

I Sindacati non hanno il monopolio dello sciopero

Corsera

14-01-2005

E' quanto si evince dal postulato della Commissione di Garanzia (presieduta da Antonio Martone) che ha inserito lo sciopero "autoconvocato" dei ferrovieri nell'elenco delle astensioni lavorative congrue con i dettami della normativa vigente considerando, dunque, [legittima l'astensione lavorativa](#) programmata da 150 lavoratori (tutti [responsabili della sicurezza](#) regolarmente eletti in ambito RSU) autoconvocati poiché considera lo sciopero - proclamato sull'onda emotiva scaturita da un evento grave - un diritto soggettivo inalienabile (...) "che [può essere esercitato](#) da una collettività di lavoratori (..)".

I sindacati di categoria, però, [sconfessano la base](#) con una nota nella quale, dissociandosi dall'iniziativa, comunicano che (...) "eventuali azioni saranno decise in un'assemblea proclamata per il 27 gennaio prossimo (...)".

A "babbo morto" insomma.

[Dal Corsera](#)

La Commissione di garanzia: la protesta è legittima, nasce da un evento grave

La decisione ci è stata regolarmente notificata con un fax. **un diritto individuale che può essere esercitato da una collettività di lavoratori**

ROMA - «Lo sciopero delle ferrovie tra domenica e lunedì ci sarà: è stato proclamato regolarmente. È legittimo». Il presidente della Commissione di garanzia sullo sciopero, Antonio Martone, spiazza tutti. A partire dai sindacati di categoria, autonomi compresi, che ieri si sono affrettati a sconfessare la protesta proclamata spontaneamente dall'assemblea dei macchinisti di Bologna, che reclamano maggiore sicurezza dopo la sciagura ferroviaria di Crevalcore, costata la vita a 17 persone.

Presidente, le Ferrovie sostengono che non è stato proclamato ancora alcuno sciopero. Come stanno le cose?

«Alla Commissione che presiedo, ieri, alle 16.51, è arrivato un fax con la proclamazione di uno sciopero di 24 ore, tra le 21 di domenica e le 21 di lunedì, da parte di una collettività di lavoratori. Dunque la proclamazione presso di noi c'è stata. Non so poi se sia stata notificata, come richiesto dalla legge, anche all'azienda e al ministero».

Ma a parte questo formalismo della notifica, che andrà accertato, si può proclamare uno sciopero così, senza preavviso?

«La violazione della regola dei 10 giorni di preavviso è consentita dalla legge [1] del '90 in due ipotesi: quando c'è in ballo la "difesa dell'ordine democratico", insomma quando c'è un golpe. Oppure quando si sono verificati "eventi gravi lesivi dell'integrità dei lavoratori". Quest'ultimo mi sembra il nostro caso».

Cioè basta invocare il motivo della sicurezza per poter derogare alla regola del preavviso?

«Non ho detto questo: invocare il motivo di sicurezza senza che ci siano gli eventi lesivi non basta. Per questo ho bocciato lo sciopero indetto dal Sult per domenica prossima nel settore del volo. Credo che quei lavoratori, se insisteranno, saranno precettati».

Ma un gruppo di lavoratori può proclamare uno sciopero senza essere un sindacato?

«Certo: mentre l'adesione allo sciopero è un diritto individuale, la proclamazione è un diritto che può essere esercitato da una collettività di lavoratori, anche se non costituita in un sindacato».

Che ne è in questi casi dei diritti dei cittadini-utenti?

«Chi ha proclamato lo sciopero ha assicurato il rispetto delle fasce di garanzia. Per il resto, toccherà all'azienda informare i viaggiatori sui possibili disagi e formulare previsioni circa la loro entità».

Ritiene che questo sciopero oltre che legittimo sia opportuno, con tutto il rispetto per le vittime dell'incidente?

«In questi casi sostengo da sempre che sarebbe più opportuno protestare con un atto simbolico, come si è fatto già oggi (ieri per chi legge ndr) con i 10 minuti di stop a Bologna».

Altrimenti?

«Stiamo lavorando sullo sciopero "virtuale": i lavoratori in questo caso non si asterranno dal lavoro ma il corrispettivo delle ore di sciopero verrebbe devoluto a una buona causa: e in questo momento le buone cause non mancano...».

Antonella Baccaro

[1] Legge 146/90 art 2, c. 7. (...) "*Le disposizioni del presente articolo in tema di preavviso minimo e di indicazione della durata non si applicano nei casi di astensione dal lavoro in difesa dell'ordine costituzionale, o di **protesta per gravi eventi lesivi dell'incolumità e della sicurezza** dei lavoratori . (...)*"

COMMENTI

Redazione - 14-01-2005

norme tecniche per lo sciopero dei ferrovieri

SULT – Sindacato Unitario Lavoratori Trasporti
 Comparto delle Attività Ferroviarie
 Sede Nazionale: Via Marsala 75 – 00185 Roma
 Tel / Fax 055-2352785 cell. 348-3862705
[e-mail](#)

Roma 12 gennaio 2005

NORME TECNICHE SCIOPERO NAZIONALE FERROVIERI DALLE ORE 21.00 DI DOMENICA 16 GENNAIO ALLE ORE 20.59 DI LUNEDÌ 17 GENNAIO 2005.

Trattasi di sciopero nei giorni feriali.

Le presenti norme sono conformi ai criteri previsti dalla normativa in vigore e dalle delibere della Commissione di Garanzia.

Tutti i ferrovieri partecipano allo sciopero, con le modalità sotto riportate.

1.1 Addetti alla circolazione treni e attività complementari : dalle ore 21.00 di domenica 16 gennaio alle ore 20.59 di lunedì 17 gennaio 2005.

- Personale delle stazioni: circolazione (D.M.,DC/DCO/DU, deviatori, Uffici Materiale Rotabile, appositi incaricati, ecc.) e manovra;
- Personale di macchina, macch.TM, primi tecnici di condotta, abilitati al TV 208;
- Personale viaggiante e Controllori Viaggianti;
- Capi Deposito e Capi Personale Viaggiante;
- Turni rotativi in genere (verifica, impianti elettrici, rimesse DL,ecc.);
- Biglietterie: addetti alla vendita (diretta e telefonica) e sportelli Informazione;
- Uffici Informazione e Call Center;

- Uffici Assistenza e Accoglienza;
- Turnisti Impianti fissi;
- Personale addetto ai piazzali della Divisione Cargo.

Attenzione: ai sensi dell'accordo del 23 novembre 1999 sui servizi minimi "il personale comandato dovrà presentarsi in servizio e, qualora aderente allo sciopero, potrà essere sostituito, ove possibile, prioritariamente da altro personale non scioperante, solo ad eventuale sostituzione avvenuta sarà libero. Ai lavoratori comandati aderenti allo sciopero sarà corrisposta la retribuzione proporzionale all'impegno orario prestato.

Il personale non espressamente comandato dall'azienda non è tenuto a presentarsi in servizio qualora si presenti in servizio, è considerato non aderente allo sciopero ed è tenuto a prestare l'intera e completa prestazione lavorativa nell'ambito della Direzione Compartimentale Movimento (o struttura equiparata) di appartenenza o, per turni non rotativi, nell'ambito della stessa giurisdizione territoriale e/o operativa."

1.2 Uffici - Impianti fissi : intera prestazione lavorativa di lunedì 17 gennaio 2005;

- Uffici tutti;
- Officine tutte (OGR,OML,OMV,IE, LAV.), esclusi turnisti e reperibili (vedi il successivo punto 2.5);
- Magazzini e Collaudi;
- Tronchi, reparti lavori, Zone e reparti manutenzione infrastrutture, esclusi turnisti e reperibili(vedi il successivo punto 2.5);;
- Gestioni merci (con esclusione del personale direttamente connesso alla circolazione dei treni), centri polifunzionali , CRV, Centro Tasse, filiali;
- Lavoratori degli impianti di cui al precedente punto 1.1 (Stazioni, Dep..PdM e PV, ecc.) che operano normalmente su turni settimanali con riposo di sabato e/o domenica (segreterie, capi impianto,istruttori di linea, CRC, casse di stazione, ecc.);
- Scuole professionali;
- Reparti Territoriali
- Poli amministrativi;
- Italferr;
- Metropolis.

2. INDICAZIONI GENERALI

2.1 Treni garantiti.

Sono garantiti da origine a destino i treni individuati nelle fasce orarie 6.00-9.00 e 18.00-21.00 del giorno 17 gennaio 2005 pubblicati da FS nell'apposito quadro dell'orario ufficiale .

Sono inoltre da garantire da origine a destino i treni a lunga percorrenza pubblicati da FS nell'apposito quadro dell'orario ufficiale indicati come "treni garantiti a lunga percorrenza nei giorni feriali" e rientranti nel periodo interessato dallo sciopero.

2.2 Treni in corso di viaggio

Oltre ai treni garantiti da origine a destino di cui al precedente p.to 2.1.vanno garantiti tutti i treni che, con orario di partenza anteriore all'inizio dello sciopero, abbiano arrivo a destino entro un'ora dall'inizio dello sciopero stesso.

I treni che abbiano arrivo a destino successivamente ad un'ora dall'inizio dello sciopero e non rientrino nell'elenco di quelli garantiti di cui al p.to 2.1 sono soppressi o possono essere garantiti con limitazione di percorso alla prima stazione idoneamente attrezzata ai servizi sostitutivi e/o di conforto per i viaggiatori.

2.3 Personale comandato e sostituzioni

I comandi vengono disposti dalla Società.

La Società può, in tutto o in parte, rinunciare ai comandi e ha facoltà di disporre anche parzialmente i comandi al personale (limitatamente ad alcuni Impianti e/o linee) in conformità ai programmi di circolazione nonché di sostituire il personale comandato. Nella considerazione che il comando precede la cognizione dell'adesione o meno del personale allo sciopero, il personale comandato ha l'obbligo di far conoscere, ad inizio della prestazione e non prima, la sua adesione o meno all'agitazione.

Da quanto sopra, l'Azienda ha a sua volta l'obbligo di attrezzarsi all'inizio di ciascun turno per poter conoscere l'adesione o meno allo sciopero del personale comandato.

Nel caso non esprima la volontà di aderire all'agitazione sarà considerato presente a tutti gli effetti. Ove manifesti, invece, tale volontà, ad esso non verranno richieste prestazioni lavorative eccedenti quelle necessarie all'effettuazione dei servizi garantiti. In ogni caso il personale comandato dovrà presentarsi in servizio e, qualora aderente allo sciopero, potrà essere sostituito, ove possibile, prioritariamente da altro personale non scioperante, solo ad eventuale sostituzione avvenuta sarà libero.

L' Azienda non ha il potere di comandare in servizio il personale per garantire treni diversi dai servizi minimi.

L' effettuazione di treni diversi da quelli garantiti avverrà sotto l'esclusiva responsabilità aziendale per i disagi che dovessero verificarsi ai viaggiatori.

2.4 Consegna chiavi

I dipendenti che hanno in consegna chiavi (materiale rotabile, merci, valori, locali, ecc.) prima di allontanarsi dal lavoro provvederanno alla consegna di quanto loro affidato all'Autorità ferroviaria eventualmente presente oppure, in mancanza di questa, alla Polfer. In caso di assenza anche della Polfer i dipendenti consegneranno le chiavi alla persona che sarà preventivamente incaricata dalla Società FS. Qualora la consegna delle chiavi non potesse avvenire in loco, nel comunicare la disabilitazione e l'impresenziamento dell'Impianto alle persone di cui sopra, atto che esonererà da ogni responsabilità, verrà indicato anche dove sono reperibili le chiavi in busta sigillata.

2.5 Turni di reperibilità

Dalle ore 21,00 del 16 gennaio alle ore 20.59 del 17 gennaio 2005 i turni di reperibilità dei settori della circolazione treni (movimento - assistenza - vendita - ecc.) sono sospesi.

Per gli impianti di manutenzione (IE - Lavori - TE) i turni sono sospesi durante lo sciopero escluso il caso di chiamata per intervento atto al ripristino di irregolarità della circolazione treni da garantire, di cui all'allegato, provocato da guasto improvviso o da cui possano derivare effetti sulla sicurezza della circolazione.

Dalle ore 21,00 del 16 gennaio alle ore 20.59 del 17 gennaio 2005, detto personale si asterrà da attività di manutenzione ordinaria, secondo quanto previsto al successivo punto 3.7

Analogamente sono sospesi durante lo sciopero i turni del personale addetto ai carri soccorso, escluso il caso di chiamata per ripristino della circolazione treni che ne necessiti l'intervento.

3. INDICAZIONI PARTICOLARI

3.1 STAZIONI, DC, DCO, DU.

I D.M., prima di abbandonare il servizio, dovranno notificare la disabilitazione dell'impianto con le procedure previste dall'art.25 comma 10 R.C.T. (rientrando lo sciopero nella casistica della disabilitazione accidentale); predisporre l'itinerario per il corretto tracciato e disporre l'impianto in regime di disabilitazione o di impresenziamento.

I D.M. addetti alle cabine dei grandi impianti, prima di abbandonare il servizio, predisporranno gli itinerari di transito come previsto dalle norme dell'impianto, effettueranno la sua disabilitazione e dirameranno gli appositi fonogrammi nei modi regolamentari previsti. Non occorre il bloccaggio dei deviatori con fermascambi a morsa e distanziatori; per i posti aventi in consegna PL automatici, secondo le disposizioni delle FS, non occorre il bloccaggio di apertura.

I DC, i DCO e i DU devono adoperarsi per ricevere tempestivamente i fonogrammi della linea e, prima di lasciare il servizio, devono scrivere le consegne come se ci fosse il subentrante.

3.2 P.L.

Gli addetti ai P.L., prima di lasciare il servizio, dopo il transito dell'ultimo treno, devono assolvere alla prescrizione di fare il fonogramma di "disabilitazione per sciopero" alle due stazioni limitrofe, ricevendone conferma da parte degli stessi con numero di protocollo.

Ricevuto l'"inteso", all'ora fissata per l'inizio dello sciopero o, comunque, non oltre il transito dell'ultimo treno, abbandoneranno il posto di lavoro lasciando le sbarre aperte.

I passaggi a livello con semisbarre automatiche, secondo le disposizioni FS, non dovranno essere bloccati in apertura.

3.3. PdM e PdB

Per i treni in corso di viaggio alle ore 21,00 del 16 gennaio 2005, valgono le norme previste per i treni in corso di viaggio (punto 2.2), mentre per quelli garantiti si fa riferimento a quanto previsto al precedente punto 2.1.

Il PdM e PdB inserito in turno che:

1. al termine dello sciopero risulta essere in servizio si presenterà per completare la prestazione prevista dal turno.
2. ha aderito allo sciopero e la sua prestazione lavorativa rientra completamente nella giornata di sciopero dovrà rispettare la normale rotazione del turno.

Il PdM consegnerà le chiavi dei mezzi di trazione ai Capi Deposito Distributori o, in loro assenza, ai titolari degli Impianti.

Nelle stazioni le chiavi saranno invece consegnate al dirigente di servizio della stazione dopo aver provveduto, ove richiesto, al ricovero del treno all'atto dell'arrivo.

Il PdB, prima di abbandonare il servizio, dovrà consegnare eventuali valori al personale di stazione e, in sua mancanza, alla Polfer. PdM e PdB sono esonerati dall'effettuare i tempi medi ed accessori se cadenti nell'ora di cuscinetto prima e dopo l'inizio dello sciopero.

La durata dello sciopero concorre al raggiungimento del limite massimo della prestazione giornaliera solo nel caso di abbandono treno.

3.4 Biglietterie

Il personale addetto ai servizi di vendita si asterrà dal lavoro dalle ore 21,00 del 16 gennaio alle ore 20.59 del 17 gennaio 2005, garantendo i servizi minimi, secondo i comandi, nelle fasce orarie 6.00-9.00 e 18.00-21.00 del giorno 17 gennaio. L'abbandono del servizio avrà luogo secondo le modalità normalmente seguite in occasione del cambio turno o chiusura dell'Impianto.

Qualora detto personale sia comandato in attività di informazione e assistenza alla clientela, negli impianti privi di Uffici Informazioni, si asterrà, comunque, dal servizio di vendita dichiarando la propria adesione allo sciopero.

Secondo gli usi invalsi in occasione di tutti gli ultimi scioperi di 24 ore effettuati successivamente all'entrata in vigore dell'attuale normativa, il personale addetto ai servizi di vendita non espressamente comandato per i servizi minimi si asterrà dal lavoro dalle ore 21.00 del 16 gennaio, alle ore 20.59 del 17 gennaio. In tal caso, come avvenuto in occasione di tutti i precedenti scioperi di 24 ore, il personale delle biglietterie, in quegli impianti il cui turno pomeridiano abbia termine entro l'ora di cuscinetto (tra le ore 21.00 e le ore 22.00), proseguirà la prestazione fino al termine del turno di domenica 16 gennaio e, ove non espressamente comandato per la fascia oraria 18.00-21.00, non si presenterà in servizio il giorno 17 gennaio per il completamento del turno.

3.5 Informazioni e Assistenza a terra

Il personale addetto alla Informazione e all'Assistenza a terra della clientela si asterrà dal lavoro dalle ore 21,00 del 16 gennaio alle ore 20.59 del 17 gennaio 2005, eccezion fatta per quello comandato.

3.6 Cantieri notturni

Il personale del settore I.S., TE, Lavori, inserito in turni programmati di attività notturna sciopererà per la prestazione notturna 16 su 17 gennaio 2005.

Nel caso di sospensione dei lavori notturni da parte della Società FS eventualmente programmati il personale sciopererà nella giornata del 17 gennaio 2005, secondo quanto previsto al successivo punto 3.7.

3.7 Manutenzione

Il personale della manutenzione infrastruttura (I.E., Lavori) e della manutenzione rotabili addetto ad attività di manutenzione ordinaria sciopera l'intera giornata del 17 gennaio 2005.

Qualora detto personale sia inserito in turni di reperibilità sciopererà secondo le modalità previste al p.to 2.5; se inserito in turni rotativi sciopererà, ai sensi del precedente punto 1.1, dalle ore 21,00 del 16 gennaio alle ore 20.59 del 17 gennaio 2005, eccezion fatta per quello comandato.

3.8 Presenziamento dei posti Pilota di Telecomando TE e DOTE.

- 1- La designazione degli agenti da impegnare per il presenziamento avviene secondo il turno di servizio;
- 2- Il numero degli agenti da designare per ciascun turno di presenziamento viene fissato in due unità dovendo gli stessi assicurare i soli interventi per motivi di sicurezza;
- 3- Essendo il presenziamento attuato solo per motivi di sicurezza, il personale presenziante ha unicamente l'obbligo di togliere tensione in caso di pericolo o avarie segnalate sia dalle apparecchiature di allarme e protezione, che direttamente dal personale ferroviario o da terzi.

Lo stesso personale presenziante, dopo la toltà tensione o l'intervento automatico delle protezioni, dovrà sezionare la tratta interessata dal pericolo o dal guasto con gli strumenti a sua disposizione ed informare il centro operativo compartimentale o altra autorità preposta, nonché richiedere direttamente quanto occorresse, l'intervento degli agenti di pubblica sicurezza e pronto intervento esterni all'ente FS (polizia di stato, vigili del fuoco, pronto soccorso, ecc.).

4- Ribadito che il presenziamento si effettua unicamente per garantire la sicurezza delle persone e tutelare l'integrità degli impianti, la Società F.S non potrà in essere iniziative non concordate preventivamente con le OO.SS tese ad attuare interventi operativi durante il periodo di sciopero.

Il personale non effettuerà operazioni diverse da quelle previste e la dirigenza locale non effettuerà richieste in tal senso. Quanto sopra è estratto dal CCNL 90-92, pag. 12 e dalle norme dell'accordo del 26-10-1988.

3.9 Navi traghetto.

Saranno garantiti i servizi minimi previsti dagli accordi in materia validati dalla Commissione di Garanzia e a tale scopo le strutture sindacali territoriali interessate concorderanno con la Società FS la/le navi di comandata.

Messina

Lo sciopero per il personale navigante avrà durata dalle ore 21,00 del 16 gennaio alle ore 20.59 del 17 gennaio 2005 con le seguenti modalità :

- Il personale in servizio di primo turno comunicherà la propria adesione allo sciopero all'orario dell'inizio della protesta;
- Il personale in servizio di secondo turno comunicherà la propria adesione allo sciopero all'inizio del servizio;
- Alle navi dovrà essere garantito il rientro a Messina (sede di armamento) per l'avvicendamento degli equipaggi;
- Dopo tale rientro non saranno effettuate manovre di cambio approdo o di ormeggio in banchina, né altro tipo di operazioni commerciali o di servizio. Sarà garantito lo sbarco del carico solo se imbarcato prima dell'inizio dello sciopero;
- Non potrà essere consentito il mantenimento del carico a bordo durante la protesta, poiché il personale di sicurezza nave non può garantire la sorveglianza del carico o il suo scarico in situazione di emergenza;
- Sarà garantita la sicurezza nave con il personale non scioperante e, solo in assenza di questo, con personale scioperante;
- Il nucleo di personale per la sicurezza nave concordato con l'Autorità Marittima è il seguente : 1 Com.te o Uff.Nav.. – 1 nostromo o

marinaio – 2 marinai – 1 Direttore di Macchina – 1 Uff.le di macchina – 1 motorista – 1 elettricista;

· Il nucleo di personale per la sicurezza nave per i mezzi veloci è composto da : 1 Com.te – 1 Dir.Macch. – 1 marinaio – 1 motorista.

Civitavecchia :

Lo sciopero del personale avrà durata dalle ore 21,00 del 16 gennaio alle ore 20.59 del 17 gennaio 2005.

I treni da garantire, oltre a quelli rientranti nelle fasce orarie 6.00-9.00, 18.00-21.00, sono solo quelli previsti in caso di sciopero nei giorni feriali nel quadro dell'Orario ufficiale pubblicato da Trenitalia.

Il Direttivo Nazionale Sult-FS

il Manifesto - 15-01-2005

Sciopero dei ferrovieri, adesioni in crescita

Il no dei sindacati confederali non influenza le scelte di decine di Rsu. Stop ai treni dalle 21 di domenica. La minaccia delle «riforma» della legge sulla sicurezza del lavoro: depenalizza le responsabilità dell'azienda e azzerà il ruolo dei rappresentanti eletti

Sciopero anomalo, sicuramente, quello che inizierà domenica sera alle 21 e proseguirà fino alla stessa ora di lunedì. Sciopero sentito, con altrettanta certezza. «Anche l'utenza se lo aspetta», dicono i ferrovieri. I 17 morti di Crevalcore hanno messo in moto una dinamica che chiamare sindacale è davvero riduttivo. E hanno messo in palese difficoltà tutte le organizzazioni riconosciute, in primo luogo quelle firmatarie dell'ultimo contratto nazionale. Anomalo perché - per la prima volta - è stato indetto dai Rappresentanti per la sicurezza sul lavoro (Rls), ossia da delegati regolarmente eletti negli impianti, non dalle organizzazioni sindacali. Le quali, anzi, hanno preso le distanze rinviando ogni decisione per un'eventuale sciopero ad un'assemblea da tenere il 27 gennaio. Le uniche sigle che hanno apertamente appoggiato l'iniziativa sono il Sult, la Cub, la Cnl e il Sincobas. Ma le adesioni annunciate vanno ben al di là dei loro iscritti. Ed è arrivata anche la benedizione del decano dei macchinisti in lotta, Ezio Gallori.

«Non hanno firmato tutti gli Rls», protesta l'azienda, ricordando che sono 560 in tutta Italia. Leggermente ironica la risposta di Dante De Angelis, uno dei firmatari dell'agitazione: «Non ci hanno mai voluto ascoltare, adesso però ci contano». E in queste ore stanno fioccando le adesioni. Tutti gli Rls dei macchinisti, ad esempio, che si erano dati appuntamento a Roma prima ancora dell'incidente; decine di Rsu (rappresentanze sindacali unitarie, anch'esse elette negli impianti), comprese alcune chiaramente di area Cgil o Orsa. Quest'ultimo è il sindacato che forse sta soffrendo di più: almeno tre o quattro segreterie regionali hanno aderito ufficialmente. Ma anche i «confederali» (Cgil, Cisl e Uil) stanno dando l'impressione di lasciar fare, senza contrapporsi frontalmente a uno sciopero che raccoglie consensi molto vasti. «L'unica consapevolezza diffusa - spiega Alberto Russo, rls a Bologna - è che nessun sindacato, da solo, riesce a far nulla, indipendentemente dall'essere forte o debole». E sullo sfondo c'è anche il progetto di «riforma» della legge sulla sicurezza sul lavoro che depenalizza gli obblighi cui deve attenersi l'azienda e azzerà di fatto le potenzialità dei rappresentanti dei lavoratori (meno diritti di informazione, accesso ai documenti, agibilità in generale).

«Siamo stati costretti a dichiarare questo sciopero - aggiunge De Angelis - dal fatto che il gruppo Fs non ha mai dato peso alle decine di denunce presentate in materia di sicurezza. L'incidente ha tragicamente dimostrato che le cose che denunciavamo da anni sono non solo vere, ma attuali». E' una situazione di tensione che riguarda tutti i ferrovieri, non solo i macchinisti (come provano a minimizzare alcuni grandi giornali). E che rende evidente - agli occhi dei ferrovieri - l'infondatezza del «no allo sciopero».

Per oggi la Commissione di garanzia ha convocato a Roma i firmatari della dichiarazione di sciopero; ma il presidente Antonio Martone, in un'intervista, ha già considerato «legittimo» questo sciopero, nato da «un fatto grave». Probabile, comunque, che chiedi

il suo slittamento ad altra data. Le Fs, nel frattempo, hanno annunciato con un fax alla Procura di Bologna che inizieranno dal 1° luglio i lavori di messa in sicurezza della tratta Verona-Bologna, inizialmente previsti per il 2007. Basterà questo a rassicurare i magistrati?

Il ministro delle infrastrutture, infine, Pietro Lunardi, parlando davanti alla commissione trasporti del Senato, ha citato analisi internazionali da cui risulterebbe che le ferrovie italiane sono un «modello di sicurezza». Ma ha anche ammesso che occorrono almeno 5,7 miliardi di euro per dotarla di due sistemi di controllo più adeguati (il Sistema di controllo marcia treni, o Smct; i Sistemi di controllo della circolazione, o Scc; e i sistemi di comunicazione via radio, o Gmsr). Peccato che, come ricorda la senatrice verde Anna Donati, «il governo Berlusconi ha tagliato le risorse destinate al potenziamento della rete esistente» per destinarle «alla lista delle grandi opere».

FRANCESCO PICCIONI

[Il Manifesto](#) 14 gennaio 2005 - pag. 8

SULT - FS - 15-01-2005

Nel tardo pomeriggio di ieri 14 si è tenuta l'audizione della nostra Organizzazione, congiuntamente ad altre rappresentanze dei lavoratori, presso la Commissione di Garanzia...

SULT - Sindacato Unitario Lavoratori Trasporti
Comparto delle Attività Ferroviarie
Sede Nazionale: Via Marsala 75 - 00185 Roma
Tel / fax 055-2352785 cell. 348-3862705
Tel / fax FS 967-2785

[e-mail](#)

COMUNICATO STAMPA

DEL 15-01-2005

Nel tardo pomeriggio di ieri 14 si è tenuta l'audizione della nostra Organizzazione, congiuntamente ad altre rappresentanze dei lavoratori, presso la Commissione di Garanzia: pur recependo le motivazioni addotte dal Prof. Martone nella richiesta di riduzione dello sciopero a 8 ore, questa sigla tuttavia ha comunicato di confermare l'azione nazionale di tutti i ferrovieri del Gruppo FS a partire dalle 21.00 di domani 16 per 24 ore e secondo le modalità di astensione già annunciate.

Tale posizione scaturisce dalla certezza che i ferrovieri vogliono esprimere con una azione civile ma ferma la loro protesta nei confronti dei vertici aziendali sulle problematiche inerenti la sicurezza in FS: l'assemblea dei lavoratori a Bologna ha sancito tale spontanea e trasversale posizione, pienamente condivisa da questa sigla in opposizione al sindacalismo concertativo di CGIL, CISL, UIL, SMA, UGL, OrSA, di cui comunque larghe frange di attivisti ed iscritti hanno già confermato la partecipazione alla protesta.

Nel contempo il SULT intende farsi portavoce della forte preoccupazione fra l'utenza per il crescendo di gravi incidenti - fra gli altri, Solignano, Fortezza, Rometta Marea, Pian Paradiso, Stresa, Serravalle, Madonna dell'Olmo, Lagopesole, Crevalcore - a cui si aggiungono i quotidiani pesanti disagi e l'inaccettabile arretramento della qualità del servizio usufruito: la salvaguardia della stessa utenza è dunque al centro delle rivendicazioni e lo sciopero sarà condiviso e sostenuto.

Il SULT denuncia infine la scorrettezza dell'atteggiamento di FS che non osa neppure nominare questa O.S., limitandosi ad individuarla come "sigla non riconosciuta" e cercando inoltre di minimizzare gli effetti dello sciopero dichiarato: tale comportamento alimenta fra lavoratori ed opinione pubblica l'accusa di scarsa sensibilità alle problematiche evidenziate, accusa che trova conferme nei provvedimenti disciplinari, ivi compresi i licenziamenti, che sono giornalmente adottati da FS nei confronti dei propri dipendenti che chiedono esclusivamente migliori condizioni di sicurezza e qualità nei servizi resi e fruiti.

Il Coordinamento Nazionale SULT - FS

gp - 16-01-2005

Spesso, parlando della totale assenza dell'inchiesta giornalistica nel panorama televisivo italiano, la mente corre ad uno dei pochi programmi che da molte stagioni batte questo filone storico: Report su Rai tre. Tra i tanti nervi scoperti toccati dalla trasmissione di Milena Gabanelli, quello della sicurezza ferroviaria è stato affrontato durante la stagione 2003 in una trasmissione andata in onda il 7 ottobre in prima serata. Una trasmissione che assume, oggi, dopo l'incidente dello scorso venerdì 7 gennaio all'altezza di Crevalcore, il valore di un allarme inascoltato.

A causa di quella puntata Trenitalia ha citato la Gabanelli (e la RAI), chiedendo 26 milioni di euro per danni. Il procedimento non si è ancora concluso, anzi, nel frattempo è stato affiancato da quello avviato dai 4 dipendenti delle ferrovie licenziati dall'azienda per aver collaborato alla realizzazione del programma.

La storia finì su tutti i giornali pochi giorni dopo la trasmissione della puntata incriminata. Trenitalia avviò un'inchiesta interna, per scoprire l'identità dei ferrovieri che avevano permesso ai due giornalisti di effettuare le riprese dalla cabina di guida del treno.

Intanto **partirono 13 lettere di licenziamento verso altrettanti dipendenti "colpevoli", secondo l'azienda, di aver rilasciato interviste contro l'azienda nel corso della trasmissione Report**. Individuata attraverso le immagini la tratta Torino Savona come luogo delle riprese, gli investigatori delle ferrovie risalirono ai ferrovieri in servizio il 10 luglio, giorno in cui venne realizzato il servizio. Nonostante i 4 non avessero voluto essere ripresi in volto ed i giornalisti avessero criptate le loro voci, l'azienda individuò 4 responsabili. **Il 2 gennaio 2004 furono licenziati in tronco "per giusta causa"**, così recitano le missive inviate loro, due macchinisti, uno di Savona ed uno di Alessandria, un capotreno di Imperia ed uno di Aqù.

Secondo le lettere, inviate dalla sede centrale di Trenitalia, **i quattro avrebbero violato le norme di sicurezza** (sic!), permettendo a degli estranei di entrare all'interno del locomotore, rallentando all'interno di due gallerie per agevolare le riprese e, addirittura, manomettendo la scatola nera del treno per coprire questi cambiamenti di velocità.

Per saperne di più sul, colpevole, silenzio dei media e sulle responsabilità "bypartisan" dei governi che si sono succeduti negli ultimi anni leggi [qui](#)

SULT – Sindacato Unitario Lavoratori Trasporti - 18-01-2005

SULT – Sindacato Unitario Lavoratori Trasporti

Comparto delle Attività Ferroviarie

Sede Nazionale: Via Marsala 75 – 00185 Roma

Tel / fax 055-2352785 cell. 348-3862705

e-mail 064823442@iol.it

Roma 18 gennaio 2005

RIUSCITO IN TUTTA ITALIA LO SCIOPERO NAZIONALE DI 24 ORE DEI FERROVIERI !!!

Alla fine dello sciopero nazionale sulla sicurezza, possiamo tirare le somme.

Sugli obiettivi di :

- una maggiore e più diffusa sicurezza a vantaggio degli utenti;
- ritiro delle sanzioni disciplinari e dei licenziamenti per quei ferrovieri che stanno denunciando situazioni di malsicurezza reali e non

immaginarie;

- per una ferrovia pubblica;
- contro la riduzione dei macchinisti da due a uno e l'introduzione del VACMA;
- assunzioni per impedire la diffusione impropria del lavoro straordinario e la fatica derivante, attenuando l'attenzione nel lavorare a scapito della stessa sicurezza;
- abolizione dei contratti atipici e precari almeno per tutte le lavorazioni collegate alla circolazione dei treni;
- concreti investimenti per il raddoppio delle linee ferroviarie;
- attivazione immediata dei collegamenti telefonici terra-treno per consentire i collegamenti di urgenza e l'invio dell'allarme generalizzato ai treni.

Si sono mobilitati decine di migliaia di ferrovieri.

Dai dati in nostro possesso, mentre le adesioni negli uffici e nella manutenzione non hanno superato il 30 %, nel restante personale dell' esercizio (personale viaggiante, personale delle stazioni, macchinisti etc) le adesioni vanno dal 35% in alcune regioni del Sud fino al 80-90% nelle regioni del Nord.

Di fatto, in Italia hanno circolato quasi esclusivamente i treni che i ferrovieri hanno responsabilmente scelto di far circolare, cioè quelli nelle fasce pendolari mattutine e serale ed i treni a lunga distanza.

Se si tolgono quelli, è stato soppresso oltre il 90% dei treni.

Nel ricordo dei colleghi caduti sul lavoro e dei cittadini deceduti nell'incidente di Crevalcore, crediamo di avere inviato un forte segnale per un cambiamento di rotta nel settore dei trasporti del nostro Paese.

Vedremo nei prossimi mesi se tale segnale sarà colto, ma possiamo assicurare fin d'ora che continueremo nel proporre al Paese questi obiettivi.

IL DIRETTIVO NAZIONALE SULT-FS