

CRONACHE FERROVIARIE (CRONACHE) 2.0



**La crisi
è al cubo.
Cambiamo gioco!**



INDICE

Disastro di Santiago	2
Pensioni e allungamento della vita.....	4
Un caldo inverno	5
Professionalità	6
Sciopero regionale Emilia Romagna.....	7
Pillole & News.....	8
Trenitalia, inchiesta della procura sul macchinista unico ai comandi	8
Moretti pronto per la privatizzazione.....	8
Vettori tedeschi pronti a rilanciare sulle merci.....	8
Sicurezza: le FFS ora investono	8
Licenziamenti collettivi in Calabria.....	8
Video	8
Dumb ways to die	8

SCIOPERO GENERALE

Il 18 ottobre la Confederazione USB ha proclamato lo sciopero generale insieme a Confederazione Cobas e Cub.

Fra le prime voci su cui si appoggia la dichiarazione troviamo: il rinnovo dei contratti, l'aumento di salari e pensioni e la riduzione dell'orario di lavoro.

Il tutto in aperto contrasto con le politiche di austerità in Italia e in Europa.

Bastano questi pochi enunciati per dichiarare apertamente da che parte stiamo e dove riteniamo si debbano orientare le scelte politiche e economiche nel nostro Paese e non solo. L'altra considerazione riguarda la capacità di intervento che i soggetti promotori dello sciopero possono e debbono mettere in campo.

Mettendo insieme questi due aspetti si può giungere a una sola conclusione: lo sciopero deve essere veramente di tutte le realtà del mondo del lavoro; è indispensabile che il segnale di partecipazione a questa lotta arrivi da tutti coloro che ambiscono a far parte del mondo del lavoro e che oggi si vedono costretti dalle molteplici forme di contratti "atipici"; il segnale di opposizione deve giungere da tutte quelle associazioni e forme di lotta organizzata, dai quartieri alle città fino a tutto il territorio nazionale, che si battono quotidianamente per cambiare il pensiero unico che ci governa da troppi anni ormai.

A questo punto, come ferrovieri, rispondiamo a quei colleghi che ci chiedono perché aderire a uno sciopero nazionale generale, considerata la "particolarità" dei problemi del nostro comparto, utilizzando la premessa appena svolta nelle considerazioni iniziali: da questo stato di cose non si esce "solo" come ferrovieri o come lavoratori dei trasporti.

Le forme organizzate e strutturate di pressione che sono riuscite in questi anni a attaccare diritti, salari e tempi di lavoro e di vita dei ferrovieri sono le stesse che hanno aggredito il comparto dei trasporti, così come quello dell'industria e più in generale del lavoro privato. Senza dimenticare il pubblico impiego. E chi per il mondo del lavoro non esiste nemmeno perché sommerso, in nero o perché prossimo alla schiavitù come nel caso dei migranti.

Le risposte dei ferrovieri devono passare attraverso quelle degli altri lavoratori. O addirittura anche attraverso quelle dei non-lavoratori, dei disoccupati e sottocupati, del popolo delle partite IVA, degli stagisti e degli occasionali che esistono nelle nostre realtà familiari, fra le nostre amicizie, nei nostri condomini, nella porta accanto, nel nostro collega di lavoro esodato o cassaintegrato.

Da questa crisi e da questa deriva possiamo provarne a uscire solo tutti insieme; nessun tentativo isolato ci salverà.

La Redazione

DISASTRO DI SANTIAGO

Indagati alcuni dirigenti Adif

Il magistrato che indaga sull'incidente ferroviario di Santiago, costato la vita il 24 luglio scorso a 79 persone, ha deciso di incriminare alcuni dirigenti dell'Adif, l'ente di gestione ferroviaria responsabile della sicurezza della rete.

Il giudice ritiene infatti che nel tratto interessato - posto al termine di un lungo rettilineo ad alta velocità ma con caratteristiche normali - non fosse sufficiente affidare l'intera sicurezza al macchinista, il quale "è certamente responsabile della condotta del treno, ma era chiaramente prevedibile che un momento di disattenzione avrebbe potuto provocare un incidente con gravi rischi per la vita dei passeggeri"; per tale motivo, l'assenza di un sistema automatico che garantisse la sicurezza costituisce "un atto di imprudenza sanzionabile".

Il provvedimento riguarda "la o le persone" dell'Adif responsabili della sicurezza nel tratto in cui è avvenuto l'incidente, che verranno ascoltate in qualità di imputati non appena l'ente ne avrà fornito i nominativi.

Al momento dell'incidente il macchinista, Francisco José Garzón Amo, stava parlando al telefono con un funzionario delle ferrovie che stava dandogli delle indicazioni su quale binario dovesse imboccare alla stazione di arrivo; dai rumori di fondo captati dal registratore in cabina il macchinista stava inoltre consultando "una cartina o un altro documento simile".

L'analisi sembra confermare quanto già dichiarato da Garzón alla polizia, ovvero in sostanza di non essersi accorto di essere passato dal tratto ad alta velocità a quello normale e di aver imboccato la curva - dove il limite è di 80 chilometri orari - a velocità più che doppia; di avere quindi frenato ma troppo tardi per evitare che il convoglio deragliasse, provocando la morte di 79 persone.

L'uomo, accusato di omicidio colposo per imprudenza, si trova in stato di libertà vigilata con obbligo di firma settimanale in commissariato: la custodia cautelare viene concessa in Spagna solo in casi eccezionali, e per la magistratura non esiste il pericolo di fuga o reiterazione del reato, dato che a Garzón sono stati ritirati la licenza professionale e il passaporto.

fonte: <http://goo.gl/bE7ggQ>

E se fossimo tutti Garzón?

L'incidente che, giustamente, ha sollevato scalpore internazionale e le cui immagini hanno fatto il giro del mondo è ormai consolidato nell'immaginario collettivo come ennesimo "errore umano"; e tale rimarrà nel tempo. Ricordiamo in quei giorni i commenti colti dalla strada o nei negozi, nei bar o sulla metro: il macchinista un pazzo che su Facebook si descrive come un pilota di Formula 1, un incosciente, un irresponsabile, una scimmia ammaestrata sarebbe meglio, nelle mani di chi siamo quando viaggiamo e simili.



La pagina Facebook del macchinista Garzón che ha scatenato un polverone mediatico

Oggi questa notizia ci restituisce uno scenario completamente diverso che non buca, ovviamente, i media come le immagini del treno accartocciato su se stesso; ma che pone interrogativi e scioglie quesiti che proprio su Cronache Ferroviarie erano stati anticipati: le responsabilità del sistema ferroviario su cui si muoveva il treno condotto da Garzón, le valutazioni dei rischi che dovevano essere condotte per considerare la particolarità di quel tratto di linea (cambio di velocità, passaggio da un regime di circolazione all'altro, ingresso in stazione), sistemi di sicurezza e loro effettiva capacità di intervento in caso di una manovra errata, correzione e riduzione a zero del rischio in caso di "errore umano".

Oggi sappiamo attraverso questa fonte di informazione che le condizioni in cui stava viaggiando Garzón erano ad alta esposizione al rischio "grave incidente ferroviario", che la probabilità che l'evento si potesse verificare non era trascurabile e che la magnitudo, cioè la potenza, dell'accadimento, avrebbe comportato conseguenze e danni gravissimi e ingenti per persone e cose. Purtroppo così è stato.

L'altro aspetto che ci deve portare alla riconside-



il macchinista Francisco José Garzón Amo

razione dell'operato di Garzón riguarda la ricostruzione della dinamica dell'incidente, vista dalla cabina di guida del treno, così come è stata fatta dagli inquirenti: un altro film scorre davanti ai nostri occhi. C'è un uomo alla guida di un treno che sta compiendo contemporaneamente più azioni e una di queste è la guida del mezzo; ma questa scena quanti di noi l'hanno già vista? Quanti di noi macchinisti hanno avuto l'impressione di compiere più operazioni contemporaneamente durante lo svolgimento della loro mansione principale, cioè la condotta del treno? Quante volte abbiamo ripensato che la stessa situazione si sarebbe svolta diversamente con la presenza di un'altra persona in cabina di guida?

Quanti ferrovieri, non necessariamente macchinisti, si sono trovati a ripensare al loro lavoro quando veniva supportato, specie nella funzione primaria, da altri colleghi (altre braccia, altri occhi aperti, altre teste a pensare, altre mani da occupare) e che oggi sono costretti a svolgere e a sopportare da soli? Quante falle, buchi, bugs ci sono nei nostri mestieri? Quante valutazioni ancora incomplete ci aspettano durante i nostri compiti? Quanti di noi, ferrovieri dell'esercizio, sono potenziali Garzón su cui pende la spada di Damocle del cosiddetto, e per noi inaccettabile, "errore umano"?

Proviamo a infilarci i panni di Garzón: quanti macchinisti non hanno provato una situazione simile durante il lavoro! Il treno in ritardo, la stazione di fine corsa che si avvicina, l'ansia di recuperare, il telefono che squilla per esigenze di servizio; e sicuramente le regole impongono comportamenti idonei in questi casi, ma tutto si svolge con una frequenza e una quotidianità che neanche chi ti chiama o si collega con te ci fa più caso (anche se dovrebbe sapere che stai guidando un treno). Magari come a Garzón gli chiede di consultare una

carta: quell'attimo è sufficiente perché a 190 km/h si perda l'informazione primaria, quella che deve mettere in coda tutte le altre: il cambio di velocità e la frenatura del treno.

Giustamente gli inquirenti hanno trovato non conforme la disposizione di esercizio su quella linea e ricercano le responsabilità oltre l'errore umano e la tesi, sbrigativa e assolutoria per molti, che chiude il discorso adducendo a Garzón tutte le colpe (a cui non potrà necessariamente sottrarsi: pensiamo solo al carico psicologico sulle sue spalle dal giorno in cui è avvenuto l'incidente) e stanno riconsiderando tutta la vicenda con un'ottica che porta a una complessità ben diversa dalla conclusione sommaria di ricondurre tutto alla negligenza di un uomo che in quel momento stava svolgendo comunque la sua mansione (e probabilmente riteneva di farlo nel migliore dei modi possibili).

Speriamo che questo sviluppo delle indagini possa servire a levare il nodo scorsoio dal collo di Garzón e lo possa far scendere dal patibolo a cui era stato consegnato dall'opinione pubblica così facilmente indotta da immagini, video e commenti fatti in modo sommario. Il nostro pensiero corre al macchinista di tanti altri incidenti, anche qui in Italia, che per un attimo di perdita del controllo della situazione si è trovato coinvolto in incidenti e disastri dove troppo spesso ha pagato lui per primo il prezzo più alto. Dove non disponeva di una copertura sufficiente a evitare una sua mancanza o dove non era presa in considerazione l'eventualità. Pensiamo a tutti quei ferrovieri dell'esercizio che ancora oggi lavorano combattendo il cosiddetto "errore umano" ogni giorno, in ogni condizione sfavorevole immaginabile, e che lottano per non diventare il Garzón di turno.

La Redazione

PENSIONI E ALLUNGAMENTO DELLA VITA

... e quello della salute?

L'aspettativa di vita alla nascita e l'aspettativa di salute alla nascita

Sul sito della "Commissione Europea per la Salute", <http://goo.gl/ZCH8Wt> vi sono gli indicatori dell'aspettativa di vita alla nascita (Life expectancy at birth) e dell'aspettativa di salute alla nascita (Health life years at birth) ed in corrispondenza di "Italia" vi sono i relativi grafici. Si può rilevare che a partire dal 2003 vi è un crollo dell'aspettativa di vita in salute, già dal 2003, e quando si verifica questo crack? Precisamente fra i 62 e i 66 anni! Reddito e ricchezza, abitazione, professione, equilibrio tra vita e lavoro, educazione, relazioni sociali, impegno civico, qualità dell'ambiente, sicurezza personale sono in gran parte quei fattori che influenzano l'aspettativa di salute; « uno scenario possibile che minaccia anche i progressi costanti ottenuti in materia di speranza di vita in Europa, si legge nel dossier, potrebbe realizzarsi se alle crisi economiche e sociali si associassero delle riduzioni alle spese per la sanità».

Occorre precisare che il valore dell'aspettativa di vita non rappresenta l'età massima che una persona può vivere, bensì una media matematica. Si considerano cioè le persone nate, si vede quanti anni vivranno tutti complessivamente, si sommano questi anni e si divide il tutto per il numero delle persone. Il risultato finale è l'aspettativa di vita. Facciamo un semplice esempio: nascono 4 persone, di cui 1 muore subito, un'altra a 20 anni, un'altra ancora a 40 e l'ultima a 60 anni. La somma degli anni è 120, che divisa per 4 (persone) fa 30 anni. Questa è l'aspettativa di vita. Circa cinque secoli prima di Cristo, l'aspettativa di vita si aggirava intorno ai 22-25 anni. Il tasso di mortalità infantile era del 75% circa, che significa che per ogni 4 persone nate, 3 morivano subito. Quindi, seguendo il calcolo matematico, abbiamo 3 persone che portano 0 anni al conteggio, ed una che inevitabilmente dovrà vivere fino a quasi 100 anni. Difatti 100 anni diviso 4 (persone) fa proprio 25 anni. Oggi, il tasso di mortalità infantile è al 4%, per cui su 4 persone nate, probabilmente tutte vivranno a lungo e potrebbe significare che ognuna di queste persone

vivrà quasi cento anni. Agli inizi degli anni Settanta, il National Geographic chiese ad Alexander Leaf, medico di fama mondiale, di identificare quali fossero le popolazioni più sane e longeve del pianeta. Quando egli iniziò il suo studio e i suoi viaggi, esistevano tre zone sulla terra dove i propri abitanti diventavano vecchi in piena salute superando abbondantemente i cento anni: la valle di Vilcabamba nell'Equador, la regione di Hunza in Pakistan e la regione dell'Abkhazia, nel Causaso. Successivamente il dr. Leaf studiò anche gli abitanti delle isole Okinawa in Giappone, famosi anche loro per la salute e la longevità. Quindi solo ben 4 popolazioni vivevano già in salute ben oltre i cento anni ossia popolazioni che vivono in luoghi semi sconosciuti del pianeta anche se spesso non è possibile stabilire l'esatta età di questa gente, perché mancano registri e documenti, ma tutti i ricercatori concordano che la maggior parte di loro supera e di molto i cento anni, fino a punte di 130-140 anni. A queste popolazioni longeve certamente non è servito la liberalizzazione dei mercati, la concorrenza, la flessibilità, lo spread o prestiti bancari.

Infatti altri risultati furono sorprendenti: «quanto più era profondo il divario tra ricchi e poveri, tanto più quella società era malata. In parole semplici, dove la disuguaglianza della distribuzione della ricchezza diviene estrema – come ad esempio negli Stati Uniti dove l'1% dei ricchi possiede più del 90% della restante popolazione – le persone tendono a combattersi tra loro, e la società spende sempre meno in salute, istruzione e sicurezza. Pertanto oggi l'uomo potrebbe vivere di più e meglio di quanto gli sia dato, e se questo non avviene è perché egli vive lontano dalla natura e dalle sue leggi. Molti politici, sindacati e industriali pur conoscendo questi dati continuano con la tesi « si vive di più, giusto andare in pensione più tardi» ed utilizzano la «competitività» «flessibilità» come unici strumenti per lo sviluppo del libero mercato e con la regia dei Media distolgono l'opinione pubblica dal fatto che si vive sempre peggio. Per ogni mese di vita che "guadagniamo" di anno in anno, ne perdiamo dieci in termini di salute. Negli ultimi cinque anni, ogni anno con un incrementato di tre mesi l'aspettativa di vita, vi è stato un anticipo di 30 mesi nell'incorrere malattie che compromettono la qualità della vita. Allora quanti e quali posti di lavoro saranno garantiti in età avanzata con un decremento della qualità della vita tra i 60 e 70 anni? La «stessa cura» nella società in cui viviamo è stata riservata anche ai giovani, ai nostri figli che per la mancanza di posti di lavoro e/o l'entrata in tarda età nel mondo del lavoro la situa-

zione diventerà sempre più insostenibile! In questo modo in effetti ci vengono soltanto accorciati gli anni buoni in cui una persona potrà godersi la pensione! Uno scenario che in futuro probabilmente invertirà anche l'aumento della vita come media matematica. Allora la domanda da porsi è: a quale scopo la riforma del lavoro e delle pensioni è stata attuata? Oltre a fare il gioco delle lobby farmaceutiche, l'aumento dell'età pensionabile e gli stravolgimenti del mondo del lavoro (art 18, prepensionamenti, lavoro part-time ecc.) messa in campo dal Governo anche su commissione della Troika porteranno i cittadini a percepire una pensione? Un punto chiave, un gettito di Irpef, potrebbe scaturire da incrementi di posti di lavoro, ma sono anni che politiche ultra liberiste accettate da continue concertazioni stanno portando soltanto a risultati opposti. La fregatura è che gli stessi cittadini eleggono e pagano le tasse per sostenere coloro che preparano leggi peggiorative al punto da non poter più sopravvivere! E... non ci vengano a dire che i soldi non ci sono per coprire le spese del Welfare perché ormai gli interessi e le grosse somme di miliardi di euro sappiamo tutti che vengono inghiottiti da meccanismi (F35, ESM, Derivati, interessi al Debito, guerre ecc.) per i profitti di pochi!

Carmine Curcio

UN CALDO INVERNO

Riceviamo e pubblichiamo

Com'è noto ad oggi la nostra azienda sta prendendo, unilateralmente, decisioni peggiorative per il PV, come la decurtazione di alcune ore di condotta per i macchinisti e nuove disposizioni (?) per i CT che, da qui a gennaio 2014, con molta probabilità, perderanno l'abilitazione al movimento.

Allora cosa fanno i Nostri Sindacati FIRMATARI di CCNL? Scrivono letterine d'amore all'azienda... come questa: "Tesoro mio, che tante gioie mi hai dato e che grazie a te abbiamo potuto usufruire di AG per la partita di calcetto o per un congedo mai dato, che mi hai preservato dal lavoro e dal logorio dei turni, che tanti pranzi e tante cene mi hai offerto al ristorante per aiutare i miei iscritti/colleghi a lavorare di più ed il più a lungo possibile, che tanti

figli - compresi i nostri - hai accolto in questa grande famiglia, ahhh si la famiglia...! Tesoro mio, unico grande amore della mia vita, perché hai voluto decurtare i soldi e i diritti a questi poveri iscritti senza dire nulla a Noi, a te devoti. Perché questo gesto unilaterale che ti espone a critiche e sofferenze? Tesoro mio, se me lo avessi detto prima questo tuo desiderio, se solo avessi parlato, ci avremmo pensato noi, accampando la scusa della recessione o dell'errore umano o chissà della 'agibilità aziendale'... Per ora ti dico che sono a tua disposizione come sempre e ti auguro una ottima giornata."

Ecco, su questo stile scrivono letterine mentre noi li paghiamo con il sudore delle infinite ore passate sulla breccia a fare il nostro ed il loro lavoro!

Infine un'ultima cosa: da gennaio 2014 - come detto sopra - il CT non avrà più il "movimento". Poiché ancora non si conoscono bene i termini si possono fare solo ipotesi. L'ipotesi più vicina è che il macchinista si troverà a svolgere tutte le funzioni del CT a costo zero, mentre il CT diverrà un semplice agente commerciale a cui verranno decurtate dallo stipendio tutte le voci riguardanti il movimento (scorta e vetture eccedenti). Il tutto nell'indifferenza totale! Per questo ringraziamo sentitamente sempre loro, i nostri mitici e grandi sindacati, che anni fa, quando il Capo Treno veniva definito dall'azienda "Personale di Accompagnamento Treno" dicevano: "Non vi preoccupate, è solo un altro termine..." e intanto scalavano i vertici dei sindacati e dell'azienda.

Infine mi preme anche fare un'altra considerazione: in caso di cessione di ramo d'azienda o privatizzazioni varie di Trenitalia, l'azienda che si costituirà avrà la strada spianata per pretendere di comprare/costituire un'azienda snella (nel senso con poco personale che lavora tanto), vista la congiuntura economica e sociale nella quale si troverà a lavorare, e potrà pretendere di rilevare solo con il personale necessario e professionale. A quel punto noi non saremmo più né necessari né tecnici specializzati e quindi "carne da macello". Così si potrà aprire per noi la cassa integrazione o forme similari.

Che sarà un inverno caldo non c'è bisogno che lo dica...

Goemon Ishikawa





il controllore Aldo Fabrizi

PROFESSIONALITÀ

I Capi Treno potrebbero perdere la loro professionalità

L'Unione Sindacale di Base - USB - ha preso atto delle nuove disposizioni, che da gennaio 2014 coinvolgeranno tutti i Capi Treno, che mirano a de-professionalizzare la figura che fino ad ora è stata sinonimo di garanzia e sicurezza a bordo treno per viaggiatori e azienda.

Il tutto a distanza di pochi giorni dalla notizia dell'apertura di una inchiesta della Procura di Roma in cui il PM Pollidori indaga sui parametri di sicurezza affidati alla presenza di un solo professionista a bordo dei convogli (<http://goo.gl/HujKBN>, anche nelle [Pillole & News](#)); ma soprattutto a distanza di poche settimane dal grave incidente di Santiago. L'attuale contratto scadrà nel 2014 - a volte le coincidenze - e per quella data ci si troverà a ripensare alla figura del Capo Treno anche dal punto di vista salariale. Tutto lascia presagire che molte delle competenze verranno decurtate dalla busta paga ma questo non è - o non sarà - il solo lato negativo. La cosa

ancora più grave e a cui bisognerà prestare la massima attenzione è la parte riguardante le privatizzazioni: il personale specializzato durante privatizzazioni o cessioni di ramo d'azienda è solitamente quello più tutelato. Se il Capo Treno non rientrerà in questa categoria sarà quello su cui si potrà agire ponendolo in cassa integrazione (o peggio) e nessun giudice potrà far nulla per evitare questo scempio.

L'USB - Unione Sindacale di Base - si dichiara contraria a questa decisione unilaterale che potrebbe sconvolgere lo svolgimento dell'attività ferroviaria con ricadute pesanti e assurde sull'occupazione e sui lavoratori; ma soprattutto sugli standard consolidati della sicurezza in ferrovia.

L'USB organizzerà in tutte le proprie sedi attivi e riunioni per discutere di queste nuove disposizioni ed invita tutto il personale ad aderire allo sciopero nazionale del 18 ottobre.

Si ricorda, inoltre, che l'USB è uno dei pochi sindacati NON firmatari di contratto. Non ha firmato né questo né quello del 2003 (ci riferiamo alle sigle poi confluite nella Confederazione USB), perché non succube alle politiche aziendali di tagli sul costo del lavoro tout court e perché nella bozza presentata al Ministro e in sede di Commissione Trasporti ha sempre tutelato gli equipaggi e le professionalità di chi ha garantito i livelli alti di sicurezza in Italia. Questo perché l'interesse dei diritti dei lavoratori viene prima di tutto; la difesa dei posti di lavoro e delle condizioni per una mobilità sostenibile sono i primi obiettivi dell'organizzazione.

Francesco Fiorani



metropolitana di Torino, completamente automatizzata e senza personale a bordo, sarà il nostro futuro?

SCIOPERO REGIONALE EMILIA ROMAGNA

Piena riuscita dello sciopero regionale del 21 e 22 settembre

Sciopero regionale di tutto il personale mobile regionale e passeggeri

Piena riuscita dello sciopero di capotreno e macchinisti tutti della regione Emilia Romagna. Un ottimo risultato che replica quello del giugno scorso ma ne amplifica l'effetto perché, allargando il fronte della lotta al personale mobile della passeggeri, unisce nello sciopero quello che sindacalari e azienda dividono coi loro accordi.

Accordi e contratti apertamente contestati dai lavoratori che in prima persona ne pagano gli effetti. Se sono così convinti della bontà di quello che firmano perché alla prima occasione si imboscano? Vengano con noi a condividere la salubrità delle 10 ore continuative, delle notti consecutive, delle ripartenze nelle stesse giornate, dei RFR, ecc.

Con questa nuova azione di sciopero abbiamo ribadito la nostra contrarietà:

➔ ad un contratto che ci fa lavorare di più, riposare poco e vivere meno;

➔ al progressivo peggioramento dei turni di lavoro che non esitiamo a definire disumani oltre che nel sistematico ritardo con cui l'azienda consegna i turni e nello spostamento dei riposi settimanali che limitano la nostra stessa libertà personale; è surreale che l'azienda da un lato si preoccupi, giustamente, di averci lucidi ed efficienti sul lavoro – sottoponendoci ai test antidoping - e poi con questi ritmi, ci manda in giro ubriachi di sonno;

➔ ad un sistema pensionistico barbaro che non riconoscendo usura e atipicità del lavoro svolto ha aumentato l'età pensionabile anche per questo settore a 67 anni. Ricordiamo che l'aspettativa di vita media per un capotreno o macchinista arriva a 64 anni, un sistema tombale per risanare il deficit pubblico.

A queste ragioni affianchiamo la mobilitazione contro la messa a gara del servizio ferroviario regionale, una scelta quella della regione Emilia-Romagna, esclusivamente ideologica che, se non ostacolata, avrà pesanti ricadute sia sull'utenza pendolare, con aumenti del costo dei biglietti e taglio dei treni, sia sui lavoratori col peggioramento ulteriore delle condizioni lavorative.

Su quest'ultimo punto preannunciamo nei pros-

simi giorni ulteriori mobilitazioni che coinvolgeranno lavoratori ed utenza allo scopo di contrastare un processo di privatizzazione e di liberalizzazione che la Regione Emilia-Romagna per pura volontà politica vuole accelerare.

USB Lavoro Privato Emilia Romagna



I colleghi Trenord di Lecco hanno deciso di indire una settimana trasparente - dal 23 al 29 settembre - per risolvere la problematica dei materiali ATR 125 in doppia composizione con un solo capotreno sulla linea Lecco-Molteno-Monza-Milano. L'iniziativa consiste in una settimana al turno sottoscritta da impegno personale.

«Vi chiediamo di aderire ed eventualmente di coinvolgere i colleghi con una firma e di far girare il più possibile questo messaggio.

Per adesso la raccolta sta andando bene: la sicurezza dei viaggiatori è ancora un principio radicato nella coscienza dei ferrovieri, nonostante le politiche di Trenord.»

Trenitalia, inchiesta della procura sul macchinista unico ai comandi

La presenza di un solo macchinista sui convogli ferroviari potrebbe rendere rischioso il trasporto su rotaia. La procura di Roma ha aperto un'inchiesta nei confronti di un dirigente di Trenitalia, responsabile della sicurezza sul lavoro, per capire se sia legittimo che a bordo dei treni viaggi un unico professionista. Per il PM Pietro Pollidori, che porta avanti gli accertamenti - originariamente avviati dalla procura di Genova - e che ha notificato all'indagato un invito a comparire, il fatto che moltissimi convogli vengano condotti da una sola persona potrebbe costituire una violazione della normativa per la sicurezza sul lavoro.

Altre verifiche sono state affidate dal magistrato ai tecnici dell'Asl Rm/A della capitale. Il PM, che ha già ricevuto una memoria dal funzionario chiamato in causa e un'ampia documentazione dall'ufficio legale della società, ha deciso di procedere con l'interrogatorio, che potrebbe svolgersi a fine mese.

La questione del 'macchinista solo' è da tempo oggetto di un contenzioso tra l'azienda e i sindacati, i quali sono convinti che l'utilizzo sul treno di un unico professionista altamente qualificato sia potenzialmente pericoloso per i viaggiatori e per gli operatori a bordo. Per le rappresentanze sindacali, soltanto con un equipaggio interscambiabile, in grado di condurre un treno e garantire assistenza all'utenza, si supererebbero tutte le criticità che possono verificarsi durante tutto il percorso.

fonte: <http://goo.gl/M0SRSa>

Moretti pronto per la privatizzazione

Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, è pronto alla privatizzazione del gruppo non appena arriverà il via libera dal governo di Enrico Letta. "Per quanto ci riguarda non è ancora stata data alcuna indicazione dal governo: nel caso in cui venga data un'indicazione in tal senso, noi siamo pronti per potere affrontare il problema", ha spiegato il manager replicando a chi gli chiedeva un commento sull'ipotesi di cessioni di quote da parte dell'esecutivo in aziende parteciate.

fonte: <http://goo.gl/KziGDv>

Vettori tedeschi pronti a rilanciare sulle merci

DB Schenker e FFS Cargo sono pronte a rilanciare i servizi a carro singolo nel trasporto di prodotti chimici. Lo hanno dimostrato il 5 luglio, durante il convegno organizzato da Federchimica sulla logistica, con progetti concreti già in fase di attuazione.

Intanto Assofer lamenta la perdita del 45% di quota di mercato delle merci pericolose trasportate su ferro, in parte dovuta al dumping normativo (e di conseguenza dei costi) tra il trasporto ferroviario e quello stradale e in parte alla cessazione del servizio diffuso da parte di Trenitalia.

Sicurezza: le FFS ora investono

Anche le FFS - Ferrovie Federali Svizzere - hanno scelto di investire in una maggiore sicurezza. La decisione si è resa improcrastinabile dopo la collisione tra il treno regionale 12976 e il treno RegioExpress 4049 avvenuta il 29 luglio 2013 alla stazione di Granges-Marnand, dove ha perso la vita un macchinista e vi sono stati diversi feriti.

fonte: <http://goo.gl/45OBzk>

per approfondire: <http://goo.gl/6pPIFH>

Licenziamenti collettivi in Calabria

11 settembre - Hanno ricevuto la lettera di licenziamento collettivo i dipendenti della Fersav, la società di trasporto pubblico partecipata dalle Ferrovie della Calabria. I lavoratori, una ventina a Cosenza e 50 in tutta la regione, sono in assemblea permanente ormai da giorni, presso la stazione ferroviaria cosentina di Vaglio Lise. Lamentano anche la mancata corresponsione degli ultimi stipendi e chiedono alla Regione Calabria di intervenire subito, anche per scongiurare che interi paesi, come sta accadendo in questi giorni, restino senza i collegamenti giornalieri.

fonte: <http://goo.gl/K1WXeA>

VIDEO

Dumb ways to die

<http://youtu.be/IJNR2EpS0jw>