo porta spesso a saturare il nastro lavorativo (per chi mi ha anche giudicato fannullone, quando ahimè il treno viene soppresso).

Un merci può fare ritardo e lì il DCT trova una soluzione. Non sempre, a volte "a tutti i costi". Come quando da Bologna per un cambio volante al 53118 ho effettuato la prima corsa in taxi (20 Euro) per Castelmaggiore. All'arrivo di un bel 655-407/pedale, al MIO ordine ribadito: che non avrei pedalato - mi hanno comandato di andare a S. Donato a prendere una macchina senza VACMA, per poi fare invio ed aggiungermi in testa. Secon-



Andrea Bertolini con Zanotelli

do taxi (20 Euro). Dal piazzalista appresi invece che dei 12 locomotori sul piazzale non ce ne era uno idoneo. Terzo taxi (20 Euro) per rientrare in vettura, totale del "a tutti i costi" 60 Euro e ... vettura per vettura. La mano destra spesso non sa cosa fa la sinistra e il cervello che le mette in movimento ancora non ha capito che ci sono i macchinisti che non usano il pedale ?

Se ancora qualcuno non ha capito di chi sarà la vittoria finale allora è meglio che si prepari ad abbassare il braccio teso della piena armonia... perché il successo sarà dei partigiani, di coloro che se pur pochi, contro ogni tendenza hanno detto: NO io non ci stò! E lo possono dire in qualunque momento senza preavviso, uscendo dalla macchia, non con il moschetto, ma con la penna ed un M40 .

Sinceramente, tra breve, quando il pedale non ci sarà più, quando per vigilanza avrò comunque un collega, allora, nella rincorsa ad aggiudicarsi il merito, sindacati compresi, io sarò tacitamente e serenamente in disparte, sicuro di non aver perso l'occasione, di essermi reso utile, di non esser stato nella maggioranza silenziosa che delega, sarò felice di aver fatto parte di coloro che avranno reso possibile tutto questo.

## LA GRANDE FAMIGLIA

I primi studi per diventare macchinista, mesi in aula, le prime corse. Stavo per entrare in un immenso mondo, l'emozione inconfondibile di guidare una macchina da vari miliardi di lire o quella mozzafiato, di proiettarsi a 160 all'ora in una stretta e buia galleria: un ferroviere, figlio di ferroviere, nipote di ferroviere. Dopo alcuni mesi hai nuovi amici, loro sanno cos'è uno schunt o uno stotz. Hai "normalizzato" tutto, hai fatto il giuramento... adesso fai parte della **grande famiglia**.

Per orgoglio o per senso di dignità quante volte hai reagito? Vedere un illecito o essere la vittima di un sopruso, quante volte ti ha fatto incazzare? Conoscere qualcuno che viene maltrattato e sapere che sei complice dell'omertà che grava intorno al tuo ambiente, quante volte ti ha fatto stare male? Ecco, queste sono le mie premesse, quelle che mi consentono di andare oltre il senso di appartenenza alla famiglia, oltre quel senso di collaborazione che chiunque sviluppa sapendo di far parte di un sistema "mitico", che opera al servizio del paese, o di un sistema unico. Ma qualunque sia la motivazione, per me non c'è più motivo né per sentirmi figlio né per sentirmi amico.

Far convergere le rotaie dinanzi in un unico punto, dove su quella di sinistra viaggia la sicurezza e su quella di destra la produzione non è più pensabile. Se soddisfi le regole della produzione, eludi quelle della sicurezza, se scegli di non infrangere le leggi per la salute dei lavoratori, sei colpevole, hai fatto ritardo al treno. Quindi, per non essere vittima, per non essere complice il sottoscritto non si sente in colpa, ma anzi orgoglioso, fiero, al servizio del bene comune, anche quando "si rifiuta".

Il VACMA rientra in tutto questo, i licenziamenti fanno parte della nostra omertà, ai quali mi oppongo per non sentirmi più parte del quieto silenzio che, con stile, unisce molti.

Se questa è diventata la "grande famiglia" non vi faccio più parte.



# È MORTO OTTAVIO FEDI

## Segretario nazionale dei macchinisti dal 1948 al 1964

Aveva già superato i 95 anni e da tempo non aveva più quella lucidità con la quale aveva guidato i macchinisti (questa rivista) dal 1948 al 1964.

Era in pensione da oltre 40 anni e solo i pensionati anziani che lo hanno conosciuto possono testimoniare le sue non comuni capacità, la sua generosità, la sua dignità, per le quali era apprezzato ed amato da tutti i macchinisti d'Italia. Macchinisti che, in occasione del suo arresto in Sicilia, dove si era recato per la preparazione di uno sciopero, non esitarono un minuto a fermare tutti i treni, fino a che il governo non fu costretto a rimetterlo in libertà.

A lui va il merito del rinnovamento della categoria dopo il periodo fascista, con l'abbattimento delle gerarchie e l'instaurazione di diritti e regole di uguaglianza sociale in una visione moderna e civile del lavoro.

Della sua figura mitica e della sua opera grandiosa ha parlato Cristina Cabassi nel libro "Uomini e lotte del '900" di cui



La commemorazione fatta da Fedi al funerale di Castrucci (foto donata da Eugenio Castrucci)

abbiamo ancora copie per i nostri lettori. Quando decise di "lasciare", al convegno nazionale dei macchinisti di Montecatini nel 1964, tutte le cariche rivestite, ci furono momenti di commozione collettiva verso un uomo che aveva dato tutta la vita, come egli stesso disse, "per una grande ed unita categoria dei macchinisti, in un grande sindacato dei ferrovieri".

Al di là degli aspetti formali, la sua scelta di lasciare e di prepararsi anzitempo alla pensione, era anche motivata da i sempre sottaciuti contrasti con il vertice sindacale.

Da "buon comunista" quale era non volle ingaggiare, col suo enorme peso e potere, una lotta della categoria contro il sindacato, nel quale aveva anche rivestito il ruolo di segretario nazionale.

Solo ora, nel recente libro su Elio Carrea, per la prima volta alcuni grandi uomini del sindacato rivelano questa verità che solo i suoi più stretti collaboratori conoscevano.

Mentre rimandiamo la conoscenza della sua vita e della sua opera al libro sopra menzionato, lo vogliamo qui ricordare come l'erede naturale di Augusto Castrucci (fondatore di questa rivista) il quale, una volta conosciuto Fedi, capì subito il suo valore e si strinse a lui fino a regalargli la raccolta delle annate di

"In Marcia!", da sempre richiesta, ma mai ottenuta, dai vertici sindacali. Raccolta poi ceduta da Fedi, assieme a tanti documenti, alla biblioteca della Cesare Pozzo.

Sotto la guida e la direzione di Fedi la nostra rivista, che ancora oggi ripropone le sue rubriche e segue la sua impostazione, superò i 10.000 abbonati e fu guida di storiche lotte come quella per le competenze accessorie, per l'orario di lavoro e contro l'uomo morto, che più volte l'azienda aveva cercato di reintrodurre.

I suoi valori ed i suoi insegnamenti sono stati per noi motivo di orgoglio e di coerenza ed occasione ancora oggi di non poche difficoltà con tutti i vertici e le burocrazie sindacali.

Avvicinandosi i primi 100 anni di questa rivista, avremo modo di farlo conoscere ai giovani di oggi, giovani che erano sempre stati al centro della sua attenzione e della sua opera.

La sua morte, sia per l'età avanzata che per le sue precarie condizioni di salute che da anni lo condizionavano in casa, è stata umile e silenziosa come sempre è stata la sua vita e la sua cultura anche quando era al vertice di tante e importanti organizzazioni sociali. Anche su questo è stato un uomo diverso, un grande uomo che chi lo ha conosciuto non lo potrà certo dimenticare. Grazie Ottavio!



**La vita di Fedi e Castrucci in uno stupendo libro a soli 5 euro per i nostri lettori Richiedetelo**



# PERMESSI LEGGE 104

*Pubblichiamo uno stralcio della lettera inviataci dal collega Faletti GianPietro di Novara. Evidenzia una delle tante vessazioni attuate dalla società, ma non stavolta. In sintesi, nel contabilizzare i permessi Legge 104, la società non riconosce 24 ore di libertà alla stregua delle ferie, ma vincola il permesso alla giornata solare ritenendo che comunque l'assenza termina alle ore 24. Ebbene, per ben due volte GianPietro contesta tale interpretazione e riesce in qualche modo a spuntarla, ma alla terza volta ...*

(dalla lettera di GianPietro) “ ... veniamo al 20 agosto 2005, data in cui ho richiesto un permesso ex L. 104/92 per un servizio con inizio lavoro alle 19,36 e termine alle ore 1,10 del 21 agosto, con successivo riposo settimanale.

Premetto che sono figlio unico e devo assistere mia madre, perciò ho assunto una badante che preferisce il sabato come giorno di riposo e sovente rientra la domenica mattina. Il 20 agosto era sabato e, facendo i conti, considerando il mio permesso coincidente con la sola giornata solare, avrei dovuto consumarne due giorni per dare alla badante un riposo di 24 ore come da contratto. Il 19 agosto, mentre ero alla guida di un treno, ricevevo una telefonata del capo, il quale pretendeva che mi auto ordinassi con M40a un servizio alle sei di mattina circa del giorno 21 agosto. Dopo avergli risposto che non potevo scrivere in quanto al banco di guida, il capo ribadiva che per rifiuto di ordine scritto mi avrebbe fatto rapporto. E così fece. Naturalmente il 21 agosto non mi sono presentato in servizio considerando il 20 permesso, il 21 intervallo e il 22 riposo settimanale.

Dopo breve tempo è arrivata la contestazione per la mancata presentazione in servizio il giorno 21 agosto, seguita dalle mie giustificazioni e, infine, ho ricevuto una sanzione disciplinare di un giorno di sospensione (art. 55 lett. d CCNL A.F.). Ho impugnato il provvedimento disciplinare chiedendo la costituzione del collegio di conciliazione e arbitrato il quale, pronunciandosi a maggioranza, il giorno 7 marzo 2006, ha annullato la sanzione nei miei confronti, sancendo che anche per il macchinista i permessi ex L.

104/92 hanno durata di 24 ore a partire dall'ora in cui avrebbe avuto inizio la prestazione lavorativa. ....

Un caro saluto

**Faletti GianPietro**  
Novara, 7 luglio 2006”



## IL LODO ARBITRALE (stralcio)

*“... , con riferimento al caso specifico, se il lavoratore aveva chiesto per assistere un parente per la giornata del 20.08.06 in cui iniziava il turno alle ore 19,36 e sino alle ore 1,10, tale necessità non poteva evidentemente limitarsi alle sole ore di turno. Concedere il permesso al lavoratore fino alle ore e poi pretendere che lo stesso, a partire dalle ore 1,11, sia nuovamente a disposizione per prestare servizio non può essere condiviso in quanto significa privare concretamente di significato la norma in questione.*

*Del resto la circolare della Direzione Relazioni Industriali Normativa del Lavoro RI/NL/AS/10 del 29.08.2000, pubblicata su F.D. dell'ex Funzione servizi Amministrativi n. 18 del 13.09.2000 di Trenitalia nel disciplinare le modalità di fruizione del diritto ai permessi in questione recita “I permessi di cui all'art. 33 della legge 104, devono cadere in giorni lavorativi, secondo il turno di lavoro dell'interessato e non possono essere frazionati ad ore né a mezza giornata.”*

Proprio in questo senso, nel caso di attività lavorativa organizzata su turni, per giornata lavorativa si deve intendere la giornata compresa tra l'inizio del turno di lavoro e le 24 ore successive. Evidentemente infatti, in questa ipotesi non può farsi rigorosamente riferimento alla giornata di calendario perché ciò renderebbe le possibilità di godimento di quanto previsto dalla legge 104/92 più difficili ed onerose rispetto ad un lavoratore che non presta attività su turni (es. turno che inizia alle 23,30: nel caso in questione il lavoratore che avesse necessità di prestare assistenza ad un parente, in base all'interpretazione sostenuta da Trenitalia, sarebbe costretto a richiedere due giorni di permesso).

*Si può pertanto concludere nel senso che, richiesto un permesso di cui alla legge 104/92, tale permesso inizi a decorrere dall'inizio del turno che il lavoratore deve svolgere e si protrae per le 24 ore successive, non essendo possibile frazionare la giornata né ad ore , né a mezza giornata.*

*In base a tale interpretazione non può essere considerata ingiustificata l'assenza del sig. Faletti il giorno 21.08.2005 e pertanto la sanzione andrà annullata. ... Partendo dal principio che “I permessi di cui all'art. 33 della legge 104 devono cadere in giorni lavorativi, secondo il turno di lavoro dell'interessato e non possono essere frazionati né ad ore né a mezza giornata”, per giornata lavorativa si deve intendere un intero periodo lavorativo compreso il riposo giornaliero previsto dal turno fino alla ripresa del servizio successivo.*

**PQM**

*Il collegio, a maggioranza ... annulla il provvedimento di un giorno di sospensione ...*



### Domanda

**Ricordo di aver letto da qualche parte, me non riesco a trovare dove (pensavo fosse la circolare 25, ma lì non c'è), che, per un macchinista assunto come MIP, la data di posizionamento in graduatoria si calcola sommando 48 mesi alla data di assunzione. Questo corrisponde per esempio al mio caso, perchè, nella graduatoria esposta nel mio impianto, ha 11/11/95 come data di assunzione, e 11/11/99 come data di graduatoria. Mi sapete dire dove posso trovare scritta norma?**

**Lo stesso calcolo vale per un macchinista proveniente da altro profilo, sommando 48 mesi alla data, in questo caso, di corsa prova?**

**Matteo Mariani - Milano**

### Risposta

*La Circolare 25, frutto di un accordo che risale ancora agli anni sessanta e aggiornata nel 1981, resta uno dei capisaldi più importanti per il macchinista e per i profili del macchinista utilizzati come 2° agente. Per memoria, vogliamo ricordare che non fu un regalo, ma il frutto di lotte partecipate della categoria per eliminare la discrezionalità che si verificava negli impianti in relazione all'assegnazione ai turni e al comando dei servizi ai disponibili.*

*Spesso si sentono ragionamenti che vorrebbe superata questa normativa, inseguendo la logica di non meglio definiti principi meritocratici, in realtà, nonostante i problemi connessi al prolungamento del periodo di disponibilità connesso al rallentamento delle assunzioni e del ricambio generazionale, che si risolvono però contrattualmente e non eliminando questa normativa, la Circolare 25 resta ancora un punto fermo per tutti noi.*

*Nel caso specifico, vogliamo rammentare che la Circolare 25 ha subito ulteriori aggiornamenti necessari per far fronte alle mutate condizioni previste per la formazione dei macchinisti, i quali, com'è noto, hanno percorsi formativi diversi.*

*Per quanto riguarda i Mip la norma vigente è contenuta nella circolare n. TV 11.1/25.1 del 16.07.1985.*

*Si sono quindi stratificate norme particolari che riguardano l'inserimento nelle graduatorie di Macchinista dei Mip, dei Macchinisti provenienti dal Genio Ferrovieri e dai corsi di formazione interni, tutte ispirate alle norme di base contenute nella Circolare 25, che di seguito riepiloghiamo:*

*Mip: 48 mesi che si aggiungono alla data di assunzione.*

*Macchinista assunto dal Genio Ferrovieri: 30 giorni dalla data di assunzione.*

*Aiuto Macchinista e altri profili di professionalizzazione interna: dalla data della sessione d'esame che coincide*

*con l'ultima corsa di prova.*

*Nel caso in esame le norme sono state applicate correttamente.*

### Domanda

**Un servizio con il riposo fuori residenza è così composto: treno di andata con inizio lavoro alle 14,50 e termine alle ore 20,00 più riposo f.r. fino alle 3,40 più treno di ritorno che termina alle ore 9,10.**

**Ora accade che il treno di andata matura ritardo e giunge a destinazione alle ore 21,10, con fine lavoro alle ore 21,30. In questa situazione il C.D. può ritardare l'inizio lavoro alle ore 4,00 con un riposo minimo inferiore a 7 ore?**

**Oppure il personale può pretendere di fruire del riposo minimo di sette come era originariamente impostato nel servizio?**

**P.d.M. Rimini**

### Risposta

*Il vigente CCNL ha modificato molte delle norme che regolavano il nostro orario di lavoro, tra le quali anche quelle relative al riposo fuori residenza.*

*Allo stato attuale esistono tre tipi di riposi fuori residenza: quelli che interessano il periodo 0 - 5 (cioè che in tale periodo hanno almeno un minuto di riposo cadente in tale periodo), che hanno una durata minima di 7 ore; quelli che interessano il periodo 0 - 5 e che hanno almeno 4 ore di riposo in tale periodo notturno, che hanno una durata minima di 6 ore; quelli che non interessano il periodo notturno e che sviluppano l'intero servizio nel periodo 5 - 24 (riposi di giorno), che hanno un riposo minimo di 6 ore.*

*Nel caso in esame abbiamo un servizio che rientra nel primo caso, dove il riposo minimo è stato impostato correttamente con 7 ore e 40 minuti di riposo fuori residenza. Il ritardo del treno ha comportato una riduzione al di sotto del minimo stabilito dalle norme, pertanto, il C.D. ha provveduto a ritardare il treno di ritorno sino a determinare l'inizio lavoro alle ore 4,00, attribuendo così al personale un riposo di 6 ore e 30 minuti. In questo modo il servizio viene ad avere un riposo che comprende almeno 4 ore nel periodo 0 - 5, per il quale il CCNL prevede il minimo di 6 ore.*

*In passato, sia con il DPR 374/83 che con il contratto precedente che aveva condizionato la riduzione a 6 ore alla programmazione dei turni e alla contrattazione sindacale, questa situazione non si sarebbe potuta gestire in questo modo e al personale veniva attribuito comunque il riposo minimo di 7 ore.*

*Con il vigente contratto questi limiti sono diventati normativi e quindi applicabili in ogni situazione, anche durante il pratico svolgimento del servizio; Infatti, alla contrattazione restano vincolati unicamente i riposi di giorno che la società potrà attuare, sia in sede di ripartizione dei servizi che in sede di formazione turni, solo nel caso in cui siano accettati dalle OO.SS. o dalle RSU a seconda dei livelli di contrattazione previsti.*



## PALERMO

### La USL (pre)scrive a Trenitalia

Con verbale del 5/7/06, la AUSL 6 di Palermo ha prescritto a Trenitalia una serie di adempimenti:

- 1) adeguamenti ergonomici per le cabine di guida con particolare riferimento all'introduzione del dispositivo Vacma;
- 2) rielaborazione del documento di valutazione dei rischi con riferimento a rumore, vibrazioni, microclima, campi elettromagnetici, illuminazione;
- 3) programma di dismissione dei rotabili contenenti amianto;
- 4) valutazione dei "medici competenti" circa l'opportunità di attivare o meno la sorveglianza sanitaria sul PdM per il rischio di esposizione diretta o indiretta a fibre di amianto.

Si tratta di una prescrizione "onni-comprendensiva" che sul vigilante appare debole e superficiale, mentre sugli altri argomenti ha il pregio di obbligare la società ad esaminare aspetti del nostro lavoro che normalmente ignora del tutto.

## TARANTO

### Il Giudice conferma ... ma la società riassume

E' la singolare vicenda di tre lavoratori dell'Ivva di Taranto.

Licenziati per troppi infortuni, hanno impugnato il provvedimento, ma il Giudice ha invece confermato il provvedimento. I vertici della società hanno comunque ritenuto di dover aderire alle richieste che erano nel frattempo giunte dal Presidente della Regione Puglia e della Provincia e li hanno riassunti. Che dire? E in FS?

## ROMA - FONDO DI SOLIDARIETA'

C.C. POSTALE N. 71092852 INTESTATO A: CROCIATI MARCO

Situazione del fondo al 20 giugno

FONDI RACCOLTI	EURO	5356.60
RIMBORSO SPESE DE ANGELIS 15\04\06	EURO	500.00
1° ACCONTO SPESE LEGALI DE ANGELIS	EURO	1000.00
INVIO S.M.S. PER SCIOPERO DEL 20\06\06	EURO	625.00
ATTIVO DI CASSA	EURO	3231.00

Vogliamo precisare che in occasione dello sciopero del 20 giugno indetto dal Comitato dell'Assemblea Nazionale dei Ferrovieri, dopo contatti con RSU/RLS dei vari Impianti, in seguito a false voci che circolavano su una presunta revoca dello sciopero, si è ritenuto opportuno acquistare un blocco di 7000 SMS da inviare al PdM delle tre Divisioni per confermare lo sciopero, prelevando momentaneamente i fondi dalla cassa per poi reintegrarli in quote divise tra Depositi.

E' nostra intenzione mantenere attivo permanentemente il Fondo Di Solidarietà affinché ci sia, a disposizione di tutti i ferrovieri, anche non iscritti a Sindacati, uno strumento snello e veloce per far fronte non solo a licenziamenti, ma anche a spese legali dovute a sanzioni per fatti legati alla vertenza Uomo-Morto e quelle che seguiranno. Su questo punto attendiamo il vostro parere. Per realizzare ciò, però, è necessario che i contributi non giungano "una tantum" ma che abbiano una cadenza mensile, o comunque regolare nel tempo. Invitiamo tutti i volontari a continuare la raccolta. Per ovvi motivi di spazio ci è impossibile pubblicare l'elenco completo dei contributi giunti, che comunque potrete richiedere all' e-mail: [marcocrociati@interfree.it](mailto:marcocrociati@interfree.it) o contattando Marco Crociati al 335 7652255, ma è doveroso segnalare contributi dell'OrSA M.U. Toscana (250 €), OrSA Ferrovie Livorno (145 €), OrSA M.U. Livorno (40 €), Fondo di Solidarietà Licenziati di Report che in occasione della Festa Solidale del 2 giugno ha inviato 500 € e Federazione Rifondazione Comunista di Pisa (450 €).

Grazie a tutti i colleghi che hanno contribuito ma non basta, dobbiamo continuare e soprattutto ci servono altri volontari! Chiedete il file per stampare le ricevute dei contributi e raccogliete fondi. Pensate che è giunto un versamento di un ex macchinista di Roma S. Lorenzo, pensionato dal 1988 e attualmente residente in un paesino della Calabria, che probabilmente avrà saputo dai giornali del licenziamento di Dante ma si sente legato alla categoria dalla solidarietà che ha sempre contraddistinto i macchinisti e lo ha voluto dimostrare, anche da pensionato! Grazie Leonardo.

MARCO CROCIATI - Cell. 335 7652255

## TORINO - LA USL SUI VETRI FRONTALI



Il 5/7/06, la USL 20 di Torino, ha verbalizzato a Trenitalia una disposizione con cui ordina la sostituzione dei vetri pellicolati dei 424 con vetri antisfondamento di tipo stratificato. Il verbale fa esplicito riferimento all'incidente del 28/10/2003, avvenuto nella tratta Pisa - Firenze (AiM n. 8/2003). Ciò dimostra quanto sia importante la conoscenza degli eventi e la diffusione delle notizie.

# FERMIAMO LO SFASCIO DELLE FERROVIE

## Prepariamo un qualificato convegno

Ormai siamo all'ordinario disservizio: pendolari furiosi, treni soppressi, sporczia ovunque. Ma siamo ancora fortunati perché confidando nella fortuna non parliamo di nuove tragedie che in questa situazione non sono affatto da escludere. E' cambiato il governo, si è mandato a casa (con non poche fatiche e "concordando" una liquidazione da capogiro) l'A.D. Catania e subito si è scatenata la solita corsa alle poltrone, senza una riflessione sui risultati ottenuti dalla riforma e sulle prospettive che vogliamo dare alle nostre ferrovie.

È il caso di tornare indietro? Così fece anche Giolitti nel 1905 ponendo fine alla gestione delle 4 compagnie private che gestivano attraverso "le convenzioni" le ferrovie italiane dal 1885 e così ha fatto Blair dopo il fallimento della privatizzazione di quelle inglesi.

In Italia pare che anche col centrosinistra si vada avanti senza riflessioni nonostante lo sfascio, riconosciuto da tutti, prodotto dalla riforma, delle FS del 1985.

Sfascio non solo visibile, ma documentato dai dati che dimostrano il fallimento del bilancio, dell'efficienza e della sicurezza che erano assieme all'autonomia gestionale gli obiettivi della riforma.

Il bilancio economico con 130.000 ferrovieri in meno è al limite del fallimento nonostante la svendita dell'ingente patrimonio immobiliare dell'azienda ed il passaggio dei cosiddetti "rami secchi" alle regioni che, a detta dei "riformatori", dovevano bastare a risanare il bilancio F.S. Non parliamo poi per carità di "efficienza e sicurezza" dove siamo alle soppressione perfino degli Eurostar, alle pulci, ai topi e ... ai gravi incidenti.

L'autonomia gestionale invece c'è stata... ma non per una "sana imprenditorialità" ma per instaurare una specie di lobby fra dirigenti F.S. e sindacali per una pericolosa cogestione che non tollera controlli e interferenze pubbliche e parlamentari (vedi caso licenziati dove ministro e istituzioni sono impotenti).

Vogliamo andare avanti per le strade, delle liberalizzazioni e privatizzazioni? almeno però parliamo e discutiamo dei risultati e delle prospettive.

Prospettive nere se si pensa che hanno dilapidato il patrimonio immobiliare, la cultura, la professionalità di quelle malandate, ma pur più efficienti ferrovie dello stato.

Questa rivista organizzerà un serrato confronto ed un convegno.



*Siamo ai pomodori...*



*e ...alla frutta*

## L'opinione **Riccardo Petrella \***

### E se spuntano i pentiti delle privatizzazioni

**L**a notizia non è da poco. Due giorni or sono i conservatori britannici hanno riconosciuto di aver commesso un grave errore nel 1996 con la privatizzazione delle ferrovie. Sono pentiti. Lo ha dichiarato il ministro ombra dei trasporti del partito conservatore: «la decisione di separare le infrastrutture dalla società di gestione - ha detto - non è stata giusta». In effetti, come è largamente noto, la privatizzazione delle ferrovie è stato un disastro sociale, tecnico, organizzativo e finanziario, conclusosi con il fallimento della società privata RailTrack e la rinazionalizzazione delle reti.

L'operazione, nel frattempo, è costata un

paio di miliardi di euro al contribuente britannico. In un momento in cui in Italia il nuovo governo di centrosinistra ha lanciato una nuova ondata di liberalizzazioni/privatizzazioni nel settore dei servizi pubblici (e locali) con l'eccezione, da verificare nei prossimi mesi, dei servizi idrici, la notizia vale il suo peso.

Uno dei principi chiave adottati dal nuovo governo per giustificare e legittimare la nuova ondata sta precisamente nella asserita necessità di distinguere tra la proprietà del bene o delle infrastrutture che deve/ può restare pubblica e la gestione del bene e/o dei servizi connessi che può/deve essere privata. (...)



# I PROMOSSI E ... I LICENZIATI

LE STRANE REGOLE DI UNA AZIENDA CHE LO STATO NON GOVERNA

La vicenda dei dirigenti FS indagati ma in odore di promozione e quella dei ferrovieri licenziati per aver denunciato insicurezza (Report) o aver preteso il rispetto di leggi sulla salute (vicenda De Angelis), bene rappresentano la realtà di una ferrovia dove può accadere tutto ed il contrario di tutto; dove si teorizza etica e rigore, ma si fanno scelte di segno opposto.

Questi dirigenti sono indagati per reati anche gravi, di quelli per cui il codice penale va giù pesante. Ma tutti fanno finta di niente e da mesi i giornali li "pompano" e li spingono per la promozione ai vertici delle FS. Al contrario, un semplice ferroviere è stato licenziato con la pretestuosa aggravante di essere sottoposto ad un procedimento penale (interruzione di pubblico servizio) che si è chiuso in poche settimane con l'archiviazione piena. Al centro c'è la questione dell'uomo morto su cui ASL e giudici del lavoro hanno ripetutamente dato torto ai dirigenti FS che hanno deciso di introdurlo (RFI) e di installarlo (Trenitalia), con palesi violazioni alle vigenti disposizioni legislative.

Non possiamo tollerare che il codice penale venga usato come clava contro i lavoratori - anche quando sono innocenti ed estranei ad ogni responsabilità - e come trampolino di lancio per alcuni dirigenti ai vertici di un'azienda come FS. Non possiamo tollerare che la violazione vera o presunta delle leggi divenga per loro un attestato di merito. Reati come il disastro ferroviario colposo, l'omicidio colposo plurimo, le lesioni colpose plurime, per noi sono gravi e sono motivo di forte preoccupazione per il futuro del nostro lavoro e per quello di questa azienda, ma si pone un problema altrettanto grave: quello etico, che investe l'intera società civile ed il mondo politico che la

rappresenta.

La promozione di dirigenti inquisiti per violazioni alle leggi sarebbe un chiaro segnale di incoraggiamento al non rispetto delle regole e svelerebbe una inaccettabile ipocrisia dell'intero sistema che, formalmente, sostiene la sicurezza, la salute, i diritti, il rispetto delle regole.

Peraltro, affidare il futuro del servizio ferroviario nelle mani di colo-

ro che negli ultimi sei-sette anni, dai posti di comando, ne hanno determinato le politiche è una scelta incomprensibile, perché le responsabilità giuridiche sono da accertare, mentre quelle gestionali sono sotto gli occhi di tutti.

Dovrebbe essere compito del nuovo Governo dare un taglio netto al passato, riconoscere gli errori e imboccare una nuova strada: quella di un rinnovamento vero.

## SCIOPERO 27 SETTEMBRE

Orsa e Fast-sma, sono fuori dalla "cabina di regia". Allontanati come quei cuccioli che mordono l'orlo dei pantaloni? Da anni sacrificano la loro immagine per sostenere che l'unità sindacale è un valore, ma alla prima occasione hanno ricevuto il benservito.

Il preludio c'è stato il 14 luglio quando, a seguito di un incontro col Governo, Cgil-Cisl-Uil-Ugl revocano lo sciopero dichiarato insieme a Orsa e Fast, senza neanche avvisarli. Spiazzati, Orsa e Fast rimangono con lo sciopero indetto. Poi, il Ministro dei Trasporti convoca una riunione con tutti gli extraconfederali e offre un "ottimo accordo" per tutto il settore, con la garanzia che per la cabina di regia non ci saranno tavoli di serie "A" e di serie "B" e si parlerà dei licenziati, di uomo morto e di sicurezza. Così, Orsa e Fast sospendono lo sciopero del 21 luglio.

Ma alla prima riunione della "cabina di regia" la mossa dei confederali è chiara: non si presentano e chiedono il confronto direttamente con la Presidenza del Consiglio tagliando fuori tutte le altre sigle. Il Ministro Bianchi è costretto ad annullare gli incontri così in cabina di regia Orsa e Fast non entrano nemmeno; decidono allora di proclamare sciopero per il 27 settembre. Questa è la cronaca.

A questo punto serve chiarezza sugli obiettivi: la contropartita della vertenza

non può essere "il posto in cabina", ma impegni formali su obiettivi condivisi (uomo morto, agente solo, licenziamenti, orario di lavoro, ecc). Se la vertenza aperta da Orsa e Fast con lo sciopero del 27 settembre non è un semplice tatticismo per rientrare "a prescindere", è opportuno appoggiarla, ma la risposta dei lavoratori è correlata alla qualità degli impegni e alla credibilità dei soggetti e sotto questo ultimo profilo, se non nutriamo fiducia nei confederali, non possiamo nemmeno tacere delle responsabilità dei dirigenti di Orsa e Fast per le scelte sbagliate di questi anni: cedere per contare, subire per cogestire non è una strategia di ampio respiro. Speriamo che questa "legnata" sia di insegnamento, perché il sindacato si costruisce con i rapporti di forza e con la fiducia tra i lavoratori.



Il Ministro dei Trasporti  
Alessandro Bianchi