

Accordo del 25 gennaio 2006

Ri-Svenduti i macchinisti!

Dopo l'accordo del 23 giugno 2005
(e quello precedente del 19 aprile 2005).

Commento all'accordo del 25 gennaio 2006

fra FILT-FIT-UILT-UGL-FAST-OrSA e FS
(parte specifica SCMT-VACMA)

Commento
aggiornato al
7 marzo 2006

PREMESSA

Il presente commento è una continuazione di quello precedente relativo all'altro accordo del 23 giugno 2005, che potrete trovare in Internet all'indirizzo:

http://www.macchinistisicuri.info/ms/Sito_web/UomoMorto/acc23giu2005commento.pdf

Pertanto questo accordo può "degnamente" essere considerato come "applicativo" di quello del 23.6.2005. Per ottenere questo risultato i sindacati firmatari avevano minacciato uno sciopero nazionale per il giorno 26 gennaio, prontamente (preventivamente?) rinviato al 4 marzo 2006. Se nel corso del presente commento ripeteremo concetti già espressi in quello precedente, sarà solo per fornire la possibilità a tutti quelli che non hanno ancora una visione di "insieme" della questione, uno strumento possibilmente completo.

Occorre segnalare che questa tanto osannata sperimentazione sull'Uomo Morto (anticamera dell'agente solo) prevista dall'accordo 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:

1. la delibera CIPE 180/99 (link: <http://www.cipecomitato.it/delibere/E990180.doc>);
2. 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;
3. intervento dell'ing. Mauro Moretti (RFI) ad un convegno ANIAF del 31 maggio 2005 (link: http://www.rfi.it/files/varie/Intervento_Moretti%20_ANIAF.pdf);
4. documento sul noto indice di decremento "K2" (link: http://www.macchinistisicuri.info/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.

Commento all'accordo del 25 gennaio 2006

Come già evidenziato nel commento al precedente accordo del 23.6.2005, i sindacati firmatari dell'accordo hanno praticamente metabolizzato l'ineluttabilità della vigilanza e del controllo della presenza del macchinista durante la guida. Peraltro, non mettendo in discussione le delibere n° 35 e 36/2002 di RFI, né quanto asserito dall'ex Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie il 7 agosto 2003, **i sindacati accettano l'Agente Solo**.

All'indomani della firma dell'ultimo accordo, le oo.ss. avevano persino omesso di ricordare al pdm – nei primi comunicati – che, nonostante tutto, le iniziative di autotutela in atto in tutta Italia (rifiuto dei mezzi attrezzati con VACMA) sarebbero dovute



continuare; poi, le insistenze dei macchinisti e di tanti attivisti hanno costretto i "firmatari" a correggere il tiro, ma l'ambiguità dei loro atti era già stata scoperta.

Il sistema SCMT (del SCC si hanno solo notizie di stampa) comprende, come tutti sappiamo, il vigilante VACMA come sottosistema di bordo, ancora inscindibile dal resto dell'apparecchiatura (delibere n° 5 e 6/2003 di RFI). Quest'ultima possibilità era stata inclusa nell'accordo dello scorso 19 aprile; però è bene tenere presente che, già da allora, questa eventualità, qualora realizzata, poneva il pdm, in caso di incidente ferroviario nel quale sia possibile dimostrare il mancato utilizzo del Vigilante (poiché escluso), in grave posizione di delitto colposo, né si può dire che la delibera n° 13/2003 di RFI consentisse ciò, prefigurando, invece, la "mancata realizzazione della funzione vigilante", che è cosa diversa); d'altronde, per i mezzi omologati con SCMT/Vigilante, la successiva disgiunzione di un'apparecchiatura di sicurezza (lo dice RFI) come il vigilante presuppone reato penale ex art. 437 C.P.. Ma tutto ciò, evidentemente, è servito ai sindacati per gettare un po' di fumo negli occhi dei macchinisti che, in buona fede, hanno inizialmente considerato la cosa come una buona conquista.

SCMT/VACMA

Accordo del 23 giugno 2005

In relazione alle problematiche connesse all'introduzione di nuovi sistemi di sicurezza, il Gruppo FS conferma il programma di attrezzaggio di tutte le linee attualmente in esercizio o con il sistema SCMT o, in alcune aree geografiche e/o linee, con il sistema SSC (Sistema di Supporto alla Condotta).

Il completamento di tale piano di attrezzaggio è previsto entro la fine del 2007.

Con l'affermazione "**Il completamento di tale piano di attrezzaggio è previsto entro la fine del 2007**" si consente all'OrSA di recepire definitivamente l'informativa di cui al 18 maggio 2004 (4.050 macchinisti in meno entro il 2007: è il K2!) che gli altri sindacati

non avevano mai messo in discussione.

Nell'ambito del confronto le parti hanno convenuto sull'obiettivo di realizzare soluzioni che assicurino la funzione di controllo della vigilanza e del rilevamento della presenza dell'operatore senza ricorrere alle interazioni del personale di macchina. In tal senso le parti realizzeranno, attraverso la costituzione di una commissione mista, un monitoraggio costante sull'evoluzione tecnologica anche in ambiti diversi dal settore ferroviario.

Accordo del 23 giugno 2005

occasione del quale venne stabilito che non esistono

...sistemi tecnologici che possano realmente controllare lo stato di vigilanza ma solo la presenza e, eventualmente, alcuni parametri vitali dell'operatore. E' quindi evidente che qualsiasi attrezzatura che sia inserita a bordo per funzioni di controllo dello stato fisico e della presenza non potrà, in ogni caso, modificare la composizione dell'equipaggio macchina in quanto non interverrebbe in caso di errore del personale alla guida (SPAD, rispetto dei limiti di velocità, ecc..). Eventuali dispositivi dovranno comunque avere caratteristiche non invasive, è cioè non dovranno richiedere interventi del pdm, peggiorare i parametri ergonomici dell'assetto di guida, o arrecare comunque disturbo..."

Il secondo evidenziato, addirittura, sancisce il livello raggiunto dalla concertazione! Infatti si chiede al sindacato, in pratica, di cercare "sul mercato" soluzioni innovative tese a migliorare la vigilanza/presenza del pdm durante la guida, non invasive, che sicuramente avranno un costo che difficilmente FS sosterrà, a meno che il risparmio ottenuto entro il 2007 vada oltre le aspettative. È bene chiarire, una volta per tutte, che stanti le attuali norme internazionali (UIC) **IL PEDALE NON POTRÀ MAI SPARIRE**. Questa parte dell'accordo è pura propaganda poiché (come vedremo in seguito) i sindacati si attesteranno sull'utilizzo delle touches, permettendo all'OrSA di condividere, di fatto, l'accordo del 14 ottobre 2004 che non aveva (ancora) firmato.

Le parti concordano che l'adozione operativa delle disposizioni normative e regolamentari emesse dal Gestore dell'Infrastruttura che possono produrre effetti sulla organizzazione del lavoro costituirà oggetto di preventivo specifico confronto.

Accordo del 23 giugno 2005

La certezza che tutti i sindacati abbiano accettato la necessità di controllare la vigilanza e la presenza del pdm alla guida dei treni, è confermata nel primo evidenziato.

Peraltro (relativamente all'OrSA "Macchinisti Uniti") tutto ciò contrasterebbe con quanto deciso nel suo ultimo congresso di S. Cesarea (aprile 2005) in

...sistemi tecnologici che

Questa affermazione verrà venduta nelle assemblee come una grande conquista. Invece, purtroppo, è vuota di significato.

Cominciamo intanto col dire che il Gestore dell'Infrastruttura

(RFI) non è quello che "fa" le normative e regolamenti ma esegue le direttive del Ministero delle Infrastrutture e, in particolare, dell'ex Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie (vedi "Organismo di regolazione" art. 37 del dlgs 188/2003). Questo nuovo organismo è di natura politica, oltrechè tecnica, e può imporre a RFI le strategie che riterrà opportune. Come si ricorderà (vedi premessa) l'ex Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie "sentenziò" il 7.8.2003 sull'Agente Solo: abbiamo sbagliato da allora a fare le barricate? No, perché i macchinisti hanno sempre creduto che i sindacati non si sarebbero mai adagiati su tale equipaggio macchina subendo, purtroppo, il tradimento da parte di questi ultimi che (guardate bene i volantini, in particolare il documento dell'OrSA Ferrovie del 18 febbraio 2005 rubricato "Cenni sulla sicurezza del sistema ferroviario italiano", pag. 11, 3° alinea) non hanno mai preso le distanze dall'A.S. ma solo dal VACMA (ricordate le affermazioni di Pezzotta al teatro "Ambra Jovinelli" il 27 gennaio 2004?).

Accordo del 25 gennaio 2006

In attesa degli esiti del lavoro della commissione di cui al punto precedente, e tenuto conto della composizione del modulo di condotta ad agente unico con Capotreno in cabina di guida che durante la corsa del treno può allontanarsi solo per motivi connessi alla sicurezza dell'esercizio o per motivi di emergenza legati all'assistenza alla clientela (così come contenuto nella disposizione n. 73 del 2006 di RFI), al fine di realizzare la piena introduzione dei nuovi sistemi di sicurezza, Trenitalia procederà ad una fase transitoria di attrezzaggio dei propri mezzi di trazione con l'apparato SCMT integrato con il solo controllo della vigilanza

Il grande problema di FS (e dei sindacati) era quello di poter gestire il transitorio. E' stato così concesso all'Azienda di continuare ad attrezzare i propri mezzi col VACMA poiché, come vedete, nell'accordo non c'è scritto il contrario!

Inizia, quindi, il "riattrezzaggio", e si dà spazio alle touches, che rimarranno alternative al pedale, non sostitutive, in virtù delle norme internazionali menzionate (fiche UIC 641). Certo, le fiche UIC non sono un vero e proprio obbligo ma se vengono citate (vedi delibera 36/2002) dovranno pur essere rispettate.

Accordo del 25 gennaio 2006

Sui mezzi di trazione attrezzati con il dispositivo VACMA l'Azienda, in coerenza con quanto previsto al punto 3 dell'accordo del 19.4.2005, procederà alla progressiva disattivazione del VACMA stesso e, ove necessario, alla realizzazione della separazione tra controllo della presenza e della vigilanza.

Il trionfo dell'ambiguità

Ci chiediamo: cosa s'intende col termine "separazione"? Forse "disgiunzione"?

Non è ovviamente una questione di "lana caprina" ma una delle parti più importanti dell'accordo. Non a caso le oo.ss. firmatarie l'hanno utilizzata per comunicare urbi et orbi che, finalmente, il pedale sarebbe stato smantellato. Occorre, a tal proposito, chiarire subito una cosa: il pedale, connesso ad un'apparecchiatura vigilante, è il primo elemento che può essere facilmente rimosso, implicando controindicazioni di carattere ergonomico-posturale fin troppo evidente anche agli occhi del più distratto degli ispettori del lavoro. Quindi non è sufficiente dire: **FINALMENTE : VACMA** (vedi volantino dell'OrSA M.U. del 27 gennaio 2006) ma occorre ribadire che alla ipotetica morte del VACMA deve seguire la rinuncia all'Agente Solo, **poiché l'Uomo Morto (con o senza VACMA) è l'Agente Solo.**

Come avevamo accennato all'inizio, lo scopo dell'accordo è quello di indurre i macchinisti a rinunciare alla legittima lotta contro

l'Uomo Morto e, conseguentemente, a far "camminare" i treni. Questa affermazione è del segretario della FILT Nazionale Ferrovie, Franco Nasso, tratta dal "il Sole-24ORE-Trasporti" dell'11.2.2006 che riportiamo di seguito unitamente all'intero articolo ove compare.

Come avevamo già segnalato nel commento al precedente accordo del 23.6.2005, l'attenzione principale è andata alle locomotive di ultima generazione, le E464, mentre quelle più vecchie (E646 in primis) che costituiscono la parte più consistente della flotta di Trenitalia, saranno tenute fuori non solo dalla sperimentazione ma,

Raggiunto l'accordo per 800 assunzioni e l'alternativa al Vacma, ma le trattative con l'azienda continuano sul piano di sviluppo

E sul «riassetto» primo sì sindacale

Arriva un primo accordo sindacale per «arginare» il ciclone che ne sa che porterà 800 nuove assunzioni, la sperimentazione di un sistema alternati-
L'accordo, grazie al quale le organizzazioni sindacali hanno rinviato al 4 marzo le 24 ore di sciopero fissate per il 26 gennaio, è però visto da Franco Nasso, segretario nazionale della Filt-Cgil come «un primo passo, uno sforzo dei lavoratori per far camminare i treni». Molto più importante per «la so-
 da ha sottoscritto il 25 gennaio scorso dopo una no-stop di 48 ore con le organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Fast, Ugl e Orsa un'inte-
 ni». Molto più importante per «la sopravvivenza dell'azienda sarà il secondo round», spiega Nasso. Ovvero la serie di incontri in programma a partire da lunedì 30 gennaio, durante i quali la discussione si sposterà sugli assetti strategici: sul piano di sviluppo, gli investimenti, e le questioni relative alla riorganizzazione della manutenzione, dei turni del personale, della divisione passeggeri, cargo e trasporto regionale. «Il degrado produttivo e la grave crisi che registra il sistema relazionale, a seguito delle scelte di Fs – si legge in una nota sindacale – richiede una svolta radicale tale da ripristinare una condizione di sufficiente normalità nell'andamento della produzione, il ripristino dei diritti contrattuali e delle corrette relazioni sindacali a tutti i livelli».
 Tornando all'accordo, sono previste assunzioni a tempo indeterminato di 350 macchinisti e 400 addetti di bordo. Inoltre, verranno trasformate a tempo indeterminato 870 contratti a tempo.
 Partirà, invece, entro febbraio per due settimane sulla linea Roma-Fiumicino la sperimentazione di un meccanismo che separa il Vacma (controllo presenza comunque destinato a essere eliminato entro il 2007), dal controllo sulla vigilanza, assicurata da due touché sulla plancia, anziché dal pedale. Una commissione vigilerà sul progetto allo scopo di valutarne l'applicazione a livello nazionale.
 Fissato infine il premio di produzione, in realtà già previsto dal contratto nazionale per il 2004 ma non ancora erogato. L'una tantum va dai 300 euro per il livello più basso ai 570 per i livelli più alti, dirigenti esclusi. ■ **De.A.**



soprattutto, da una loro quanto mai necessaria riqualificazione (o radiazione!). Infatti il progetto di sperimentazione prevede che su tre E464 attrezzate con 10 punti di reiterazione 10 punti reiterazione, verranno installati: 1) SCMT + VACMA escludibile; 2) SCMT + VACMA escludibile; 3) SCMT senza VACMA né pedale, sulla E464 299. A che serve provare un'apparecchiatura priva di pedale? A confrontare i risultati della sperimentazione ottenuti con le locomotive diversamente attrezzate (cioè col VACMA escludibile/non escludibile) per poi giungere alla conclusione che la sicurezza è meglio garantita con un mezzo privo di pedale? Figuriamoci! Crediamo invece che, al contrario, Trenitalia ed oo.ss. faranno di tutto per dimostrare che i livelli di sicurezza raggiunti attraverso la E464 priva di VACMA sono di gran lunga inferiori di quelli ottenuti con le altre macchine sperimentate e, così, il gioco è fatto!

Su questo punto, il sindacato OrSA "Macchinisti Uniti" sembra avere le idee più chiare. Infatti, in un'informativa del 17 febbraio 2006 si afferma, fra le altre cose:

...Premesso che una specifica commissione dovrà individuare soluzioni tecnologiche definitive che non richiedano alcun intervento del macchinista la sperimentazione riguarda l'individuazione di soluzioni, per il periodo transitorio, che non prevedono la rilevazione della presenza...

Insomma, sembra di capire che **soltanto nel transitorio** non si farà ricorso al controllo della presenza. E per il futuro?

C'è da dire che questo accordo – per il quale s'era scritto di una no-stop di 48 ore di trattativa, in realtà era già stato scritto abbondantemente prima del 25 gennaio. Infatti, in data 31 gennaio 2006, in occasione di un'incontro con le ASL/Coordinamento Tecnico delle Regioni, tenutosi a

Firenze, l'Azienda aveva presentato

Documento DISQS

- Reiterazione

La funzione della reiterazione dell'intervallo di tempo (azzeramento del tempo di vigilanza) viene realizzata anche mediante l'azionamento di alcuni comandi del banco (leve di comando, maniglia del freno, tromba, tasti della apparecchiatura SCMT e ETCS, ecc).

Tale reiterazione potrà essere realizzata utilizzando più o meno comandi in funzione dei modelli di locomotore considerato. Il numero minimo di comandi è tre comandi fino a nove per i modelli più complessi. La scelta dei comandi da utilizzare per la reiterazione viene fatta in funzione dell'effettivo e frequente utilizzo richiesto durante la guida.

Inoltre saranno installate sul banco di guida dei mezzi organi ad azionamento manuale (touche) in aggiunta al pedale che rimane comunque indispensabile poiché durante alcuni momenti della condotta sono impegnate entrambe le mani.

un documento datato **20 gennaio 2006**, a cura della Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema (DISQS) nel quale si afferma, in buona sostanza, che il pedale non può essere eliminato. In quella occasione le ASL obiettarono che il progetto aziendale era privo di una seria e precisa programmazione che contenesse tempi certi e modalità precise. Per questo motivo FS dovrà

presentare allo stesso organo di vigilanza, entro, il 15 marzo p.v. una nuova versione del progetto di attrezzaggio dei mezzi. Tornando all'affermazione di Franco Nasso (FILT Nazionale) per cui i lavoratori devono compiere "uno sforzo per camminare i treni", ricorderete che tale concetto, nelle sue linee ispiratrici fu imposta già con l'accordo del 19 aprile 2005, in una parte che riportiamo.

Accordo del 19 aprile 2005

L'Azienda considerato il confronto in atto con codeste OO.SS. ritiene utile trovare soluzione positiva al contenzioso relativo ai provvedimenti disciplinari; la soluzione di merito sarà attivata in parallelo con i tempi previsti al punto 3 del verbale di incontro del 19.4.2005

Nel frattempo le parti dovranno farsi carico di porre in atto comportamenti che depotenzino l'insorgere di ulteriore contenzioso.

Purtroppo i firmatari dell'ultimo accordo hanno dimenticato che, in molti impianti, l'azienda sospende dalla prestazione i macchinisti che rifiutano il VACMA, senza però sanzionarli. In questo modo ottiene un duplice scopo:

- 1) può continuare ad affermare che, in fondo, lei non persegue nessun lavoratore;
- 2) danneggia seriamente, in realtà, il

lavoratore poiché a questo non verrà riconosciuto il compenso per la prestazione eventualmente resa. Poiché, a seguito di un eventuale ricorso, i tempi del giusto risarcimento saranno purtroppo lunghi, la beffa è bell'e servita! La sperimentazione, quindi, dovrà andare avanti come un carro armato se è vero (come è vero) che l'omologazione si dovrà comunque ottenere (vedi riquadro).

Roma Smistamento. La sperimentazione avrà la durata di 2 settimane e sarà avviata entro il mese di febbraio 2006. A valle della stessa sarà realizzata la fase di omologazione.

Accordo del 25 gennaio 2006

inferiorità) lo dimostra l'ultimo punto dell'accordo

Nel prosieguo il confronto verterà sui punti elencati in precedenza nonché sulle modalità di gestione della fase transitoria per i mezzi già attrezzati con SCMT.

Accordo del 25 gennaio 2006

RLS – di cui abbiamo fatto cenno all'inizio – l'avevamo commentato al precedente accordo del 23.6.2005 avevamo affermato, in relazione all'impegno che l'Azienda avrebbe garantito circa il rispetto del dlgs 626/94, che:

E che il transitorio sia del tutto affidato ai rapporti di forza (nei quali il sindacato oramai compete in condizione di (riguardante il VACMA) che riproponiamo.

Il mancato coinvolgimento dei purtroppo previsto. Infatti nel

"Questa affermazione, ovvia e banale, è un'offesa alla dignità di tutti noi, come se fosse possibile affermare il contrario! Però, a pensarci bene, potrà servire ai sindacati ad esautorare i RLS del loro ruolo di "vigili" sull'applicazione delle norme prevenzionali o, peggio, a dire a questi "Ragazzi, mi raccomando, controllate che FS installi pedali e touches a regola d'arte...Qui il RLS viene completamente emarginato, per lasciare alle oo.ss. il compito di gestire la partita della sicurezza, potendo così FS far rientrare il tutto nell'alveo delle compatibilità!"

Nell'ultimo accordo questa "perla di saggezza" si ripete, come di seguito riportato.

Accordo del 25 gennaio 2006

A valle dell'individuazione delle soluzioni ergonomiche e dell'attrezzaggio delle singole tipologie di mezzo di trazione, l'Azienda adotterà le procedure previste dal D.Lgs. n. 626/1994.

A conferma della oramai perduta autorevolezza sindacale nei confronti

dell'Azienda, ci piace evidenziare la parte dell'accordo del 25.1.2006, che riproponiamo:

Accordo del 25 gennaio 2006

sperimentazione prevista dal citato accordo del 23.6.2005. Per tale attività la commissione si avvarrà del supporto di assessor **di nomina congiunta** che potranno fornire adeguata consulenza di natura tecnica. Le parti individuano come tratta idonea per la predetta sperimentazione la

Cos'è una nomina congiunta? E', a nostro avviso, una nomina gradita ad ambo le parti, una nomina insomma per la quale

una parte può porre il veto all'altra: alla faccia dell'autonomia! Sappiamo per certo che all'interno di alcune oo.ss. (OrSA "Macchinisti Uniti", ad esempio) la Commissione Sicurezza, composta dai RLS, non è stata nemmeno consultata su questo argomento, a riprova di un'imposizione dall'alto di quest'accordo, da parte dei vertici sindacali, alla quale gli attivisti dovranno sottostare. Poi sicuramente ci sarà un Consiglio Generale che ratificherà il tutto, e così la democrazia (con la minuscola) avrà trionfato!

Per chi non se ne fosse accorto, la tendenza a realizzare l'Agente Solo e, soprattutto, la conferma che le disposizioni 35 e 36/2002 di RFI non verranno modificate, è sottolineata, seppur indirettamente, dalla prescrizione di RFI del 13 gennaio 2006. Lì si afferma, in sostanza, che non appena sarà completato l'attrezzaggio con SCMT (che, lo ricordiamo, nasce col vigilante), il capotreno potrà svolgere le sue mansioni nella parte restante del treno (fino alla quarta vettura). Occorre stare attenti al fatto che, anche questa norma deve essere letta cercando di capire ciò che non dice ma che è conseguenza di quello che dice. Per maggiore chiarezza riportiamo uno stralcio significativo della prescrizione.

Sia sulle linee dove è previsto l'attrezzaggio con il SCMT (10500 km) e sia su quelle individuate dal Gestore dell'Infrastruttura dove è previsto l'attrezzaggio con il SSC (5500 km), in attesa di tale attrezzaggio (sia di terra che di bordo e che porterà l'intera Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ad una copertura tecnologica per la protezione e/o supporto della marcia del treno), ad integrazione e modifica di quanto previsto nell'Allegato XIV bis ed Appendice I all'IPCL (e corrispondenti Allegati VI e VII all'ISPST), con tutti i treni composti da mezzi leggeri e con tutti i treni navetta effettuati con locomotiva E 464, affidati ad un agente di condotta, anche se muniti di dispositivo Vigilante, il Capotreno deve essere presente sul treno in tutto il profilo nelle stazioni di origine, di fermata e di destinazione.

Prescrizione di RFI del 13 gennaio 2006

Noi di www.macchinistisicuri.info faremo la nostra parte, cercando di informarvi con tempestività.

In Italia ci sono tanti attivisti, in tutte le oo.ss., che non hanno condiviso questi accordi.

Anche con loro occorrerà mantenere stretti contatti, per tenersi informati, in tempo reale, sul da farsi.

Occorrerà organizzare negli impianti una efficace contro-informazione, al fine di rappresentare ai macchinisti una visione più realistica rispetto a quella edulcorata che già circola, di matrice sindacale.

Il presente documento è da considerare "in progress" e, perciò, in attesa dei vostri suggerimenti di integrazione.

Riteniamo inoltre che un accordo di tale portata - che, se attuato (cosa non sperabile), andrà ad incidere profondamente sulla vita lavorativa (e non) dei macchinisti italiani - dovrà essere sottoposto a referendum vincolante del pdm.

Non lasciamoci intimidire!

Aggiornamenti al 7 marzo 2006

- **Un accordo che serve all'impresa. E lo scrivono pure...!**

le Organizzazioni sindacali FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI, FAST Ferrovie, UGL Attività Ferroviarie e ORSA Ferrovie,

- in relazione ad una comune valutazione in ordine all'esigenza di promuovere le iniziative a sostegno del mantenimento e della crescita della produzione del Gruppo e del miglioramento della qualità del servizio nonché della necessità di fornire risposte positive alle contingenze venutesi a determinare anche attraverso un ottimale dimensionamento della forza lavoro;

Come si vede nel riquadro, già nell'incipit si capisce il perché sia stato raggiunto questo accordo, ed a chi realmente serve:

"...a sostegno della crescita e della produzione del Gruppo...".

A qualcuno potrà sembrare

lezioso ma occorre ricordare che la nostra Costituzione pone il diritto alla salute (art. 32) prima del diritto alla libera iniziativa imprenditoriale ed economica (art. 41). Ed a chi non fosse ancora chiaro, in quest'ultimo articolo viene ribadito che "...[L'iniziativa economica] non può svolgersi in contrasto...o arrecare danno...alla sicurezza...". In quest'accordo, invece, le priorità sono state invertite!

- **A cosa serve il vigilante/Uomo Morto?** - Il fatto che nessuno (FS, oo.ss.) abbia ancora dimostrato l'ineluttabilità del vigilante, cioè la sua effettiva efficacia nel migliorare la sicurezza dei lavoratori e della circolazione ferroviaria, la dice lunga sui reali scopi aziendali (vedi a pag. 2 del presente documento). Ma le contraddizioni di FS non finiscono qui. Ricordate l'incidente di Chiasso? Allora un treno merci proveniente dall'Italia non ha rispettò il semaforo rosso, entrando in stazione a circa 90 km/h, finendo la sua corsa contro un altro treno merci. Morirono i macchinisti Carmine Senatore e Salvatore Fortunato. La locomotiva E636 era priva di RS che, se esistente, avrebbe quasi certamente salvato la vita ai due nostri colleghi. Il processo conseguente all'inchiesta si è concluso con una assoluzione dei vertici aziendali inizialmente implicati. I loro avvocati, in seguito alla verdetto della Corte, dichiararono alla stampa (vedi il corriere di Como on-line del 27 ottobre 2005) che **"...in Italia la sicurezza sui treni è garantita dalla presenza di due macchinisti, e non da uno soltanto, come avviene altrove, a bordo del locomotore. Una presenza che renderebbe dunque il ripetitore di segnale un di più..."**. Allora, se "due è meglio di uno" perché l'Azienda si ostina a perseguire l'Agente Solo?



- **Soccorso in caso di malore del macchinista** – Preliminare all'accordo (a qualsiasi accordo) doveva essere il concepimento di un'organizzazione del soccorso in caso di malore del macchinista (evento peraltro ipotizzato dall'IPCL, art. 40/23). Oggi in Italia non esiste nulla, in ferrovia, che garantisca tempi ragionevoli di intervento per il soccorso al macchinista (o al capotreno) che abbia accusato un malore, nonostante le norme in essere (DM 388/2003) prevedano precisi obblighi a carico del datore di lavoro e dell'impresa in genere. Nel settembre del 2005 – per citare uno dei mille casi che accadono in Italia – nella galleria del Lupacino, in Toscana, un treno di ALn è rimasto fermo per alcune ore senza che fosse possibile chiedere un intervento di soccorso in quanto i telefoni erano praticamente inutilizzabili a causa dell'assenza di segnale, con il fumo che rendeva irrespirabile l'aria all'interno della galleria, e con i viaggiatori che scalpitavano. Il povero capotreno ha dovuto percorrere più di un chilometro di massciata (i camminamenti a norma non esistevano) prima di uscire dal tunnel e recarsi dal capostazione della (per fortuna)

