



Trasporti

cronache ferroviarie 4



Napoli, 24/11/2010

EDITORIALE

Sicurezza

Ancora uno speciale sullo stato della sicurezza nei nostri posti di lavoro

Dopo lo speciale di ottobre, dedicato all'incidente

di questa estate avvenuto sulla Circumvesuviana,

riprendiamo i motivi e gli argomenti che ci

avevano spinto a trattare isolatamente quell'avvenimento:

il cosiddetto "errore umano" e la "tragica fatalità".

Due termini che spesso vengono usati per assolvere

chi, nell'organizzazione del lavoro, dovrebbe

invece assicurare che determinati eventi non avvengano;

ma nella cultura della prevenzione degli infortuni

e degli incidenti sul posto di lavoro si lascia

troppo spazio al “destino” o al “fattore umano” piuttosto
che spendere (nel senso letterale del termine)
per evitare la scia di sangue e morti comune a tutto il
mondo del lavoro in Italia.

Per un Presidente della Repubblica che alza il
volume della sua voce istituzionale per pretendere la
sicurezza per chi lavora fa da contrappunto un Ministro
dell'Economia che sostiene che quella sicurezza,
sui posti di lavoro, in Italia non ce la possiamo permettere.

Anche se in questi giorni siamo tutti, giustamente,
attratti dal gran rumore che fanno le indiscrezioni,
le voci, i sussurri sul prossimo contratto ricordiamoci
di chi ha già perso il diritto a un lavoro sicuro,
a tornare a casa da chi lo aspetta.

Ricordiamocene quando dovremo lottare per
non perdere quel poco che ci rimane ancora da difendere.

Scendiamo da quel treno che viaggiava sulla
Circumvesuviana di Napoli e volgiamo il nostro
sguardo ai binari, a quegli uomini che stanno lavorando
sulle rotaie, a quei nostri compagni di lavoro
nell'esercizio ferroviario.

Roberto Testa

In questo numero:

SICUREZZA

.....2

I lavoratori della manutenzione

.....2

pag. 1 di 6

numero 4/2010

SPECIALE

SICUREZZA

I lavoratori della manutenzione

Incontriamo un gruppo di lavoratori e delegati della Manutenzione Infrastrutture - Lavori e

Impianti Segnalamento: con loro ci conosciamo bene dai tempi dell'Assemblea Nazionale

dei Ferrovieri, durante il licenziamento di Dante De Angelis, e dai tristi giorni in cui si formò

il Comitato per la Verità sulla morte di Massimo Romano

Domanda: Volete ricordarci chi era Massimo?

Risposta: Massimo era un nostro collega del

Tronco Lavori di Monterotondo DTP Roma, aveva

moglie e due figli di 8 e 12 anni, quando è morto

travolto da un treno sulla linea Roma-Fara Sabina

aveva 46 anni. Era di Avellino e fu assunto in RFI

nel 2005, proveniente da una società che gestiva per

conto di FS i passaggi a livello; aveva dunque lunga

esperienza del mondo ferroviario anche se in quel particolare settore. La mattina del 15 novembre 2006 si trovava con un martello pneumatico sulla massicciata intento a demolire una passerella in asfalto che attraversava il binario, un'attività propedeutica al risanamento della massicciata che sarebbe avvenuto nei giorni successivi ad opera della ditta SALCEF, altri suoi compagni erano impegnati, lì vicino, sul binario attiguo in mansioni di scorta alla stessa ditta che stava procedendo con altre lavorazioni già in corso. Quando è sopraggiunto il treno Massimo si trovava sul lato esterno del binario, su un tratto all'uscita di una curva, ed è stato colpito alla testa dal predellino del locomotore rimanendo ucciso sul colpo; stava lavorando senza che fosse stata predisposta la protezione prevista dall'Istruzione Protezione Cantieri. Un fatto assurdo eppure, allo stesso tempo, non unico né raro nell'attuale scenario operativo della Manutenzione Infrastrutture, in cui registriamo uno svuotamento degli impianti per il mancato turn-over degli operatori, frutto di una politica occupazionale in linea con il

massiccio processo di esternalizzazione delle attività.

D: Cosa è cambiato da quei giorni del 2006? Si sono verificati altri incidenti con dinamiche simili?

R: Quando parliamo di attuale scenario operativo intendiamo un progetto aziendale iniziato diversi anni fa e che puntava ad una struttura operativa di esercizio "leggera", appunto con personale e risorse strumentali ridotti all'osso; questo processo ha avuto esito compiuto in una organizzazione del lavoro che di fatto si è persa dei pezzi per strada: in fatto di qualità del servizio prodotto e, cosa assai più dolorosa, sulla sicurezza dei lavoratori. Le attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria sono regolamentate da norme con rigidi criteri per la protezione degli operatori, soprattutto quando queste si svolgono in regime di circolazione treni; sulla carta il meccanismo ha una sua compiutezza che lascerebbe poco o niente spazio all'incidente ma, in funzione del fatto che la protezione presuppone l'impiego "improduttivo" di certe quantità di operatori, in certi casi la prassi si è dovuta conformare alla sintesi della seguente contraddizione: "o ci si protegge o

si lavora”, e si è quindi oggi consolidata nella mediazione:

con un occhio si lavora con l'altro ci si

protegge. La riduzione drastica di personale a fronte

dell'aumento della circolazione treni nelle fasce diurne

ha determinato l'incremento delle lavorazioni

notturne e in orario straordinario con la conseguente

riduzione dei tempi di riposo tra prestazione successive

e anche un utilizzo contrattualmente illegittimo

del personale che viene spostato alla bisogna

da un impianto all'altro. Il risultato è che dal 2006

ad oggi, solo nella Direzione Territoriale Produzione

Roma, altri tre colleghi sono morti sul lavoro in

circostanze analoghe a quelle di Massimo Romano e

numerosi incidenti anche gravi e pericolati d'incidente

continuano a verificarsi. Nella dimensione nazionale

dell'azienda abbiamo avuto negli ultimi 4/5

pag. 2 di 6

anni 34 ferrovieri della manutenzione morti sul lavoro;

quasi un incidente mortale al mese!

Allora, capisci da solo che cosa è cambiato, e

soprattutto in quale senso, dalla morte di Massimo

ad oggi!

D: Quanti di questi incidenti sono: “errore umano” o “tragica fatalità”, riconducibili alle classiche espressioni di autoassoluzione di chi gestisce l'organizzazione del lavoro?

R: Già all'indomani dell'incidente in cui è morto Massimo, in azienda son cominciate a girare versioni che gli imputavano una responsabilità più o meno diretta sui fatti. Versioni strampalate e contraddittorie che alle nostre orecchie sono suonate subito come un allarme di pericolo depistaggio delle indagini e insabbiamento delle vere responsabilità. Questa strategia ha toccato l'apice dello squallore quando è cominciata a circolare la voce insinuante che Massimo stesse lavorando direttamente al soldo della ditta Salcef, per cui si sarebbe assunto delle gravissime responsabilità trasgredendo alle regole dell'azienda. L'assurdo era che si trattava appunto di voci (la cosiddetta voce della rotaia) che circolavano in modo trasversale dagli ambiti apicali a quelli più esecutivi dell'azienda, stratificando false convinzioni soprattutto (ma questo era l'obiettivo della strategia) tra i lavoratori stessi. Rispetto a questo

fatto non si può sorvolare su una considerazione,
e cioè che la supposta azione di depistaggio si compiva,
e solo così poteva essere, nella quasi totale assenza
di un intervento delle organizzazioni sindacali.

Nella DTP Roma lavoravano nel 2006 circa 1.700
ferrovieri (oggi ridotti a più o meno 1.200) sparsi su
un territorio che abbraccia due regioni (Lazio e
Abruzzo); né all'indomani dell'incidente né tantomeno
nei mesi successivi fu organizzata almeno
un'assemblea informativa tra i lavoratori; un vuoto
enorme. In questo scenario partendo dalla volontà
di alcuni membri delle RSU/RLS è nato il "Comitato
per la verità sulla morte del ferroviere Massimo
Romano", una struttura associativa libera che ha
raccolto nel tempo molte adesioni tra i ferrovieri,
altri lavoratori, associazioni dei familiari dei morti
sul lavoro, con lo scopo di contribuire ad acclarare
responsabilità ed evitare l'oblio sulla storia del nostro
collega. Sia detto per inciso che noi siamo convinti
del nesso causale tra organizzazione del lavoro
e infortuni dei lavoratori, la tesi dell'errore umano è
una mistificazione dei fatti grossolana anche alla

semplice luce della legislazione in materia; è civilmente
talmente naturale il diritto di un umano a
sbagliare senza che questo debba costargli la vita o
l'amputazione di un arto o chissà cosa, che la responsabilità
del datore di lavoro è centrale nella
gran parte delle leggi per la sicurezza dei lavoratori
(tenendo a parte il discorso sulle malattie professionali).
Purtroppo ciò è sì necessario ma non sufficiente
di fronte al disarmo delle organizzazioni dei lavoratori
e all'attacco congiunto di governi e impresa
al diritto del lavoro. Le successive riorganizzazioni
delle FS in senso privatistico (ricerca ossessiva dell'abbattimento
dei costi) hanno generato delle strutture
produttive in cui è scemata la garanzia della sicurezza,
per chi lavora sopra i treni o sui binari, e in
cui si è diffusa una brutta cultura di tolleranza dei
rischi.

D: Ci sono state cause giudiziarie o processi
che hanno stabilito le responsabilità in questa lunga
catena di morti che ci avete raccontato?

R: A poco più di un anno dalla morte di Massimo
Romano ancora a Roma abbiamo avuto un altro

atroce incidente mortale: Anthony Forsight, un apprendista di 26 anni, la notte del 10 dicembre 2007 restò travolto da un Eurostar a Torricola, sulla linea Cassino, sbalzato contro un palo della linea elettrica morì quasi sul colpo. Era stato chiamato a mezzanotte in reperibilità per un guasto, e il suo impegno di lavoro complessivo nella giornata aveva superato il limite consentito in assenza del riposo di almeno 8 ore consecutive. Anche qui si parlò subito di sue responsabilità, perché, correva voce, stesse camminando vicino al binario. Ma noi lavoriamo sui binari! Il fatto che stesse isolato e non protetto pur essendo apprendista non suscitò grandi interrogag.

3 di 6

gativi nell'inchiesta interna e lo stesso processo non ha visto finora nessun imputato, né di rango apicale né altro. Ci fu anche un tentativo di archiviazione sventato dal legale dei familiari e il processo è ancora in corso.

Per la morte di Massimo sono stati invece imputati

due dirigenti, un capo impianto

e un operaio. In

udienza preliminare, a distanza

di quasi tre anni dall'incidente, il più alto dei

due dirigenti, il direttore compartimentale cioè il datore

di lavoro, è stato prosciolto e invece rinviati a

giudizio gli altri tre: ad oggi non ha ancora avuto

inizio l'iter dibattimentale del processo. Bruno Pasqualucci,

collega di 62 anni prossimo alla pensione,

rimase travolto da un mezzo d'opera durante

l'inizio delle lavorazioni la notte del 23 ottobre scorso,

era alla sua terza prestazione notturna consecutiva

nella settimana. È morto il 25 novembre dopo

un mese di agonia in ospedale: il processo deve ancora

iniziare e non risultano essere stati indagati dirigenti

o altri, e stando alle nostre informazioni non

ve ne saranno; ergo Bruno è colpevole della sua

stessa morte sul lavoro. La notte del 18 dicembre

scorso il nostro collega del servizio IS di Rocca Secca

Armando Iannetta di 57 anni morì sul colpo travolto

da un treno sulla Roma - Napoli durante un

intervento di reperibilità, un incidente fotocopia di

quello occorso ad Anthony Forsight: anche in questo caso si è subito parlato di un suo comportamento colposo; il processo deve ancora iniziare e ufficialmente non si sa nulla dell'inchiesta aziendale, ancora una volta il vuoto enorme dell'assenza d'intervento sindacale. Per capire bene queste dinamiche aziendali è istruttivo il caso di Motta S. Anastasia: due colleghi del servizio Lavori furono investiti e uccisi sui binari nei pressi della stazione; il giorno stesso, con folgorante tempismo, l'A.D. Moretti dettò un'agenzia stampa in cui si diceva testualmente: "... ora capiamo perché i ferrovieri finiscono sotto il treno: perché non rispettano la normativa di sicurezza emanata dalla società...". Si riferiva al fatto che la squadra stava operando senza aver esposto le tabelle di segnalamento prescritte dall'Istruzione Protezione Cantieri e probabilmente con un sistema di protezione inadeguato. Ma quello che, naturalmente, ometteva in

quella nota stampa è che,
come già detto, tali prassi operative sono diventate
da tempo una necessità dovuta alla scarsità cronica
di personale, cosa di cui i dirigenti territoriali, ma
anche quelli centrali, sono ben a conoscenza essendo
ciò il risultato del progetto aziendale di “alleggerimento”
organizzativo di cui sopra. Inoltre tra le
RSU/RLS si trova ancora qualcuno che da anni si
sta sgolando a dire che così non si può lavorare (a
Roma siamo anche riusciti a far sanzionare l’azienda
per il mancato rispetto della legge sui riposi), ma
nel complesso l’azienda è blindata dietro un muro di
gomma che il sindacato e ormai anche i lavoratori,
in qualche modo, contribuiscono a tenere in piedi.
Tornando a Motta S. Anastasia gli unici imputati
(poi condannati), sono stati due colleghi dei ferrovieri
morti. Siamo fortemente convinti che per sconfiggere
questa filosofia bisogna combattere gli atteggiamenti
di conformismo che vigono nella nomenclatura
aziendale e sindacale, nonché tra i lavoratori
stessi; bisogna ripartire dalla volontà e dalla
capacità dei singoli di battersi per una nuova visione

di civiltà del lavoro.

D: In un vostro intervento sulla Newsletter passata avete parlato di esternalizzazioni e politiche solo di facciata di riacquisizione delle lavorazioni. Quanto può incidere una scelta di questo tipo sul mantenimento degli standard di sicurezza?

R: Il tema dell'esternalizzazione delle attività è centrale nel confronto delle relazioni industriali, e ciò è naturale visto che incide pesantemente sui livelli occupazionali interni ad RFI. Ad ogni grande

pag. 4 di 6

appuntamento di trattativa nazionale, vuoi per rinnovi di contratto o per la stipula di accordi quadro, si parla di reinternalizzare attività. Ma la cosa ormai è divenuta farsesca e abbiamo capito che gli obiettivi di reinternalizzazione aziendale convergono su quelle attività che le società private non trovano più convenienti economicamente. Per esempio nel nostro settore il livellamento sistematico del binario è una delle attività che si vorrebbe riacquisire; possiamo dire con certezza che per una ditta privata, la quale cerca il massimo profitto d'impresa, questa

attività è sconsigliata in quanto, a fronte della scarsa disponibilità delle fasce di interruzione della circolazione treni, le possibilità d'intervento con questi macchinari costosissimi si frammentano e ciò produce una diseconomia organizzativa che il privato non accetta. Questa è la realtà, ma si continua a spacciare questa riacquisizione di attività come una grande vittoria che tra l'altro l'azienda non riesce a gestire per mancanza di mezzi e risorse umane necessarie.

Siamo pronti a scommettere sul fatto che ciò produrrà una scadenza dei livelli di manutenzione dell'infrastruttura e porterà a nuovi e più convenienti (per il privato) contratti d'appalto. L'espansione del privato nelle attività di manutenzione ferroviaria ha inciso negativamente sugli standard di sicurezza, che molto dipendono anche dalla specificità della normativa che regola le procedure di specifiche attività. I ferrovieri sono tutti abilitati attraverso corsi di formazione all'esecuzione delle mansioni da svolgere, e fanno riferimento ad un contratto che è specifico delle attività ferroviarie. Il privato entra in questo mondo con maestranze che fanno

riferimento contrattuale alle più disparate categorie merceologiche (dall'edile al metalmeccanico passando per il commercio, più varie ed eventuali), e per di più sottoposte alle pressioni economico-organizzative degli obiettivi di profitto della ditta; chi ha visto il film del regista inglese Ken Loach, "Paul, Mick e gli altri", si è potuto fare un'idea precisa di tutto questo. Teniamo presente che la penetrazione del privato nelle attività ferroviarie è un preciso progetto politico nel nostro Paese e che ciò corrisponde ad una volontà di abbattere i livelli di tutela dei ferrovieri, con l'accettazione implicita della scadenza degli standard di sicurezza sul lavoro. Nel transitorio di questa progettualità si genera la brutta cultura della in-sicurezza di cui parlavamo prima.

D: Apprendistato: in RFI, come d'altronde in tutta la holding FS, c'è un grosso incremento dell'uso di questo strumento contrattuale. Quali risvolti determinano sulle lavorazioni che eseguite e sul sistema di sicurezza del lavoro che le deve proteggere?

Un lavoratore in condizione di apprendistato professionalizzante può essere un anello debole nella

catena della sicurezza e perché?

R: Nel contesto organizzativo che abbiamo genericamente delineato l'inserimento di giovani in contratto di apprendistato è assolutamente fraudolento.

Un apprendista, soprattutto in un settore ad alta incidenza di rischi, dovrebbe essere considerato uno di più sull'organico necessario allo svolgimento delle attività, che sia in affiancamento per tutta la durata del suo contratto. Invece attenendosi solo genericamente alla legge (ma anche questa è lacunosa per lo specifico ferroviario) l'azienda procede ormai ad assunzioni (con il contagocce) esclusivamente con contratti d'apprendistato, sfrutta le convenienze economiche di questa tipologia contrattuale, inserisce questi giovani in impianti con fortissime carenze d'organico e quindi li utilizza alla stregua di un qualsiasi ferroviere a tempo indeterminato, facendo anche leva sul potere ricattatorio derivante dalla scadenza del contratto stesso per ottenere la "consensualità" del lavoratore apprendista stesso. Abbiamo avuto casi di apprendisti licenziati alla scadenza del contratto perché, nell'arco di 4 anni, avevano

osato parlare di diritto sul lavoro. È palese

l'intento fraudolento di questa politica occupazionale.

Per la ricaduta sui livelli di sicurezza valga su

tutte le chiacchiere ciò che abbiamo già detto sul

povero Anthony.

D: In vista di un nuovo CCNL che cosa dovrebbe

essere, per il vostro settore specifico, irrinunpag.

5 di 6

ciabile (o non sottoscrivibile) da un'organizzazione

sindacale?

R: Il tema del rinnovo contrattuale ci pone delle

riflessioni di merito e di metodo. Sul metodo possiamo

essere più argomentativi in quanto sul merito,

a quattro anni dalla scadenza del CCNL della Attività

Ferrovie, conosciamo davvero poco del nuovo

strumento contrattuale. Ma detto ciò abbiamo detto

praticamente tutto sulla questione del metodo; è

inaccettabile che in uno scenario di disarticolazione

di fatto dell'organizzazione del lavoro quale quello

attuale nelle ferrovie il sindacato si arroghi il diritto

di gestire rinnovi contrattuali in assenza del consenso

informato dei lavoratori. È quello che sta avvenendo

e la nostra preoccupazione è che nel nuovo contratto vengano sancite le pratiche organizzative che abbiamo finora contestato (allungamento dell'orario di lavoro, accettazione di bassi livelli occupazionali, flessibilità nell'utilizzo del personale, cessione di attività o addirittura di rami d'azienda, etc).

Abbiamo letto l'articolato dei 4 punti del nuovo Contratto della Mobilità firmato nei giorni scorsi: ci conferma in pieno le nostre preoccupazioni; come rappresentanti dei lavoratori verremo privati delle residue capacità di trattativa sull'organizzazione del lavoro essendo tutto lo scibile contrattuale in capo ai livelli nazionali, non potremo neppure indire un'assemblea dei lavoratori durante l'orario di lavoro perché ci vorrà il consenso di tutte le organizzazioni regionali, non si potrà di fatto più scioperare in virtù di una clausola sulla gestione dei prossimi rinnovi contrattuali. Insomma un disastro tutto informato dall'accordo firmato nel 2008 da Cisl, Uil & Co. con il governo sul nuovo modello delle relazioni industriali: lo scippo ai lavoratori del potere contrattuale da parte di un comitato di affari formato da

imprese e sindacato, i cosiddetti enti bilaterali. Come
rappresentanti dei lavoratori avremmo voluto
essere coinvolti nel processo di costruzione di una
piattaforma rivendicativa che contrastasse la perdita
di posti di lavoro, la tendenza alla sottrazione di diritti
normativi ed economici (p. es. anche con l'incremento
delle competenze d'indennità ferme a 15
anni fa, dei buoni pasto, oltre naturalmente agli aumenti
stipendiali), la deriva organizzativa con l'incremento
dell'orario di fatto nelle prestazioni diurne
e notturne con prestazioni sui riposi, con la contrazione
stessa dei riposi giornalieri, che tanto ci costano
in termini di tutela della salute e della sicurezza,
l'utilizzo sfrenato del mercato del lavoro nelle
assunzioni, e tanto altro che pervade il quotidiano
del nostro lavoro in termini di mancanza di risorse
strumentali e progressiva perdita di dignità professionale.
Ancora per fare un esempio, a fronte dell'inserimento
di nuove tecnologie nel sistema delle
infrastrutture ferroviarie non è corrisposto il riconoscimento
dell'acquisito livello di professionalità dei
ferrovieri che vedono banalizzato il loro decisivo

contributo al funzionamento di apparati molto complessi e delicati per la regolarità e la sicurezza della circolazione dei treni. Semplici operai che svolgono mansioni degne di tecnici ad alta specializzazione e questo in una situazione in cui esistono già diverse carenze anche tra i profili intermedi (tecnici, capi tecnici, capi impianto); e ancora ci si viene a parlare di contratto d'apprendistato. Il mondo del lavoro è nella sua generalità sotto attacco di una classe politico-impresariale dalle scarse vedute strategiche e miserabile nelle sue prospettive esistenziali, è questo che determina la tendenza al sottosviluppo economico e sociale del nostro Paese. Una fase di rinnovo contrattuale in una grande impresa nazionale è senz'altro il termometro per misurare lo stato di salute della democrazia di un Paese; alla luce di questa considerazione l'attuale fase nelle ferrovie ci appare davvero preoccupante. In conclusione ribadiamo la nostra convinzione sulla necessità di ripartire dalla volontà dei singoli di immaginare nuove prospettive di dignità del lavoro e battersi per la ricostruzione di efficaci strumenti di autotutela dei ferrovieri

all'interno della nostra azienda.

intervista di Redazione

pag. 6 di 6