

LICENZIATO...

PER SICUREZZA



DI ALESSANDRA VALENTINI

Licenziato..... per sicurezza

Breve storia di diritti distorti

di Alessandra Valentini

*Sentite che suono metallico
gli addetti ai lavori lo
chiamano UOMO MORTO*

(...)

*il conducente non ha avuto un infarto
il conducente non è svenuto
il conducente non ha avuto un ictus
il conducente non si è suicidato
il conducente non si è paralizzato
il conducente non ha perso la memoria
il conducente non ha bisogno di soccorsi
il conducente non è ancora morto*

*per tranquillizzare il padrone delle
ferrovie il conducente ha azionato il
vacua ogni 55 secondi*

*Siamo nel mese di marzo 2006
In retromarcia nel passato remoto*

(...)

(Vacua, Katia Kattiva)

*"La mano d'opera sotto elencata è diffidata ad
abbandonare il cantiere.*

*Salani Metello, Donnini Aminta, Lippi
Ferdinando". (Metello, Vasco Pratolini)*

Una storia esemplare, questa dei ferrovieri che hanno denunciato le condizioni dei treni su cui lavorano e sui quali tutti noi viaggiamo. Una questione di sicurezza, di chi lavora e di chi viaggia. I lavoratori ne parlano pubblicamente utilizzando la trasmissione *Report* e l'azienda Trenitalia, in contrapposto, applica nei loro confronti il "massimo della pena". Licenziati. Questo avvenimento ci colpisce, ci interroga e pretende, dalle istituzioni che hanno competenza sulle politiche del lavoro, una risposta. Dice la Costituzione che l'Italia è una Repubblica fondata sul lavoro, il lavoro è un diritto di cittadinanza e come tale deve essere tutelato e sostenuto dallo Stato. Il caso dei ferrovieri Belfiore, Poggi, Carozzo, Bravadori e De Angelis è emblematico e, se non fosse che si tratta di carne e sangue, simbolico. Come Assessore alle Politiche del Lavoro e della Qualità della Vita della Provincia di Roma, ma anche e di più come cittadina, esprimo tutta la mia solidarietà ai cinque lavoratori. Chi, in situazioni di insicurezza nel luogo di lavoro, denuncia, chi si espone, chi per questo viene colpito da sanzioni o addirittura perde il posto, va sostenuto nella battaglia per affermare i diritti, propri e altrui. Auspico che, contribuendo con questa pubblicazione a rendere nota la vicenda, si possa giungere quanto prima a ristabilire il giusto.

Gloria Malaspina

Assessore alle Politiche del Lavoro e Qualità della vita della Provincia di Roma.

Prefazione

In questi giorni la stampa parla di un enorme buco nel bilancio delle F.S. da rendere problematico perfino il pagamento degli stipendi ai lavoratori.

Eppure per recuperare soldi è stato svenduto l'ingente patrimonio immobiliare, sono stati tagliati alcuni rami secchi ed è stato ridotto il servizio.

La riforma ha prodotto una grave insicurezza nella circolazione dei treni e un peggioramento della qualità.

Il mercato e le liberalizzazioni hanno ribaltato scientificamente la filosofia della sicurezza: da "assoluta" a "probabilistica".

I dati degli incidenti e dei morti registrati in questo cinico passaggio sono sconcertanti.

Per quanto riguarda i macchinisti, a fronte di 7 morti ante riforma, siamo passati a 54. Dalla ferrovia più sicura d'Europa siamo passati a quella forse più insicura.

Ma l'arroganza dei dirigenti, che ancora si ostinano a catalogare queste tragedie come "errori umani", non ha limiti e chi denuncia carenze e pericoli per la sicurezza, come è accaduto ai ferrovieri nella trasmissione *Report*, viene licenziato.

Chi si rifiuta, come Dante, di mettere in azione un illegittimo, pericoloso ed inutile strumento (Vacma) viene licenziato!

Dietro questi licenziamenti non c'è solo l'arroganza di dirigenti incapaci, protesi a difendere la loro filosofia della sicurezza, ma atti finalizzati ad ulteriori risparmi come l'uso di un solo macchinista alla guida dei treni.

La mobilitazione spontanea dei lavoratori, lo spirito di solidarietà dei compagni di lavoro, la difesa dei valori della sicurezza, il largo fronte politico e culturale che si è schierato a fianco dei licenziati per la sicurezza nelle ferrovie, ci fa sperare che vinceremo anche questa fondamentale battaglia.

Promuovere questo libro è uno dei contributi che la Rivista *Ancora in marcia!* e l'Associazione *Sempre in marcia* offrono per la tutela dei diritti e della democrazia nei luoghi di lavoro.

Ezio Gallori *Responsabile della Rivista "ancora IN MARCIA!"*

La mattina del 9 febbraio era una bella mattinata di sole e Piazza Montecitorio accoglieva i ferrovieri con una meravigliosa immagine di Guernica, utilizzata per coprire i lavori di ristrutturazione del palazzo, ma che a me era sembrata (a torto, forse) quasi un segnale positivo di vittoria. Non saprei dire perché: forse il motivo è che faccio parte di quelli per i quali l'ottimismo della volontà prevale sempre sul pessimismo della ragione. L'appuntamento a Montecitorio era per una Conferenza Stampa, promossa dalla storica rivista dei macchinisti *Ancora in Marcia!* e dal Comitato di solidarietà per i quattro ferrovieri licenziati il 4 gennaio 2004, a seguito della partecipazione alla trasmissione *Report*. Si presentava un appello da consegnare al Capo dello Stato per la loro riassunzione. I quattro licenziati di *Report*, Belfiore, Poggi, Carozzo e Bravadori, sono stati duramente puniti dalle Ferrovie per aver fatto semplicemente vedere come si viaggia e si lavora sui nostri treni. Dalle telecamere della Gabanelli è emersa la verità, ovvia per molti ma che i dirigenti di Rfi Spa e Trenitalia Spa vorrebbero ignorare, cioè che si viaggia con poca sicurezza. E chi dall'interno mostra tutto ciò, perché solo chi ci lavora può capire cosa non va, invece di essere ascoltato, viene licenziato. A denunciare questa ingiustizia il 9 febbraio erano in tanti, ferrovieri, delegati Rsu, delegati alla sicurezza, macchinisti, alcuni in divisa, una divisa indossata con l'orgoglio di chi fa bene il proprio lavoro ed ha la consapevolezza di rendere un servizio. La stessa divisa e lo stesso orgoglio di quei ferrovieri e

macchinisti che in tutta la storia del movimento operaio hanno rappresentato un'avanguardia nelle lotte per migliorare le condizioni di vita dei lavoratori. In nome della democrazia, della solidarietà e dei diritti, anche nei momenti più bui e tristi della nostra storia. Quella mattina c'era Ezio Gallori, leader storico dei macchinisti, c'erano anche Roberto, Enrico, Bruno, Luigi, Danilo, Filippo, Mimmo e Dante De Angelis, macchinista e delegato per la sicurezza, che nel suo intervento non ha fatto sconti a nessuno, ricordando che *"I quattro licenziamenti gridano vendetta ed i ferrovieri non si arrenderanno e continueranno la battaglia per loro"*. Pochi giorni dopo queste parole, il 10 marzo 2006, anche Dante è licenziato.

La battaglia in difesa di questi lavoratori è semplice e per questo ancora più ardua, perché è una battaglia per diritti semplici e quindi basilari e fondanti della nostra società: la libertà di espressione, la libertà di denuncia, il diritto a lavorare e viaggiare sicuri. Il diritto ad essere, come ha detto pochi mesi fa Milena Gabanelli al Presidente Ciampi, *"ferrovieri con la schiena dritta"*. Il cuore di tutto questo libro sta proprio qui, in questi diritti elementari, i più difficili da difendere, perché su di essi e su coloro che ad essi hanno deciso di dedicare la propria vita non ci può essere trattativa.



1.1 Ferrovie italiane: disservizio pubblico

Erano le ferrovie più sicure d'Europa, avevano due macchinisti. Oggi le ferrovie italiane si stanno adeguando agli "standard europei" in fatto di insicurezza. Tagli alla manutenzione ordinaria e straordinaria; licenziamenti e ulteriori riduzioni del personale di macchina, viaggiante e della manutenzione (dalle 106.180 unità del 2000 alle 97.600 del 2005); "spezzatino" delle Fs in una miriade di società diverse: Rfi Spa, Trenitalia Spa, Italferr Spa, Ferservizi Spa, Fercredit Spa, Grandistazioni Spa, Centostazioni Spa, ognuna col suo Consiglio d'Amministrazione. Insomma le nostre vecchie ferrovie non le riconosciamo proprio più, con tutte le divisioni, anche dentro Trenitalia tra merci, viaggiatori, alta velocità ed i conseguenti scaricabarile su responsabilità ed interventi. Questo è l'andamento delle ferrovie italiane da diversi anni, comprensivi delle gestioni Cimoli e Catania; per un po' il sistema ha retto, ora siamo al collasso, alla crisi, una crisi che viene da lontano. Venti anni di tagli con la riduzione di 120 mila dipendenti, ai quali fanno da contro altare il numero di dirigenti, gli unici ad essere aumentati: nel 1995 le ferrovie contavano 962 dirigenti, nel 2005 siamo a quota 1200. Intanto le iniziative intraprese dall'Azienda e, fino ad ora, dal governo hanno seguito l'indirizzo di maggior guadagni e minor sicurezza. Anche la rete ha

subito una cura dimagrante, passando da 16.183 Km nel 1985 agli attuali 15.915. Il Gruppo Fs, dal quale poi derivano a cascata tutte le altre società, è per il 100% nelle mani del Ministero del Tesoro, circostanza questa che rende le Fs ancora un servizio di interesse pubblico e strategico di proprietà dello Stato. Ma al di là della forma, che pure in questo caso è sostanza, la più grande azienda statale in realtà ha scelto una politica degna della peggiore tradizione del privato, non solo in fatto di profitti e sicurezza ma anche in tutte le altre scelte che attengono il trasporto ferroviario, e che sono portate avanti dall'Azienda in modo unilaterale e autarchico, senza la ricerca di quella sinergia e collaborazione con l'utenza - che comunque dovrebbe ricevere un servizio pubblico - e con i lavoratori. Verso questi ultimi assistiamo ad un progressivo inasprirsi dei rapporti, causato dall'atteggiamento autoritario dell'Azienda, come vedremo anche più avanti. Sul fronte dei viaggiatori la situazione non è migliore, facciamo un esempio semplice ma significativo di quelle che sono le scelte di Fs del tutto scollegate dalle reali esigenze: Trenitalia, che si occupa della gestione del materiale rotabile e della redazione degli orari, pochi mesi fa ha pubblicato i nuovi orari creando forti proteste tra i pendolari, appoggiati spesso anche dalle Regioni, tanto da dover tornare sui propri passi e ripristinare orari più ragionevoli per lavoratori e studenti. Ed è sempre secondo questa ottica che il trasporto locale e pendolari - quello che coinvolge il maggior numero di utenti - è diventato la "*Cenerentola*" del trasporto su rotaia: non solo incidenti, ma ritardi, incuria e sporcizia sono all'ordine del giorno. L'Italia sui binari sogna l'Alta Velocità, anzi Fs investe su di essa, con interventi di facciata o servizi rivolti ad una

élite di viaggiatori, ma contemporaneamente l'Azienda non ha provveduto a mettere in sicurezza l'intera rete esistente. Una rete attraversata dai cosiddetti "*buchi neri*", cioè veri e propri black out di tecnologia nei sistemi di "ripetizioni segnali". Allora si verifica il paradosso di treni che hanno a bordo la strumentazione per la "ripetizione segnali" (specie di piccolo radar che consente al macchinista di sapere l'aspetto dei segnali prima di vederli) ma viaggiano su binari che ne sono sprovvisti. La tecnologia di cui ci sarebbe bisogno sull'intero territorio si chiama Sistema di controllo della marcia del treno (Scmt), da affiancarsi al sistema di ripetizione segnali. Attualmente questi sistemi sono operativi su 4.384 km della rete nazionale su i circa 16 mila complessivi, cioè solo un quarto della rete è coperto. Il Gruppo Fs promette per i prossimi anni una copertura su circa 10.000 Km, mentre i restanti 6.000, la cosiddetta rete secondaria, resterebbero sprovvisti di apparecchiature, ad eccezione del dispositivo a Uomo Morto, di cui parleremo tra breve e di un Ssc (Sistema sostegno condotta), che è una sorta di telepass su rotaia.

Se guardiamo lo stato del materiale rotabile in circolazione la situazione non è migliore, il materiale è vecchio: le locomotive diesel per il trasporto regionale hanno un'età media di 23,8 anni, quelle elettriche si fermano a 21,3, le motrici diesel cargo hanno 31,4 anni mentre i vagoni delle vecchie "littorine" - ancora numerose - arrivano ai 44. Locomotori e carrozze vecchie ma che vengono molto più utilizzate, dato l'aumento degli utenti. Paradossalmente ad un maggior utilizzo corrisponde una minore manutenzione ed una riduzione dei depositi per le piccole e grandi riparazioni. In questo scenario dal 1986 ad oggi contiamo 129

disastri ferroviari e più di 50 macchinisti morti. Ma la parola d'ordine è tagli e ancora tagli: meno personale, più appalti esterni. Queste le ricette dell'azienda, che vuole abbattere ancora i costi riducendo i macchinisti da due ad uno (cosa già attuata su alcuni treni). L'introduzione di un solo macchinista non è una leggenda metropolitana o una cosa lungi da avvenire, ma essa è stata ufficialmente stabilita da Rfi nel 2002 con le Disposizioni 35 e 36 riguardanti la formazione dell'equipaggio di macchina. Un solo macchinista, affiancato dal sistema Uomo Morto, o Vacma (anche là dove non c'è alcuna tecnologia di ausilio alla guida), che nulla aggiunge sul fronte della sicurezza ma serve solo a dimostrare che il macchinista è vivo finché riesce a pigiare un pedale. Ancora una "soluzione" prospettata dalle Ferrovie che risponde più alle logiche di mercato che a quelle del servizio pubblico. Quel servizio che non hanno i viaggiatori di serie "b": i pendolari della Roma-Cassino, come quelli di Crevalcore, Rometta Marea, Palagianello o quelli di Porretta Terme a Bologna. Ne ricordiamo solo alcuni ed il bilancio, tra morti e feriti, è quello di un paese in guerra. 20 dicembre 2005, stazione di Roccasecca: 2 morti, circa 70 feriti, 10 gravi; 7 gennaio 2005, stazione di Crevalcore: 17 morti e 50 feriti; 13 settembre 2004, treno Cuneo-Torino: 2 morti e 30 feriti; 14 maggio 2003, Roma, scontro tra Intercity: 12 feriti; 1 ottobre 2003, Porretta Terme: 1 morto e 127 feriti. Ci fermiamo qui per non proseguire con una lista drammatica di eventi. Una lista che tiene insieme tristemente lavoratori e viaggiatori, uniti dall'emergenza sicurezza.

Ma se i treni non sono sicuri di chi è la colpa? Dopo indagini e qualche commissione di inchiesta, spesso il responso è "*errore umano*". A noi non basta.

1.2 Che cos'è l'Uomo Morto e perché non ci piace

L'Uomo Morto, che in francese diventa Vacma (*veille automatique control par mantein d'appui*) e *dead man* in inglese, *hombre muerto* per gli spagnoli, è un dispositivo che le ferrovie italiane avevano introdotto già nel 1939; dopo oltre 60 anni Rfi nel 2002, con la Disposizione n. 35, "*Presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni - Incombenze del personale dei treni serviti da mezzi di trazione attrezzati con il dispositivo di controllo della presenza e della vigilanza dell'agente addetto alla condotta (Vigilante)*", ha pensato di reintrodurlo. È un pedale tipo quello delle macchine da cucire, sul quale il macchinista deve sempre tenere il piede pigiato e risollevarlo almeno ogni 55 secondi (sui treni ad alta velocità arriviamo a 18 secondi), per ripigliarlo entro due secondi e mezzo. Lo stacco dei due secondi e mezzo è annunciato anche da un assordante squillo. Se il macchinista non fa tutto ciò, continuamente e nei tempi di cui sopra, il treno si blocca. Da questa breve descrizione si comprende l'assurdità di un simile meccanismo. Oggi nell'era tecnologica, ma anche nell'era in cui Fs vuole mettere un solo macchinista al posto di due, l'Uomo Morto viene ripescato dal passato dell'era fascista. Un meccanismo micidiale, che induce movimenti ripetitivi, posture innaturali e faticose, ma soprattutto deconcentra il macchinista dalla vigilanza sulla tratta e sulla complicata attrezzatura di bordo. Un meccanismo bocciato senza appello dai macchinisti ed oggetto di vertenza tra sindacati ed Azienda. Da diversi mesi, infatti, i macchinisti delle ferrovie italiane con i loro Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza in prima linea stanno portando avanti azioni di protesta contro la reintroduzione del Vacma, fino ad adottare

una serie di misure di autotutela rifiutando di guidare quei locomotori attrezzati con l'Uomo Morto. Tra questi macchinisti Dante De Angelis.

Sul fronte sindacale, intanto, rimangono inapplicati sino ad oggi gli accordi nazionali firmati il 19 aprile, il 23 giugno 2005 e il 25 gennaio 2006 tra Ferrovie e Sindacati, che prevedevano l'eliminazione del pedale e la sua disgiunzione dalle apparecchiature di sicurezza. Su questo versante il Vacma non ha portato vantaggi, visto che esso era installato sui treni degli incidenti di Crevalcore e Roccasecca. L'unico intervento di "sicurezza" prodotto dal Vacma è il blocco del treno se il macchinista non pedala, cioè sviene, si sente male o cose simili, funzioni oggi svolte, insieme a mille altre, dal secondo macchinista. Il pigiare e rilasciare quel pedale non dimostra affatto che il macchinista abbia ad esempio visto bene i segnali, mi spiego: uno può pigiare il pedale ogni 55 secondi - anche perché la ripetitività del gesto ha innescato un automatismo - e scambiare un rosso per un verde. L'Uomo Morto incide negativamente sulla concentrazione e l'attenzione del macchinista, generando così un elemento di pericolosità: l'attenzione del macchinista viene sistematicamente riportata all'interno della cabina di guida, mentre la condizione essenziale per la sicurezza intrinseca del sistema è quella di rivolgere la massima attenzione in via continuativa agli eventi esterni ed ai segnali. Lo provano numerosi studi internazionali e il pronunciamento di diverse Asl. L'inadeguatezza della strumentazione è stata confermata da esperti in medicina del lavoro ed in ergonomia e da valutazioni di importanti istituzioni come l'università Tor Vergata di Roma, il Politecnico di Milano ed il "Coordinamento Tecnico Interregionale della Prevenzione nei luoghi di Lavoro" delle Asl, tutti unanimi

nel ribadire che il sistema è molto dannoso. La Asl di Livorno il 17 maggio 2005 scriveva a Trenitalia che: *"l'attrezzatura Vacma è inidonea ai fini della sicurezza e della salute dei lavoratori"*. La Asl di Bologna, nella indagine svolta per conto della Procura, nelle conclusioni del marzo 2006, ha dichiarato: *"Si può rispondere in modo fondato al quesito posto dall'Autorità Giudiziaria: se nella vicenda del dispositivo Vacma sussistano dei fatti di rilievo penale ed in caso affermativo quali norme risultino violate. La risposta è affermativa"*.

Ed inoltre *"si rilevano a carico di Trenitalia inosservanze in materia di igiene e sicurezza del lavoro, in quanto il Vacma introduce nuovi elementi di ripetitività, monotonia e costrittività"*, il pedale obbliga i macchinisti *"ad assumere posture incongrue in postazioni di lavoro (...) già carenti da un punto di vista ergonomico e induce una possibile riduzione della vigilanza esterna, derivante dalla costrizione ad una maggiore attenzione verso l'interno della cabina di guida"*.

1.3 Le lotte dei macchinisti contro l'Uomo Morto, gli accordi e i "Vacma day"

A cura di Agostino Nicoletta e Nino Catalano, Macchinisti, RIs di Genova

L'opposizione dei macchinisti al dispositivo Vacma ha inizio nel 2001, quando Trenitalia Divisione Cargo decide di attrezzare i suoi locomotori con il solo Uomo Morto e prova ad istruire i macchinisti in esercizio, inviando un Capo Deposito Istruttore durante un normale servizio con locomotiva attrezzata di pedale. Il generale rifiuto

del personale ad accettare tale istruzione fa desistere l'Azienda da tale tentativo.

Nel 2002 però Trenitalia torna alla carica; nel frattempo ha reso inscindibile l'Uomo Morto dal più avanzato sistema Scmt (sistema controllo marcia treno) comprendente anche la "ripetizione segnali" che i macchinisti utilizzano già da anni, apprezzandone le funzioni di sussidio alla guida. Trenitalia inizia a riattrezzare le locomotive. Cambia anche la formazione: una vera giornata di scuola, divisa tra parte teorica e parte pratica, con un locomotore dedicato lungo una linea attrezzata in un orario di scarso traffico. In questa situazione, e partendo dai macchinisti della ex Divisione Cargo (ora Global Logistic), è stato più difficile opporsi all'apparecchiatura, un po' per miopia rispetto alle evoluzioni future, un po' perché l'atteggiamento degli stessi Istruttori tendeva a smontare chi si opponeva. Comunque, una parte non trascurabile di macchinisti rifiutò l'abilitazione pratica, subendo sanzioni da Trenitalia Global Logistic in maniera assai difforme sui vari territori. Mentre in Liguria veniva dato il massimo della multa, da altre parti si arrivava dai 3 a 7 giorni di sospensione.

Il ricorso dei lavoratori sanzionati ai Collegi di Conciliazione e Arbitrato, promossi dall'Orsa Macchinisti Uniti nelle varie Regioni, ebbe risultati assai diversi: in alcune regioni i presidenti diedero ragione a Trenitalia, in altre diedero ragione ai lavoratori e ai loro Rappresentanti.

Ci fu anche una terza via: rendendosi conto delle difficoltà e delle ripercussioni, alcuni presidenti decisero di rinviare in attesa di sviluppi e in alcune realtà, come quella di Genova l'U.R.L.M.O, si decise dopo quasi 2 anni di non nominare nessun presidente di collegio. Intanto il personale abilitato sempre più spesso trovava

in servizio locomotive attrezzate con *Scmt-Vacma* non escludibile e cominciò a rifiutarle, ricevendo sanzioni fino a 7 giorni di sospensione. In questa situazione, in attesa della nomina da parte della Direzione provinciale del lavoro dei presidenti di collegio per la conciliazione delle sanzioni disciplinari e con l'accordo nazionale firmato il 19 aprile 2005, si arriva ai primi di giugno dello stesso anno.

Le Organizzazioni Sindacali regionali della Liguria, spinte dai Rsu e Rls del personale di macchina, indicano 10 giorni di protesta, durante i quali i macchinisti rifiutano le locomotive con l'Uomo Morto, dandone avviso a Trenitalia e alla Commissione di garanzia sugli scioperi. L'Azienda, preparata alla protesta, riesce a ridurre i disservizi, pur non riuscendo ad evitare soppressioni anche clamorose (a Parma una macchinista rifiuta in cambio volante una locomotiva del Diretto Bologna-Genova; treno soppresso e nessuna contestazione). Il 23 giugno le OO.SS. nazionali firmano un ulteriore accordo sul Vacma e la protesta Ligure viene sospesa. Passa l'estate ma le locomotive con l'Uomo Morto anziché diminuire continuano ad aumentare in barba ai due accordi firmati.

A fine settembre, a seguito di un esposto presentato in estate da tutti i Rls del macchina della Liguria, le Asl decidono di fare un sopralluogo sui locomotori attrezzati con solo Vacma o con Scmt-Vacma. Ciò determina in data 17-11-05 una prescrizione e una disposizione della Asl 3 di Genova a carico di ogni singolo Responsabile Territoriale delle strutture di cui si compone Trenitalia. La Asl ravvisa le violazioni al **Dlgs. 626/94**, denuncia pericoli per la salute dei lavoratori e per la sicurezza della circolazione e intima la disattivazione delle apparecchiature Vacma esistenti.

In Piemonte, intanto, le Organizzazioni Sindacali regionali organizzano una giornata, il 18 novembre, denominata "*Vacma-day*", nella quale i macchinisti si rifiutano di usare l'Uomo Morto.

L'adesione è alta ma causa pochi problemi a Trenitalia, che si era organizzata facendo arrivare locomotori non attrezzati per il tempo necessario. In Liguria si organizzano assemblee per informare su quanto emesso dalla Asl, i sindacati regionali invitano i macchinisti ad autotutelarsi rispetto alle prescrizioni, rifiutando i locomotori a partire dal 1 dicembre 2005. Per la stessa data viene indetto il "*Vacma-day*" nel Lazio che avrà un ottimo successo, seppur limitato a quel giorno.

In Liguria il rifiuto dell'Uomo Morto è massiccio, e niente viene fatto da Trenitalia per limitare i disagi dei viaggiatori: ogni giorno vengono soppressi una cinquantina di treni regionali, alcuni IC e Espressi e un numero imprecisato di treni merci. La situazione si fa ogni giorno più pesante per le proteste dei viaggiatori, dei loro rappresentanti e delle Istituzioni Regionali, ma il personale di macchina non molla e prosegue l'autotutela fino a quando il Prefetto di Genova interviene, forte anche di una indicazione della Commissione di Garanzia sugli scioperi che sanziona questa protesta e i "*Vacma-day*" organizzati in altre regioni (Marche, Umbria, Abruzzo, Puglia, Lombardia). Il 15 dicembre 2005 i macchinisti di Trenitalia vengono precettati per motivi di ordine pubblico, impedendo loro di poter esercitare il diritto, costituzionalmente garantito, a tutelare la propria salute e garantire la sicurezza di lavoratori e viaggiatori. Contro la precettazione è stato presentato ricorso al Tar della Liguria.

1.4 Da Crevalcore a Roccasecca: "Mai più"

Raccontare e ricordare tutti gli incidenti ed i disservizi delle ferrovie nel corso degli ultimi anni non è un lavoro che può addirsi a questa nostra pubblicazione ed alle nostre forze. Ma per comprendere la vicenda del licenziamento del macchinista Dante De Angelis abbiamo scelto, come premessa temporale e di contenuto, gli avvenimenti dell'anno 2005, un anno tristemente rappresentativo poiché si apre il 7 gennaio con l'incidente ferroviario di Crevalcore (Bologna) e si chiude il 20 dicembre con lo scontro nella stazione di Roccasecca (Frosinone). Due regioni diverse, uguale l'essenza della tragedia: 17 morti e numerosi feriti a Crevalcore, 2 morti e numerosi feriti a Roccasecca, tra i morti ed i feriti anche i ferrovieri; poco conosciuti i nomi delle due stazioni; presente sui treni coinvolti negli scontri l'ormai famigerato Uomo Morto; dalle Ferrovie lo stesso tentativo di liquidare tutto con la formula dell "*errore umano*".

Una formula chiaramente insufficiente ad assolvere le Fs, ree di aver tagliato selvaggiamente su personale e manutenzione, abbassando all'origine gli standard di sicurezza. L'errore umano, qualora si verificasse, dovrebbe essere evitato e prevenuto dalla tecnologia e dai controlli. Parlare di errore umano non rassicura chi ogni giorno viaggia sui treni, ma soprattutto non rende giustizia a chi ogni giorno lavora sui treni e rischia sulla propria pelle per le falle di un sistema che abbatte i costi e gioca con la sicurezza. Non rende giustizia a chi resta, a chi dei morti conosceva nome e volto, a chi in quei morti non vede semplici numeretti con cui giocare nelle statistiche di fine anno. Ma la formula assolutoria per le Fs ed infamante per i lavoratori (in genere chi avrebbe commesso l'errore umano è il macchinista che è

morto), per quanto riguarda Crevalcore, non ha convinto nemmeno la Procura di Bologna che ha iscritto nel registro degli indagati per disastro ferroviario colposo dieci dirigenti di Rfi, tra i quali figura anche Mauro Moretti, amministratore delegato di Rfi, interrogato ad aprile sui fatti di Crevalcore.

Al di là delle indagini il punto è che nell'era dei maxi schermi nelle stazioni, a Crevalcore come a Roccasecca, mancava un dispositivo - a suo modo semplice e meno costoso degli schermi al plasma - cioè il sistema ripetizione segnali, che avrebbe evitato i disastri. All'indomani di Crevalcore i ferrovieri, riuniti in assemblea il 12 gennaio a Bologna, per affrontare ancora la questione sicurezza, si sono costituiti nel *Coordinamento 12 gennaio*. Il primo atto è stato un esposto-denuncia contro le Fs per quella tragedia. Tra gli otto firmatari dell'esposto anche Dante De Angelis. Il secondo è stata la proclamazione di uno sciopero nazionale autoconvocato dai Rls per il giorno 16 gennaio e che registrò un'altissima adesione. Il Gruppo Fs, sempre più Azienda e sempre meno servizio pubblico, ha lasciato inascoltato il grido che era venuto dal *Coordinamento 12 gennaio*: Mai più Crevalcore. Anzi, nonostante l'incidente di Roccasecca ed il più recente incidente di Garbagnate (14 marzo 2006) nel quale è morto "solo" il macchinista, le Fs hanno inasprito il loro atteggiamento verso i lavoratori che si occupano di sicurezza, fino ad arrivare alla misura estrema ed intimidatoria con il licenziamento di Dante De Angelis, delegato alla sicurezza e da anni in prima linea contro l'introduzione dell'Uomo Morto. Ma, nonostante le ritorsioni dell'Azienda, quel "mai più" risuona nell'impegno continuo dei ferrovieri, delle loro Rsu, dei Rls, di parte del Sindacato di categoria ed

anche dei tanti comitati pendolari sorti spontaneamente in questi anni, e che insieme ai lavoratori rivendicano più sicurezza e più servizio pubblico.

1.5 Il disastro ferroviario di Roccasecca

Articolo di Dante De Angelis pubblicato su La Rinascita del 20 gennaio 2006

Il disastro ferroviario di Roccasecca, il 20 dicembre, non doveva accadere. Non era ancora trascorso un anno da quando, sulla linea a binario unico tra Bologna e Verona un treno regionale presumibilmente a causa della fitta nebbia, a Crevalcore, non rispettava un segnale rosso e si schiantava contro un treno merci che viaggiava in senso opposto. Vi furono 17 morti, forti polemiche, il cordoglio nazionale, proteste sindacali e l'impegno a che non accadesse mai più. E' passato un anno da quel tragico 7 gennaio e, come se un secolo di scoperte, tecnologie, innovazioni, progresso e disastri non avesse insegnato nulla, un altro treno, privo delle attrezzature minime di ausilio alla guida - la ormai famosa ripetizione segnali - nella stazione di Roccasecca ha tamponato il treno che lo precedeva. Tanti feriti, poi due vittime, ancora le polemiche, qualche balletto di poltrone e la rabbia dei ferrovieri che negli anni dei navigatori satellitari, delle alte velocità, e delle pubblicità con i supereroi, guidano ancora il treno come lo guidavano i macchinisti delle locomotive a vapore. Sembra impossibile ma è proprio così: il treno 2361 partito da Roma e diretto a Campobasso viaggiava a vista, con gli occhi, le mani e la destrezza del macchinista esattamente come facevano i musci neri delle vaporeiere. Con la paradossale aggravante che sul tratto interessato, tra Roma e Cassino, il

binario in realtà è attrezzato per trasmettere a bordo le informazioni ma le cabine di guida delle automotrici diesel 663, che collegano il Molise a Roma, non hanno a bordo l'apparecchio ricevente. A Crevalcore era il contrario: il treno era attrezzato con le più moderne tecnologie per ricevere a bordo il segnale di prudenza ma la linea non era in grado di trasmetterlo. Due tragedie, due scenari identici in cui l'assenza di ausili per la guida è stata una causa determinante. Qualcuno già grida all'errore umano ma i ferrovieri che conoscono i dettagli dicono che non si può lasciare solo un lavoratore quando un suo banale errore può avere effetti catastrofici, né ci si può fidare di impianti elettrici di stazione che subiscono interferenze manutentive durante il normale traffico dei treni. A pochi metri dal luogo dello scontro, nella stazione di Roccasecca passano i binari dell'alta velocità Roma Napoli dove i treni viaggeranno, con sistemi molto sofisticati che promettono prestazioni eccezionali sotto il profilo della sicurezza, addirittura a 300 Km/h. La differenza tra le sacche di arretratezza tecnologica e le punte avanzate dell'innovazione ferroviaria in Italia hanno raggiunto livelli intollerabili e producono effetti devastanti: da una parte vengono assorbite risorse ingenti per progetti faraonici, mentre dall'altra i treni dei pendolari e della gran parte di viaggiatori italiani soffrono di carenze finanziarie, di minor attenzione alla funzionalità, al confort e addirittura alla sicurezza. E' proprio il caso dei treni per Campobasso, sui quali non sono state mai installate le apparecchiature di ripetizione segnali ma è stato installato il famigerato pedale a Uomo Morto che il macchinista deve azionare continuamente per tutto il tempo di lavoro, pena la fermata automatica del convoglio.

Dalla responsabilità di queste scelte, occorre dirlo, non sono immuni le istituzioni regionali che hanno acconsentito che quei treni viaggiassero in condizioni di arretratezza e che non hanno obbligato le Fs all'interno dei contratti di servizio ad adottare tutte le tecnologie di sicurezza già in uso su gran parte della rete ferroviaria italiana.

Tutti guardiamo al treno come un elemento necessario per lo sviluppo economico e per la tutela dell'ambiente, ma dall'altra parte lasciamo che anche le scelte strategiche di lungo termine siano compiute da dirigenti che tagliano dove invece serve, e si affannano a migliorare virtualmente, con la pubblicità, il servizio offerto. A partire dalla sicurezza, invece, abbiamo tutti il dovere di intervenire ad ogni livello per modificare concretamente, e non virtualmente, le materiali condizioni delle nostre ferrovie che restano un patrimonio inalienabile dell'intera collettività e che le forze politiche di sinistra, che si candidano a guidare il Paese, hanno il dovere e la responsabilità di salvaguardare per un trasporto sicuro, pubblico e sociale.



2.1 Stazione di Bologna 4 febbraio 2006: c'è chi dice no

Mancano pochi minuti alle ore 12 di sabato 4 febbraio, quando Dante De Angelis, 45 anni, macchinista ferroviere e delegato alla sicurezza del deposito locomotive di Roma S. Lorenzo, prendendo servizio alla stazione di Bologna, si rifiuta di guidare l'Eurostar 9311, perché dotato del sistema a Uomo Morto. La sua azione ed il suo rifiuto avvenivano nel pieno svolgimento del proprio mandato in qualità di rappresentante dei lavoratori per la sicurezza. Come tantissime altre volte, e come da tempo fanno numerosi macchinisti, De Angelis, dichiarando l'insicurezza del dispositivo Uomo Morto per lavoratori e viaggiatori e mettendo in atto una misura di autotutela, chiede la sostituzione del mezzo o la disattivazione del pedale dalla apparecchiatura di sicurezza. I dirigenti di Trenitalia ordinano a De Angelis di guidare quel treno. Il macchinista, compilando il Modello M 40, secondo una procedura che i macchinisti adottano da tempo attraverso modulistica scritta, ribadisce che l'apparecchiatura a Uomo Morto non è idonea sotto il profilo delle norme antinfortunistiche, quindi, per queste ragioni e per le eventuali responsabilità penali derivanti da distrazioni e/o errori durante la guida, l'ordine non può essere eseguito. Trenitalia a questo punto, con una procedura che ha più di qualche smagliatura dal punto di vista contrattuale, ordina a Dante di lasciare il locomotore, facendo passare del tempo. L'ordine viene ritenuto dal

lavoratore illegittimo ed egli può fare rimostranza contro di esso, chiedendone la ripetizione per iscritto. L'ordine ripetuto dell'Azienda di scendere dal treno e lasciare la guida ad un altro macchinista - ordine eseguito da De Angelis - giunge solo con fonogramma alle ore 13,14. Ovviamente il treno ripartirà alla volta di Roma con un ritardo di circa 86 minuti, che Trenitalia vorrebbe imputare a De Angelis e non alla artificiosa - se non premeditata - lungaggine dell'Azienda. Il 4 febbraio Dante non aveva fatto nulla di diverso rispetto a quanto egli ed altri macchinisti e delegati RIs fanno da tempo, dire "no" alla follia pericolosa dell'Uomo Morto.

Lo stesso no e nella stessa stazione lo avrebbe detto anche un altro macchinista, Domenico Romeo, una settimana dopo. Per Domenico Trenitalia impiega 21 minuti per far ripartire il treno.

L'anomalo e persecutorio atteggiamento di Trenitalia si palesa subito quel 4 febbraio: De Angelis, rientrando come passeggero su quello stesso treno, l'Eurostar 9311, con tanto di comando, viene multato di 25 euro perché non aveva la prenotazione. Questo è solo l'inizio.

2.2 10 marzo 2006:

licenziato! Diritti e 626

Venerdì 10 marzo Trenitalia ha inviato, senza preavviso, la lettera di licenziamento a De Angelis, macchinista e delegato sindacale per la sicurezza. Si è interrotto il rapporto di fiducia: con queste poche parole Trenitalia mette fine ai 25 anni di lavoro di Dante alla guida dei treni.

La notizia del licenziamento arriva proprio mentre è in corso il Coordinamento Nazionale dell'Orsa - Macchinisti Uniti, sindacato di cui Dante è stato dirigente fino al 17 febbraio 2006. La riunione è di quelle difficili, ma la notizia del licenziamento piomba come una doccia fredda e ricompatta tutti i lavoratori. All'origine del provvedimento c'è il rifiuto, opposto con decisione e coerenza, a guidare un treno munito del sistema Vacma. Da oltre due anni molti macchinisti e RIs iscritti ai vari sindacati, si stanno rifiutando di guidare treni dotati di Vacma. Dal 2003 fino agli inizi del 2005 l'Azienda ha emanato sanzioni individuali nei loro confronti, sanzioni delle quali i lavoratori hanno sempre potuto dimostrare l'infondatezza, fino al punto che dai primi mesi del 2005 al marzo 2006, Trenitalia non aveva più sanzionato per tale rifiuto nessun lavoratore.

Dopo questa "tregua", alla quale l'Azienda era stata costretta dalla mobilitazione dei lavoratori e dal capillare ed attento lavoro dei RIs, che hanno saputo coinvolgere nella vertenza contro il Vacma Asl e Procure di varie zone d'Italia, arriva il licenziamento di De Angelis: il primo licenziamento per Uomo Morto. È subito chiaro - e lo testimoniano la tempestività, la quantità e la provenienza delle attestazioni di solidarietà - che il licenziamento di De Angelis colpisce individualmente un lavoratore ma è un colpo che le Fs vorrebbero dare a tutta la lotta sindacale, riducendo al silenzio i lavoratori e mettendo all'angolo i Rappresentanti per la sicurezza. Insomma si è colpito un lavoratore per avvisare tutti gli altri. Ricordiamo che De Angelis è uno degli otto delegati sindacali che presentò un esposto alla Procura di Bologna in cui si denunciavano gravi lacune sulla sicurezza e le responsabilità del Vacma nel disastro

ferroviario di Crevalcore.

Un lavoratore scomodo? Forse. Un ferroviere con la schiena dritta, sicuramente.

Non solo siamo in presenza di un licenziamento ingiusto ed illegittimo, come sostenuto anche dal legale di De Angelis, il Professor Piergiovanni Alleva, ma siamo di fronte ad un preoccupante atteggiamento del Gruppo Fs Spa - azienda che può essere definita un vero colosso - che con questo affondo nei confronti di un lavoratore colpisce le basi dei rapporti tra Azienda, lavoratori, Rls e sindacati. Inoltre pone una forte, fortissima ipoteca sulla legge 626 del 1994 sulla sicurezza sul lavoro, e sulla sua effettiva possibilità di applicazione. Sono troppe, infatti, le storie, provenienti da aziende medie e grandi, nelle quali il copione si ripete identico: il lavoratore bravo ed efficiente, una volta diventato delegato alla 626 diventa improvvisamente - agli occhi del datore di lavoro e non solo - un nemico, oggetto di piccole e grandi angherie: nei suoi confronti vengono mossi richiami e contestazioni, fino ad arrivare in alcuni casi al licenziamento. Il Rappresentante per la sicurezza si trova in una sorta di "terra di nessuno", nella quale deve scegliere se limitarsi a registrare quello che non va in materia di sicurezza, o se contribuire a costruire e ricercare la sicurezza sul posto di lavoro attraverso un percorso fatto anche di denuncia e proposta. Con tale scelta il lavoratore corre il rischio - forse più di un rischio - di rimanere isolato anche rispetto al sindacato ed alle sue richieste.

Ma torniamo al licenziamento: nella lettera del 10 marzo Trenitalia fa riferimento alla contestazione notificata il 21 febbraio, le contestazioni erano riferite all'episodio del 4 febbraio alla stazione di Bologna, cioè al rifiuto di utilizzare il sistema Vacma. Questo il motivo

iniziale contestato dalle Fs a De Angelis. Il 16 marzo arriva una seconda lettera dalle Ferrovie nella quale si ribadisce il provvedimento assunto ma si modifica il capo d'accusa: il licenziamento non è stato dettato dal rifiuto del Vacma, *"ma dai comportamenti susseguenti che hanno provocato grave pregiudizio alla regolarità del servizio"*. Ma i comportamenti se sono *"susseguenti"* hanno una causa, cioè il dire no all'Uomo Morto, una causa che Trenitalia ha già perso con numerose Asl di tutto il territorio nazionale. Dopo le lettere, per 20 giorni Trenitalia si nasconde dietro un imbarazzato e arrogante silenzio, nonostante Oliviero Diliberto, segretario del Pdc, nel corso della trasmissione televisiva di *Ballarò* del 17 marzo, mostrando davanti alle telecamere la lettera di licenziamento, avesse invitato l'Azienda ad intervenire. Dalle Ferrovie nessuna risposta, incuranti della mole di proteste e delle forti prese di posizione da parte di sindacati, politici e semplici cittadini. Solo il 30 marzo il Gruppo Fs interviene pubblicamente sulla vicenda, lo fa a mezzo stampa con una nota denigratoria per il lavoratore e dal chiaro sapore antisindacale, in questa nota aggiusta il tiro, secondo quanto scritto nella lettera del 16 marzo a De Angelis, e parla di interruzione di pubblico servizio, volendo addebitare al lavoratore la colpa del ritardo del treno. Inoltre vi si afferma che De Angelis non rappresenterebbe nessuno: *"Si precisa che Dante De Angelis non ha mandato di rappresentanza sindacale dei lavoratori"* e prosegue affermando che è grave che il sindacato faccia il sindacato, cioè difenda un lavoratore. La nota viene inviata non solo alla stampa ma a tutti i dipendenti Fs, e - ciliegina sulla torta - viene addirittura pubblicata sul sito www.trenitalia.it, negli spazi dedicati ai comunicati e quindi alle notizie utili per l'utenza. Con lo stesso identico testo le Ferrovie

replicano all'interrogazione parlamentare presentata da Oliviero Diliberto.

Un comportamento anomalo, un atteggiamento persecutorio, è quello che Trenitalia adotta quando "dimentica" che De Angelis è stato eletto Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza con il 55% delle preferenze e ha ricoperto incarichi nazionali e territoriali nel sindacato Orsa.

Quanto all'interruzione di pubblico servizio l'Azienda fa un altro buco nell'acqua, poiché tale accusa nei confronti di Dante verrà archiviata dal Gip di Bologna a metà maggio.

"Il fatto non ha trovato riscontro (...). La gran parte del ritardo contestato - scrive il Magistrato - non è in alcun modo addebitabile a condotta volontaria del medesimo (De Angelis)". Ed inoltre si conferma che la condotta tenuta dal macchinista nel rifiutare il Vacma è conforme alla prassi in uso.

L'Azienda, non contenta del licenziamento, prova la via dell'isolamento.

Il tentativo cade nel vuoto, anzi si scontra con la voglia di giustizia. Infatti, se passasse questo licenziamento, saremmo di fronte ad un arretramento di tutte le conquiste sindacali. Il sindacato ne uscirebbe sconfitto, non perché non ha saputo tutelare un lavoratore facendolo reintegrare al proprio posto di lavoro, ma perché non è riuscito a far valere i diritti, quelli con la "D" maiuscola.

2.3 Paradossi: "Prescrizione" della Asl di Bologna e non solo

In questa storia, di circostanze che sembrano ovvie, di diritti che sembrano banali, c'è il paradosso dei paradossi: la "Prescrizione" della Asl di Bologna del 9 marzo 2006. Abbiamo già detto che una serie di Asl - titolari ai sensi dell'art. 23 del Dlgs 626 del potere di vigilanza sulle aziende del rispetto della normativa in materia di sicurezza - dal maggio 2005 stanno ripetutamente bocciando su tutto il territorio nazionale il sistema Vacma con contravvenzioni e prescrizioni verso Trenitalia.

Inizia la Asl di Livorno il 18 maggio 2005, poi c'è Genova, Prato, Campobasso e Reggio Calabria ad aprile 2006. Tutte giudicano l'Uomo Morto dannoso, e procedono nei confronti del Gruppo Fs, sanzionandolo con multe per l'installazione del Vacma ed imponendone la rimozione. Ma la "Prescrizione" della Asl di Bologna è per noi una pietra miliare: il 10 marzo Dante viene licenziato dal Gruppo Fs, il 9 marzo (quindi è questione di ore) Trenitalia veniva multata dalla Asl di Bologna per l'utilizzo del Vacma, giudicato pericoloso, distraente dalla guida, inosservante in materia di igiene e sicurezza sul lavoro. Trenitalia riceve dalla Asl di Bologna una contravvenzione per aver violato l'art. 35 del Dlgs 626/94. Alla Procura viene confermato quello che i rappresentanti per la sicurezza denunciano da anni: *"Il Vacma nuoce alla salute dei lavoratori ed è potenzialmente pericoloso per la sicurezza ferroviaria, quindi anche per i viaggiatori"*. Il Vacma introduce *"nuovi elementi di ripetitività, monotonia e costrittività, fonte di fatica psichica e stress"*, obbliga i macchinisti *"ad assumere posture incongrue in postazioni di lavoro"*

già carenti da un punto di vista ergonomico. È plausibile che possa favorire la riduzione della vigilanza esterna, derivante dalla costrizione ad una maggiore attenzione verso l'interno della cabina di guida".

Avete capito bene: Dante è stato licenziato per non aver usato l'Uomo Morto e contemporaneamente la Asl multa Trenitalia per l'uso dell'Uomo Morto.

Leggendo tali dati a questo macchinista avrebbero dovuto dare un premio anziché la lettera di licenziamento.

Per occhi poco "esperti", ma io direi "normali", la storia sembra giunta al termine: dopo le decisioni della Asl di Bologna il licenziamento non sta in piedi. Sembra ovvio. Invece no, sono passati quasi 90 giorni e Dante non è ancora tornato alla guida dei treni.

Come canta De Gregori, *"cercavi giustizia e trovasti la legge"*.

2.4 Intervista a Dante De Angelis

A tre mesi dalla lettera di licenziamento cosa è successo e a che punto è la vicenda?

Dopo alcune proposte dell'Azienda impraticabili sul piano giuridico, siamo davanti ad un irrigidimento delle posizioni, anzi c'è una vera e propria aggressione nei miei confronti attraverso una campagna interna e tramite agenzie stampa. Una campagna di disinformazione con il tentativo di denigrarmi di fronte ai ferrovieri e all'opinione pubblica.

Naturalmente ti riferisci al comunicato diffuso da Trenitalia dopo 20 giorni di silenzio, che si è trasformato in nota di Fs a tutti i dipendenti: non si tratta anche di un tentativo di far fallire le iniziative di solidarietà dei lavoratori?

Temo di sì ma credo che abbiano sbagliato i loro calcoli,

perché tra i ferrovieri è chiaro che se passa il mio licenziamento è tutto il mondo del lavoro ad arretrare. *Trenitalia con quel comunicato ha chiamato in causa brutalmente i sindacati, rimproverandoli di difendere un lavoratore...*

Con sensibilità e livelli di mobilitazione diversi anche loro hanno capito che con questo atto inusuale le Fs non hanno licenziato solo me ma vorrebbero licenziare anche il sindacato.

Se Trenitalia pensava di far passare sotto silenzio il tuo licenziamento ha sbagliato ancora i suoi calcoli: il livello di partecipazione a questa vicenda è stato altissimo, così come la risonanza esterna. Cosa è accaduto in questi giorni?

Da subito è stato chiaro il collegamento del mio licenziamento con la questione della sicurezza ferroviaria e delle libertà sindacali. Ho ricevuto moltissime manifestazioni di solidarietà e di sostegno dai ferrovieri, da tanti esponenti del mondo politico e sindacale - ringrazio in modo particolare Oliviero Diliberto - e da moltissimi cittadini. Inoltre numerosi Enti Locali si sono pronunciati con o.d.g non solo di solidarietà ma che chiedono la mia riassunzione. I partiti del centrosinistra hanno presentato interrogazioni parlamentari. Insomma, in questi giorni sicuramente difficili, posso dire di non essere stato solo.

Dante, torniamo alla nota dell'Azienda: ti contestano di non rappresentare i lavoratori e ti attribuiscono la responsabilità del ritardo del treno Eurostar da Bologna.

Avevo incarichi a livello nazionale nell'Orsa e sono stato eletto delegato per la sicurezza. Questi sono i fatti. Quanto al ritardo esso è dovuto alla mancata assunzione di responsabilità del dirigente aziendale di Bologna che,

a norma di regolamento, doveva ribadirmi per iscritto l'ordine di abbandonare il locomotore dopo il mio rifiuto di prestare servizio, quell'ordine ribadito e' arrivato solo alle 13.14, dopo oltre un'ora e via fonogramma da Roma. E' evidente - come confermato dal magistrato di Bologna - che il ritardo non era attribuibile a me.

Come ha potuto l'Azienda sollevare la questione che tu non saresti un rappresentante dei lavoratori?

Non so spiegarlo. Forse qualcuno dei dirigenti non conosce l'esistenza della 626. Questo licenziamento ha comunque mostrato che l'impianto normativo vigente non è sufficiente a tutelare i lavoratori.

Le prossime mosse?

Ho attivato le procedure di conciliazione obbligatoria preliminari al ricorso in tribunale, assistito dal Professor Alleva. Intanto proseguono tutte le iniziative di sensibilizzazione, mobilitazione e lotta.

La domanda è banale, ma cosa chiedete?

Io chiedo l'annullamento del licenziamento perché ingiusto, e chiedo di riprendere a fare il mio lavoro, continuando a svolgere attività sindacale sui temi della sicurezza. Finché avrò la fiducia dei miei compagni di lavoro.

2.5 Dalla parte dei lavoratori: la voce ai Rls

Per capire dall'interno il ruolo dei Rls abbiamo realizzato una serie di brevi interviste. Quattro domande sono rivolte indistintamente a tutti i Rls, la quinta riguarda solo coloro che sono macchinisti. Le domande:

- 1) Come Rls qual è la difficoltà maggiore che hai incontrato?
- 2) Hai avuto problemi disciplinari legati al tuo incarico?

- 3) Una cosa che proprio non va della legge 626...
- 4) Come definiresti, con una frase, il tuo rapporto di Rls con il sindacato?
- 5) (Solo se macchinista) Usi il pedale a Uomo Morto? Se no, hai ricevuto sanzioni?

Salvatore Messina, settore *Macchina Fs, Filt-Cgil, Verona*

- 1) Mancanza di riscontro o tempi lunghi da parte aziendale alla risoluzione delle problematiche o alle richieste che si fanno.
- 2) No.
- 3) L'averne demandato alla contrattazione nazionale "il tempo" (definito) necessario previsto dalla direttiva CEE per svolgere la funzione del Rls. In effetti questo si è tradotto in 40 ore annue. Alle Rsu vengono concesse 12 ore mensili.
- 4) Buono.
- 5) Sì. Nel 2004 avevano indetto una protesta sul mancato rispetto delle condizione ergonomiche nell'installare il pedale. La dirigenza ha sanzionato i macchinisti che avevano aderito alla protesta con 7 giorni di sospensione.

Giorgio Zanutto, *bancario, Libero-Falcri, Venezia*

- 1) Ho pochi mezzi e poco tempo a disposizione. 50 ore all'anno sono il nulla, per 150 unità operative e decine di uffici interni, sparsi nel Veneto e oltre. Se non ci metto sabato, domenica, sere, ferie.... E poi, chi mi paga l'avvocato?
- 2) Fino ad oggi non ho mai avuto problemi disciplinari. E' anche vero che non ho fatto "carriera".

- 3) La 626 è la fiera dei sogni, dall'altra parte c'è la realtà. Nella concorrenza con la Cina, non ho capito se la 626 dobbiamo abolirla noi o adottarla i cinesi.
- 4) Aderisco a un sindacato alquanto "indipendente", col quale c'è un buon rapporto. A livello nazionale aderisce alla FALCRI, la quale pone molta attenzione nei confronti dei Rls.

Carlo Castronovo, settore *Macchina Fs*, *Fit-Cisl*, *Palermo*

- 1) Le più grosse difficoltà le ho incontrate nei rapporti con il datore di lavoro, con l'RSPP e con i medici.
- 2) Sì, ho ricevuto una serie di contestazioni, tra cui una di 6 giorni di sospensione, per la quale mi sono rivolto alla conciliazione interna, senza che l'azienda abbia comunicato, dopo mesi, al presidente la pratica.
- 3) Non sono d'accordo con le modeste sanzioni per i datori di lavoro, rispetto ai danni che possono subire i lavoratori, e rispetto ai costi per legalizzare gli ambienti di lavoro.
- 4) Ottimo, di reciproca fiducia e sostegno.
- 5) In Sicilia le linee attrezzate con la ripetizione segnali in macchina sono circa trenta chilometri, anche se stanno attrezzando le macchine per l'utilizzo del Vacma, pur essendoci diverse prescrizioni contrarie a tale strumento. Non ho mai utilizzato il pedale poiché non ho mai condotto macchine provviste di tale strumento.

Roberto Scuto, settore *Macchina Fs*, *Or.S.A.*, *Reggio Calabria*

- 1) La difficoltà maggiormente incontrata è stata la totale mancanza di un significativo flusso relazionale

con il datore di lavoro.

- 2) No, fino ad oggi non ho avuto grossi problemi disciplinari legati al mio incarico.
- 3) Il Titolo IX - Sanzioni, poiché oltre ad essere molto blando, pone sempre agli arresti l'alternativa del pagamento della multa, quindi...
- 4) Un amore non corrisposto.
- 5) Non ho MAI usato "il pedale" e non ho mai ricevuto sanzioni in merito.

Francesco Russo, settore *Officina Fs, Filt-Cgil, Roma*

- 1) La mole di lavoro in relazione al numero di lavoratori e di impianti da rappresentare. I permessi (40 ore annue) insufficienti a poter svolgere con abnegazione il mandato.
- 2) No, ho avuto problemi di discriminazione sul lavoro da parte del mio ex capo dei processi manutentivi.
- 3) La legge esiste, farla applicare deve essere dovere morale di una società civile.
- 4) "Rapporto".

Maurizio Giuntini, *Pers. di Bordo Fs, Filt-Cgil, Pisa*

- 1) La formazione ed in particolare la conoscenza delle procedure per garantire la realizzazione delle richieste.
- 2) Solo nel 2004 , a seguito di alcuni esposti, ho ricevuto nel giro di pochissimi giorni quattro visite ispettive "comandate". Però tutto finì senza conseguenze.
- 3) Alla luce della riforma *Testo Unico* del governo Berlusconi, teniamocela ben stretta così com'è.
- 4) Da libero professionista.

Giuseppe Grillo, settore *Macchina Fs, Or.S.A., Torino*

- 1) L'incapacità del datore di lavoro nel non riconoscere che la "sicurezza sul lavoro" sia un "valore" e non un "costo" facilmente eludibile.
- 2) Nell'estate 2002, insieme al mio collega macchinista sono stato sanzionato con 2 giorni di sospensione.
- 3) Due cose. La prima è che il medico competente possa essere un dipendente del datore di lavoro (art. 17). La seconda è che il tempo di lavoro retribuito dei Rls sia stabilito in sede di contrattazione collettiva (art. 18/4). In Ferrovie il Rls ha solo 40 ore annue di permesso retribuito per espletare il proprio ruolo. Il singolo componente Rsu ha invece 24 giorni all'anno di permesso retribuito. La sperequazione è evidente.
- 4) Reciprocamente costruttivo. Il mio Sindacato, grazie al lavoro dei propri Rls, è stato il primo a denunciare la pericolosità del Vacma per i lavoratori e per i viaggiatori.
- 5) No, perché ho rifiutato la formazione al Vacma. L'azienda si è fermata solo alla contestazione perché ha ritenuto valida la mia giustificazione. Il Vacma è la massima umiliazione che un prestatore d'opera possa subire dal proprio datore di lavoro. Come tanti colleghi Rls dei macchinisti di Trenitalia, ho presentato una denuncia all'Asl di Torino sul Vacma.

Luigi Murru, settore *Macchina Fs, Or.S.A., Cagliari*

- 1) Operare in un contesto che fatica a recepire ed attuare i principi ispiratori e innovativi della 626/94, per l'insufficiente o inesistente azione di coordinamento territoriale svolta dalle Regioni.
- 2) Sì, quando le azioni di autotutela attuate per fare

applicare le misure di prevenzione, comprese quelle disposte da organi di vigilanza, hanno comportato ritardi e soppressione di treni.

3) Deve dare più visibilità alla figura del Rls, prevedendo un rapporto più organico con gli organismi competenti cui affidarne anche la sua formazione e aggiornamento.

4) Un rapporto tra soggetti con finalità differenti laddove il sindacato non attua e valorizza il ruolo di controllo, previsto dall'art.9 della Legge 300, su norme recepite nei contratti di lavoro sottoscritti.

5) L'intervento del Giudice del Lavoro di Cagliari ha creato la condizione per cui, in attesa di giudizio, è tollerato il mancato uso del dispositivo a Uomo Morto.

Marco Bazzoni, *metalmecanico TEM, Firenze*

1) Sensibilizzare i lavoratori alla cultura della sicurezza sul lavoro, in modo che capiscano che la sicurezza non è barattabile con più soldi in busta paga, il rovescio della medaglia non è altro che l'infortunio. Farlo capire è dura. Ancora oggi vengo chiamato (da alcuni lavoratori e dal datore di lavoro) Responsabile dei lavoratori per la sicurezza. Io gli dico rappresentante, non responsabile (c'è una bella differenza).

2) No, non ho mai avuto problemi di questo tipo.

3) L'essere poco chiara in molti articoli, che quindi possono essere interpretati in vario modo. Molte aziende vedono la 626 come un costo (è l'amara verità).

4) Non buono.



3.1 Ferrovieri e sindacati

"Di fronte a questo atto intollerabile abbiamo immediatamente avuto la consapevolezza che per ottenere un risultato positivo era necessario far uscire con tutta la forza possibile la vicenda del licenziamento. Senza se e senza ma. Non si poteva ripetere l'errore iniziale dei 4 di Report, che avevano atteso e mantenuto inizialmente un profilo basso, confidando esclusivamente in una soluzione che sarebbe maturata nel chiuso delle stanze. Esporsi in prima persona e portare all'esterno, sulla stampa, nel mondo politico, tra i pendolari e tutta l'opinione pubblica il licenziamento di un RIs era l'unico modo per dare forza alla protesta e all'indignazione".

Con queste parole Danilo Taborri, Domenico Romeo, Enrico D'Alessandro e Roberto Testa, i delegati, che hanno vissuto in diretta la notizia del licenziamento, spiegano la decisione assunta e le azioni intraprese successivamente.

Così tra il 10 e il 14 marzo si costituisce l'Assemblea autoconvocata dei ferrovieri, annunciata subito dalle parole infuocate di Ezio Gallori, leader storico dei macchinisti e tutt'oggi anima della Rivista *Ancora in marcia!*. *"Stamattina - tuonava Gallori il 10 marzo - ha ricevuto la lettera di licenziamento senza preavviso, uno dei migliori macchinisti. Martedì prossimo ci sarà un'assemblea sul caso".*

La parola d'ordine era denunciare all'esterno una ingiustizia subita da un singolo, mentre faceva una

battaglia di tutti, quella per la sicurezza.

Da qui ha inizio la mobilitazione dei lavoratori e dei sindacati al fianco di De Angelis.

Alla notizia del licenziamento il fronte in difesa del macchinista è unitario, nei toni e nelle dichiarazioni che si susseguono sin dalle prime ore.

Il 10 marzo le segreterie nazionali di Filt, Fit, Uilt, Fast, Ugl e Orsa definivano il provvedimento *"una azione a freddo, del tutto immotivata. È un atto particolarmente grave poiché colpisce un Rls impegnato con passione a contrastare l'introduzione del Vacma. A tale arroganza - proseguono i sindacati - occorre reagire con forza e determinazione.*

Il 14 marzo il macchinista Marco Crociati apriva il fondo di solidarietà per i licenziati, nello stesso giorno si riuniva a Roma l'Assemblea nazionale dei ferrovieri convocata dalla Rsu del deposito di Roma S. Lorenzo.

Un'assemblea partecipata, intensa, commossa, alla fine della quale si stabilì la proclamazione di uno sciopero nazionale, se l'Azienda non avesse fatto marcia indietro. In quella stessa data il sindacato Orsa dichiara che se De Angelis non verrà reintegrato *"si procederà con uno sciopero nazionale"*.

Lo sciopero si farà il 5 aprile su proclamazione dell'Assemblea delle Rsu dei ferrovieri, parteciperà solo l'Orsa.

Lo sciopero riesce pienamente anche se assistiamo al solito balletto di cifre tra dati dell'Azienda e quelli degli organizzatori. Ma per capire l'andamento di quella giornata di lotta bastava guardare le tabelle orarie della Stazione Termini, sulle quali al posto dell'orario dei treni si ripeteva la scritta *"SOPPRESSO"*.

L'appuntamento successivo è il 13 aprile con la seconda Assemblea dei ferrovieri, nella quale è stata ribadita la

necessità di azioni di lotta contro il licenziamento e per portare avanti la vertenza nazionale sul Vacma. Ma le giornate sono scandite anche da altri importanti appuntamenti con iniziative sparse in tutta Italia, che registrano prese di posizione importanti e di solidarietà nei confronti di De Angelis.

Il 30 marzo, in risposta al comunicato di Fs, nel quale - tra l'altro - si voleva insinuare un isolamento del lavoratore rispetto al quadro unitario dei sindacati, Bruno Salustri, coordinatore nazionale dell'Orsa, chiarisce che il sostegno a De Angelis "è arrivato da tutto il fronte sindacale delle ferrovie".

Il 31 marzo i delegati al Convegno della Uil di macchinisti e capodeposito approvano un o.d.g. di "*piena solidarietà al collega De Angelis*", condannando anche loro il tentativo aziendale di rompere l'unità sindacale. Michele De Rose, segretario della Filt-Cgil Emilia-Romagna definisce "*arrogante*" il comportamento di Trenitalia in merito al Vacma e al caso De Angelis. Questi solo alcuni momenti di lotta e di impegno sindacale e di tutti i Rls e Rsu.

Tuttavia sino ad ora è mancata quella azione forte e determinata - promessa dai sindacati il 10 marzo - che avrebbe dovuto svilupparsi in modo unitario da parte di tutte le sigle sindacali, che pure erano state unanimi nel condannare il licenziamento e nel contestare le argomentazioni del Gruppo Fs.

Non è mancato, invece, l'impegno e la solidarietà dei ferrovieri, compatti nella battaglia per la sicurezza e nella difesa della dignità dei lavoratori. Il 4 maggio a Roma un altro appuntamento importante ha siglato questo impegno: l'Assemblea dei ferrovieri ha organizzato un convegno nel quale sono stati messi a confronto i temi del lavoro con quelli del diritto, della

salute e della sicurezza, nel quadro dell'attuale dirigenza delle Ferrovie, che dimentica di erogare ed essere un servizio pubblico. In questa occasione i delegati Rsu e RIs stabilivano di essere pronti ad un nuovo sciopero di 24 ore per difendere il diritto del macchinista De Angelis a tornare al suo lavoro. La lotta continua.

3.2 L'intervento della politica

"Una settimana fa è stato licenziato senza preavviso dalle Ferrovie Dante De Angelis, un macchinista, delegato alla sicurezza, che si è rifiutato di guidare un treno provvisto dell'Uomo Morto. È un atto intollerabile. Vorrei sapere dalle Ferrovie cosa intendono fare".

Sono circa le 21,30 del 17 marzo, quando il segretario del Pdcì Oliviero Diliberto nello stupore generale di presentatore ed ospiti, davanti alle telecamere di *Ballare*, esibisce la lettera di licenziamento e denuncia la gravità di un simile atto. Da quella sera la storia di questo licenziamento, che pure nei giorni tra il 10 e il 17 marzo aveva avuto un buon risalto sui giornali, viene portata alla ribalta dell'opinione pubblica con forza e con grandissima visibilità.

Lo stesso 10 marzo erano giunte dichiarazioni di solidarietà e richieste al Gruppo Fs di ritirare il licenziamento, da parte di molti esponenti del centro sinistra: il segretario del Prc Fausto Bertinotti, l'europarlamentare Marco Rizzo, il senatore della Margherita Luigi Zanda, i parlamentari Verdi Paolo Cento e Loredana De Petris. Davanti ad un licenziamento politico - ingiusto ed ingiustificato verso un lavoratore e RIs, ed intimidatorio verso tutti gli altri lavoratori -

l'intervento del mondo politico è stato tempestivo e non si è fermato alla solidarietà del primo momento ma ha visto un interessamento continuo. Una battaglia intensa e non scontata.

Sempre il 17 marzo i senatori Luigi Zanda e Paolo Brutti (Ds) inviavano una lettera all'amministratore delegato delle Ferrovie, Elio Catania, chiedendo chiarimenti sul licenziamento e criticando l'utilizzo da parte delle Ferrovie del Vacma. Nella lettera i due senatori sottolineano *"la necessità che le Ferrovie dello Stato conservino uno stile di gestione aziendale che non ricorra al licenziamento dei sindacalisti, ma che anzi preveda con le organizzazioni sindacali un colloquio fattivo per trovare le migliori soluzioni ai numerosi problemi legati al funzionamento delle nostre ferrovie"*. Tra l'altro *"negli ultimi tempi i viaggiatori e l'opinione pubblica hanno lamentato disservizi molto gravi delle nostre ferrovie e talvolta, tali disservizi hanno provocato incidenti anche gravi. Nella scala delle responsabilità per le attuali condizioni delle ferrovie italiane non ci sembra che Dante De Angelis occupi un posto così di rilievo da fargli meritare il licenziamento"*. Alla Camera e al Senato vengono presentate interrogazioni ai ministri competenti; ordini del giorno, approvati spesso all'unanimità, che esprimono solidarietà a Dante e censurano l'operato del Gruppo Fs giungono da numerosissime amministrazioni locali. Enrico Vesco, Assessore al Lavoro della regione Liguria (la stessa dei licenziati di *Report*), partecipa ad una assemblea sui licenziamenti e tiene il proprio intervento mentre è *"costretto"* ad usare l'Uomo Morto: *"Ribadisco la mia solidarietà al macchinista licenziato perché si era rifiutato di guidare un treno dotato del sistema Vacma. È uno strumento alienante e disumano che aggiunge"*

stress e deconcentra".

Bologna, colpita negli stessi giorni da due gravissimi infortuni ferroviari, su iniziativa del consigliere Serafino D'Onofrio, apre le porte del Comune ed ascolta ferrovieri e Trenitalia. Il Consiglio comunale della città dove è avvenuto il "gran rifiuto", approva un ordine del giorno di solidarietà, suggellato da una foto del sindaco Cofferati insieme a Dante.

L'attenzione rimane alta anche quando il 30 marzo il Gruppo Fs dirama il comunicato stampa con cui motiva il licenziamento. Questo comunicato - lo ricordiamo ancora - verrà inviato dalle Ferrovie a tutti i dipendenti e verrà usato anche come imbarazzata risposta alle numerose interrogazioni parlamentari. Nel comunicato si afferma che De Angelis non rappresenta nessuno; si insinua a suo carico l'interruzione di pubblico servizio; si attacca il sindacato; si omette qualsiasi riferimento al Vacma e agli accordi sindacali disattesi dalle Ferrovie sulla sua disattivazione, nonostante le Prescrizioni e le contravvenzioni di numerose Asl verso il Gruppo Fs. Frasi peregrine, facili da confutare ma gravi perché tese a screditare un lavoratore e a creare attorno a lui il vuoto. Pino Sgobio, capogruppo del Pdc, parla di *"vera aggressione nei confronti di un lavoratore con un documento che contiene numerose imprecisioni. Nel comunicato vi è inoltre una forte ingerenza sull'attività sindacale. Vorrebbero ridurre i lavoratori al silenzio"*. Per Ugo Boghetta, responsabile Trasporti del Prc, è una *"posizione inaccettabile di Trenitalia"*. Tutta la vicenda del licenziamento di Dante si è consumata in un momento delicatissimo, cioè quello della campagna elettorale per le politiche, una delle più tese ed accese degli ultimi 30 anni. Un momento da

un lato utile per richiamare in modo forte l'attenzione della sinistra sui problemi del lavoro, dall'altro rischioso perché poteva vedere calare quell'interesse subito dopo il voto.

Così non è stato: Prc, Verdi e Pdc si sono ritrovati il 4 maggio scorso all'assemblea nazionale dei ferrovieri. In quell'occasione Diliberto, Boghetta e Cento hanno ribadito in modo unanime la necessità di un atto riparatorio da parte delle Fs, che riporti De Angelis ed i 4 licenziati di *Report* al loro lavoro e segni un'inversione di tendenza nella politica globale delle Fs.

3.3 Non si licenziano i diritti

Nell'ultimo capitolo abbiamo voluto testimoniare e raccontare la reazione e la mobilitazione dopo la notizia del licenziamento di Dante.

Una catena di solidarietà di grandissime dimensioni: migliaia di attestazioni di stima ed incoraggiamento giunte da ogni parte, molte si possono ancora leggere pubblicate sul sito www.macchinisticuri.info (importante strumento di informazione e prezioso archivio sui temi della sicurezza e che ha svolto un ruolo fondamentale per tutta la vicenda) curato dal macchinista, Rls anche lui, Filippo Cufari, comunicati dei pendolari; ordini del giorno di Comuni, Province e Regioni hanno coperto l'intero territorio nazionale. Abbiamo assistito ad un coinvolgimento dell'opinione pubblica veramente eccezionale. Anche le più importanti testate giornalistiche nazionali hanno dato spazio e risonanza alla vicenda.

Non poteva essere altrimenti considerato l'impegno di Dante, la natura dell'aggressione e la posta in gioco: è stato chiaro a tutti - anche al di là delle logiche sindacali

interne - che in gioco c'erano i diritti, la capacità di ogni singolo di partecipare per cambiare quello che non funziona. Poi c'è stata la consapevolezza diffusa che non si poteva sottostare al ricatto e all'arroganza di una azienda pubblica, grande, e che in qualche modo dovrebbe essere un modello positivo per quanto riguarda i rapporti con i lavoratori e non un modello di prevaricazione, autoritarismo ed anche miopia politica e gestionale.

Ma non finiremmo di raccontare bene questa storia se non dicessimo che la mobilitazione sul caso De Angelis è stata anche il frutto della scelta immediata dei ferrovieri e compagni di Dante, che insieme a lui, sin dal giorno successivo la notizia del licenziamento, hanno promosso iniziative, incontri, simulazioni pubbliche di cosa sia l'Uomo Morto. In verità sono le stesse cose che facevano anche prima, con la stessa passione e la stessa convinzione.

La mobilitazione ha a che fare con il carattere di Dante: un lavoratore militante, un pendolare militante, un Rls militante, un militante per passione civile, così è stato anche un licenziato militante. Anche di fronte ad un dramma, comunque personale, non si è risparmiato ed ha raccontato non le sue ragioni, ma le ragioni della sicurezza, della dignità dei lavoratori e del fare attività sindacale. Le ragioni per cui, se si è preso l'impegno di non *"pedalare"* non si pedala. E non è un gesto eroico, è solo essere coerenti, iniziando da se stessi. È capire che se si accettasse questo licenziamento crollerebbe tutta la vertenza nazionale contro il Vacma, portata avanti in questi anni con fatica e determinazione. In queste considerazioni sta tutta la forza e contemporaneamente la debolezza della breve storia di questa ingiustizia: Dante non vuole solo essere

riassunto per avere un lavoro e portare uno stipendio a casa a fine mese (cosa fondamentale), egli vuole avere ragione. E noi con lui, anche avendo scelto di scrivere questo racconto, di parte, dalla parte dei lavoratori, dalla parte di chi non si rassegna a quello che non va. Vuole avere ragione nell'esercitare i diritti, ragione nel dire no ad una cosa pericolosa e umiliante; ragione nel rifiutare i torbidi accordi avanzati dall'Azienda, che in un primo momento aveva addirittura paventato l'ipotesi di erogare al lavoratore licenziato uno "stipendio" senza che venisse ritirato il licenziamento. Come a dire se stai zitto, buono e non lavori - quindi non pensi e non protesti - siamo disposti anche a pagarti. Una proposta indecente. Non solo umiliante e folle, ma anche contraddittoria sotto ogni punto di vista, come ha immediatamente evidenziato l'avvocato Alleva. *"Mantenere fermo il licenziamento - ha affermato il giuslavorista - e retribuire ugualmente il lavoratore costituisce una contraddizione concettuale che potrebbe anche configurarsi come una sorta di acquiescenza al provvedimento di licenziamento"*. Una proposta irricevibile e che mostra la natura *"politica"* di questo provvedimento.

Lo stesso Alleva, che spesso è intervenuto ad iniziative pubbliche, pur convinto di una vittoria in sede legale, ha anche sostenuto l'importanza e la necessità che la vittoria di Dante avvenga fuori dal tribunale, in quanto questa sede rappresenterebbe in qualche modo comunque una sorta di sconfitta. Sarebbe il segno che la mobilitazione dei lavoratori, dell'opinione pubblica e della politica non è stata sufficiente, è rimasta inascoltata e non ha saputo ottenere la riparazione di una gravissima offesa. Davanti ad un licenziamento *"politico"*, la vittoria deve essere

anch'essa politica, cioè pubblica, sociale e di tutti. Questo libro è un altro tassello per chiedere questa giustizia. È un modo per mantenere alta l'attenzione sul licenziamento, per denunciare quello che è accaduto affinché non accada ad altri lavoratori, è un modo per lasciare testimonianza di una ingiustizia collettiva e di una pubblica vergogna.

Il Gruppo Fs licenzia...per sicurezza, cioè per essere sicuro che nessun lavoratore alzi più la testa per denunciare quello che non funziona e che mette in pericolo l'incolumità di chi lavora e di chi viaggia.

Per chiedere questa sicurezza c'è però chi si batte in prima linea, perché sa che di poca sicurezza si muore e ci si ammala. E chi può rendere noto tutto ciò sono solo i lavoratori, consapevoli di dare un servizio pubblico, lavoratori liberi a cui non si può permettere che venga "cucita" la bocca.

Allora non può sfuggire che vittoria legale sarebbe la risoluzione del problema e il risarcimento del torto subito da un singolo, mentre crediamo che con licenziamento di Dante a subire un torto non sia stato solo un individuo.

È stato subito un torto collettivo poiché sono stati aggrediti principi che riguardano tutti.

Sono i diritti di ogni cittadino, sono i principi generali della nostra Costituzione, che si apre proprio con la parola lavoro, quando all'articolo 1 recita:

"L'Italia è una Repubblica democratica, fondata sul lavoro".

Diritti che non possono essere distorti e principi che non possono essere licenziati.

Una storia esemplare di Gloria Malaspina - Pag. 3

Prefazione di Ezio Gallori - Pag. 4

Introduzione: Ferrovieri a Montecitorio - Pag. 5

Cap 1: I PERCHE'- Pag. 7

1.1 Ferrovie italiane: disservizio pubblico

1.2 Che cos'è l'Uomo Morto e perché non ci piace

1.3 Le lotte dei macchinisti contro l'Uomo Morto e i
"Vacma day" - a cura di A. Nicoletta e N. Catalano

1.4 Da Crevalcore a Roccasecca: *"Mai più"*

1.5 Il disastro ferroviario di Roccasecca - di D. De

Angelis

Cap 2: LICENZIAMENTO E SICUREZZA - Pag. 22

2.1 Stazione di Bologna 4 febbraio 2006:
C'è chi dice no

2.2 10 marzo 2006: licenziato! Diritti e 626

2.3 Paradossi: "Prescrizione" della Asl di Bologna e
tutte le altre

2.4 Intervista a Dante De Angelis

2.5 Dalla parte dei lavoratori: la voce ai Rls

Cap 3: TRA DIRITTI NEGATI E VOGLIA DI PARTECIPAZIONE
- Pag. 37 _____

3.1 Ferrovieri e sindacati

3.2 L'intervento della politica

3.3 Non si licenziano i diritti

Associazione "Sempre in marcia!"



Rivista dei macchinisti "ancora IN MARCIA!"

Con il patrocinio di:



PROVINCIA
DI ROMA
Energie
Comuni.

"Assessorato alle Politiche del Lavoro e della Qualità della Vita".

PARTICOLARI RINGRAZIAMENTI

Ringraziamo tutti coloro che, direttamente ed indirettamente, hanno contribuito alla realizzazione di questo lavoro e che ci hanno supportato in ogni modo.

Un ringraziamento particolare va anche a quanti in questi mesi hanno confortato e sostenuto moralmente e politicamente Dante, condividendo con lui questa importante battaglia, che è diventata anche la nostra.

Immagine di copertina, progetto grafico ed impaginazione di :
Massimiliano Raggi