www.fastferrovie.it

L'inizio della fine

Dopo mesi, anni di parole, accordi disattesi e disaccordi, azioni individuali, sindacali, di RSU e RSL, il tutto condito dal disagio e dalla rabbia montante del P.d.M., il **18 Novembre** si è tenuto il primo VACMADAY, ovvero l'esplosione del dissenso dei Macchinisti nei confronti di un'apparecchiatura primitiva e, più che inutile, dannosa, ai fini della sicurezza del loro lavoro.

La speranza comune è quella che il successo di questa manifestazione, con la consapevolezza che altre similari sono pronte a prendere vita, siano la stretta finale al nodo scorsoio che soffocherà definitivamente un'azione unilaterale e nociva di Trenitalia che, facendo ricorso a tecnologie degne di un museo, invece di risolvere il problema della verifica della presenza e dell'attenzione del macchinista, si limita a cercare una mera certificazione che la tuteli agli occhi dell'opinione pubblica e dell'Organo di Vigilanza Ministeriale; passando sopra al pesante aggravio dello stress della guida, creando, così, una riduzione dei livelli d'attenzione nel macchinista e quindi le premesse per una regressione della sicurezza dell'esercizio.

Fortunatamente non siamo soli nel denunciare le pericolose pecche presenti nella vetusta apparecchiatura. In merito alla nociva pericolosità del VACMA si sono già espresse più di qualche Azienda Sanitaria Locale come Organo di Vigilanza F.S. e vari esperti di problematiche del lavoro; anche quelli il cui parere era stato commissionato da Trenitalia stessa hanno posto riserve, fatto rilevare l'inadeguatezza del Vacma, proprio come Vigilante. Diviene quindi una ricaduta naturale il fatto che qualche Magistrato, sul territorio, stia intervenendo d'ufficio sulla materia, ma malgrado ciò, la resistenza da parte della Società, anche se mostra evidenti crepe, non si è ancora fiaccata. Perché?
Ma è ancora più doveroso chiedersi perché Trenitalia, in buona sostanza, sfugge ad un serio e costruttivo confronto con la Fast Ferrovie e con le altre sigle sindacali sull'argomento.

Infatti, una volta bocciato il VACMA così com'è oggi, tutte le OO. SS. sono state sempre disponibili a cercare una soluzione veramente efficace e non invasiva che permetta di verificare la presenza del macchinista, mentre l'attenzione del macchinista alla guida del convoglio ferroviario o la Vigilanza sono, secondo noi, cosa ben diversa.

Per intenderci, occorre che l'azienda, anche R.F.I. quindi, capisca cos'è il VACMA e cos'è il Vigilante ed intervenga in tal senso, per modificare innanzitutto le Disposizioni 35 e 36/2002.

La prima tappa, per noi irrinunciabile dall'Accordo del 19 Aprile u.s., è la disgiunzione del VACMA dall'SCMT e dalla R.S.C.. Premesso questo, nel lungo confronto fatto sinora con l'azienda il Sindacato ha fatto proposte, che azzerino l'invasività del dispositivo, ad esempio nel Trasporto Regionale e Metropolitano, è possibile con 11 punti o momenti di reiterazione alle normali operazioni di condotta. Cosa diversa è invece il Trasporto Passeggeri, Cargo, alla fine anche eliminando il pedale (atto dovuto) il macchinista sul Pendolino, ad esempio, potrebbe trovarsi a fare continuamente il cambio luci dei fanali. Sì, perché è uno dei punti di reiterazione individuati, ma, con un tipo di guida che per lungo tempo può essere solo di controllo e senza reiterazioni al banco, quel cambio luci diverrebbe presto "lavoro monotono e ripetitivo", insomma sarebbe fuori dalla Legge 626, perché istintivo, automatico, dannoso….come oggi diciamo è il pedale..

Per il resto, rimanendo la nostra valutazione quella dell'inutilità dell'apparecchiatura su ciò che è l'attenzione, sulla questione ergonomia, questa è già carente di sé nelle cabine di guida, figuriamoci aggiungendo il VACMA, perché il banco e tutto ciò sul quale il macchinista deve intervenire spesso non è nel cosiddetto "cono visivo" come invece prevedono le norme internazionali (rubinetto del freno compreso). Crediamo che Trenitalia debba valutare serenamente Prescrizioni come quella della ASL di Verona per 450 locomotive E656 e prendere atto che siamo al di fuori dei minimi criteri di ergonomia, su questi e gli altri mezzi più obsoleti.

Più che accampare quindi ricorsi alla Regione, al TAR ecc. con gli avvocati, servono programmi (anche del CESIFER) e meglio forse farebbe l'azienda a trovare anche qui, attraverso un confronto costruttivo con la controparte sindacale, il giusto percorso, con la giusta mediazione e soluzione. Per intenderci, l'Oerlikon a noi va bene dov'è, anche se è fuori dal cono visivo, ma sui banchi, alla poltroncina c'è davvero molto da fare.

Sul VACMA, sulla corretta ergonomia del lavoratore (anche attraverso le prove statiche e dinamiche effettuate con la consulenza della Carcerano) le nostre controproposte guardavano tutte a quelle moderne soluzioni, già sperimentate in altri paesi, che, al passo con i tempi, facevano apparire il pedale o la touche per quelle antiche, inutili e dannose arcaiche barbarie che sono.

La risposta a queste domande risulta ancor più impegnativa alla luce del fatto che, nelle trattative fatte fin'ora, sia con Trenitalia e sia con il Gruppo FS, spesso, la possibilità di aprire un negoziato e uno studio serio delle problematiche connesse alla verifica dell'attenzione e della presenza del macchinista alla condotta della locomotiva, sono stati a portata di mano, pronti ad essere colti con soddisfazione da entrambe le parti, salvo poi puntualmente

FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERROVIE
Via Albona n° 1 - 00177 – ROMA
Tel: 06 64829000 – 64829001 - 47307666 **FAX:** 06 47307556
TEL. FS: 970 67666 **FAX FS:** 970 67556 **E-MAIL** sn@fastferrovie.it

svanire di lì a poco per improvvise inversioni di rotta da parte dell'impresa, dall'apparire d'improbabili ma insolubili fraintendimenti, ovvero, da ipotetici o presunti interventi esterni (Ministero dei Trasporti) che, inspiegabilmente, quando la possibilità di un accordo cominciava a prendere corpo, si concretavano come baluardi insormontabili al prosieguo del confronto.

Risulta evidente quindi, come sia difficile credere che tutto ciò sia riconducibile al solo fatto che Trenitalia abbia già acquistato 1200 apparecchiature VACMA, e che la loro mancata installazione e messa in servizio possa far risaltare un così marchiano errore di valutazione, programmazione e spesa, da parte dei dirigenti preposti, da indurre la Società a proseguire un percorso senza sbocchi e così irto di difficoltà.

Così come sembra impossibile immaginare che l'Impresa, pensando cinicamente di poter ricondurre, almeno agli occhi dell'opinione pubblica, agli errori umani, e quindi sugli incolpevoli operatori ferroviari, le cause degli incidenti, abbia deciso che: raccattare un po' d'arcaica tecnologia, vestirla con un look contemporaneo ed installarla sui mezzi di trazione(fino alla touche agli infrarossi…), fosse la soluzione più comoda al problema; pensando, nel frattempo, di superare le inevitabili e gravose ricadute sul P.d.M., facendo affidamento sulla ben nota disponibilità e sul profondo senso del dovere dei macchinisti.

Qualunque sia la risposta, resta imprescindibile il fatto che la sicurezza dell'esercizio, non può e non deve essere condizionata dai costi d'investimento, così com'è impensabile che la stessa sia affidata unicamente all'infallibilità degli operatori ferroviari.

Quest'ultimi hanno il diritto di avere il massimo apporto che la tecnologia può loro offrire, ma la stessa deve essere funzionale, aggiornata, razionale ed adeguata, oggi deve essere insomma l'esatto contrario del VACMA.

Appare oramai evidente, quanto la partita sia ormai molto complessa. La lunga battaglia contro questo obsoleto e pernicioso macchinario, che ci ha visto fin'ora protagonisti al fianco delle RSL, delle RSU, delle altre sigle sindacali e della categoria tutta, non è per ora terminata, anche se il cammino ancora da percorrere non sembra più infinito e l'ottimismo, a pieno titolo, comincia a far capolino.

Gli errori da non commettere, a questo punto, sono più di qualcuno. A cominciare da un allentamento di tensione o di sensibilizzazione sull'argomento, che mai come in questo periodo devono essere massimi, coesi e coinvolgenti affinché i macchinisti si presentino come un gruppo granitico di resistenza all'installazione ed alla estensione di tale sciagurato arnese.

Così come bisogna evitare che qualcuna delle varie componenti che fin'ora sono state protagoniste della lotta, OO.SS., RLS, RSU e P.d.M., alla vista del traguardo cedano alla tentazione di giungerci da sole per prime.

Questa è una vittoria che possiamo cogliere solo restando uniti, contrastando così quelle forze trasversali che sistematicamente cercano di fare sponda all'impresa, sospinti dal supporto che solo il massimo coinvolgimento della categoria ci può garantire.

E' nostro dovere comune, quindi, squarciare quel velo d'ambiguità che nasconde chi, trincerandosi dietro vecchi consensi non più spendibili, percorrendo o rincorrendo obiettivi politici o personali, cerca di frenare l'inarrestabile valanga costituita della protesta collettiva di tutto il P.d.M. contro questo famigerato dispositivo.

Chi visita il mio modesto sito in internet, sa che da sempre è scritto: "Solo insieme possiamo vincere". Il riferimento è al "problema centrale, cruciale" nelle Ferrovie, al VACMA e ho sempre scritto:"Questa è una vertenza di civiltà"…..

Poi con altri R.L.S. dei macchinisti e dei capitreno, 1° l'amico "Ispettore" Beppe Pinto di Bologna, vogliamo divulgare il logo europeo della Sicurezza "Safety First": La Sicurezza innanzi tutto. Qualche dirigente aziendale forse direbbe che, come tanti altri che si leggono, sono solo proclami; invece no, sono dei collanti, per una nuova presa di coscienza della grande potenzialità di lotta della Categoria, dove il VACMA-DAY è stato il primo autentico segnale.

Ciò che ha dimostrato il Personale di Macchina del Piemonte, ad esempio, è che le Organizzazioni Sindacali dei Ferrovieri le vuole assieme e che quando ciò si verifica su di un argomento primario come è la Sicurezza, la risposta dei macchinisti c'è, tutta..

Ma la più grande nostra soddisfazione ora, proprio sulla questione VACMA, è sapere che in questo Paese, anche tra chi ha importanti incarichi istituzionali ci sia chi pone la Sicurezza davvero al primo posto. L'evoluzione legale della questione lo sta dimostrando a tutti.

Infine, tutti insieme, tutte le OO.SS. insieme, possiamo e dobbiamo permettere, sostenere che i Macchinisti contrastino l'utilizzo del VACMA con le azioni individuali, scollegate dal contesto generale, in virtù del ruolo che il Personale di Macchina svolge sul treno: è il preposto a verificare l'idoneità del rotabile a svolgere il servizio.

Certamente Fast Ferrovie saprà tutelare singolarmente e collettivamente i lavoratori.

Più Direzioni Provinciali del Lavoro inoltre, attraverso Presidenti dei Collegi Arbitrali che ho tenuto, nei Lodi hanno già riconosciuto una basilare condizione normativa, cioè che "Il macchinista è il preposto alla sicurezza sul convoglio per la tratta assegnatagli".

Quindi tutti dobbiamo essere coscienti di questo, sempre al fianco l'uno dell'altro, ed il passo in avanti del singolo deve essere il passo in avanti di ognuno.

Questo è quanto ci ha dimostrato il trionfale successo del primo VACMADAY, e questa è la strada che dobbiamo continuare a percorrere. **Insieme**.

Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza ***Roberto Santi***

FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERROVIE
Via Albona n° 1 - 00177 – ROMA
Tel: 06 64829000 – 64829001 - 47307666 **FAX:** 06 47307556
TEL. FS: 970 67666 **FAX FS:** 970 67556 **E-MAIL** sn@fastferrovie.it