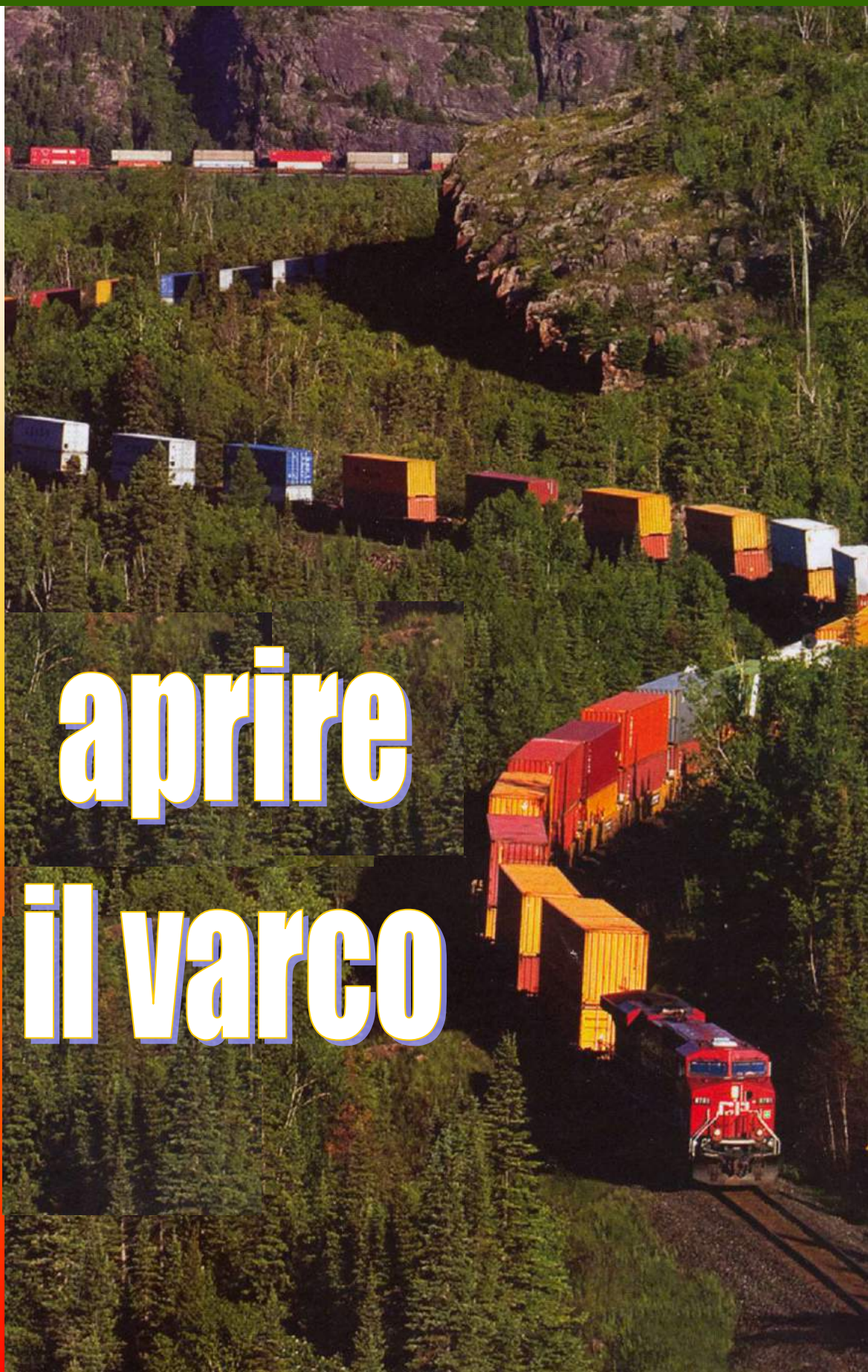
CUB Rail

Giornale di collegamento tra i ferrovieri

Redatto e stampato dai macchinisti Cub Trasporti Lombardia — Anno III numero 13 — 3 marzo 2012



aprire il varco

LIBERTÀ PER GLI ARRESTATI NO TAV! FUORI LE MAFIE DALLA VALSUSA!

ALL'INTERNO

3 Eternit, sentenza storica

4 CrhoniCUB

8 Buone notize: Asl SV, pubblicazioni di servizio

9 IVU—Nota Fast sulle paertenze AU prima delle 5

10 Mantenimento competenze PdM

11 UE, dietro le manovre per separare infrastruttura-trasporto
Flirt, incidente in Norvegia

12 Dagli impianti

19 Elettronica di potenza

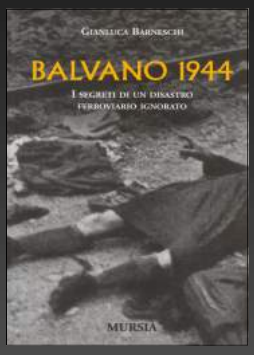
20 Recensioni

22 Macchinisti nella storia

25 Crazy Rail

...e moltissimo altro!

LIBRI



Gianluca Barneschi

Balvano 1944. I segreti di un disastro ferroviario ignorato MURSIA Euro 20

LIBRI

Demetrio Vallejo

Le lotte ferroviarie che commossero il Messico (1958-1959) Q PM Euro 3

LIBRI

La talpa

Libretto integrativo ALE 582

La talpa **Euro 5**

LIBRI

La talpa

Libretto integrativo FNME

La talpa **Euro 3**

LIBRI

Testimonianze dei macchinisti italiani contro il vigilante (1913-1949)

La talpa **Euro 3**

LIBRI

Sonno e lavoro a turni

La talpa **Euro 3**

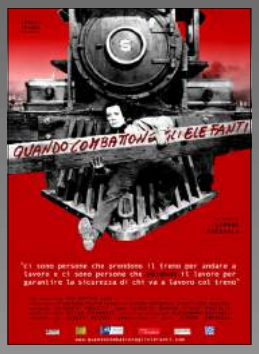
LIBRI

Quaderno Cub Rail 1
Roberta Bottaro, Lavoro a turni e macchinisti
Euro 3

LIBRI

I colori delle emozioni
Inno alla vita
A.I.M. Rare Onlus
Euro 12

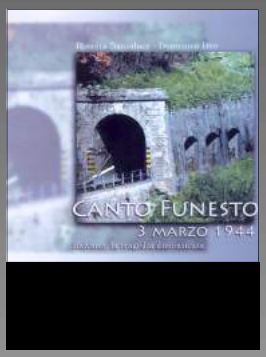
VIDEO



Quando combattono gli elefanti

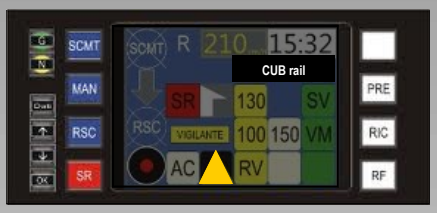
Euro 7

CD MUSICALE



Canto Funesto
3 marzo 1944
Balvano **Euro 5**

SALVASCHERMINI SCMT



Salvaschermini CUBRAIL per SCMT

Euro 1
(abbonati: gratis)

COLTELLINI

Originali svizzeri Victor Inox *(ad un prezzo imbattibile, visto il cambio…)* **Euro 15**

BANDIERA

BANDIERA CUB RAIL
80 x 140 cm

Euro 25

I prezzi comprendono le spese di spedizione
Per richiedere il materiale scrivi a:

cubrail@libero.it

NUMERI ARRETRATI

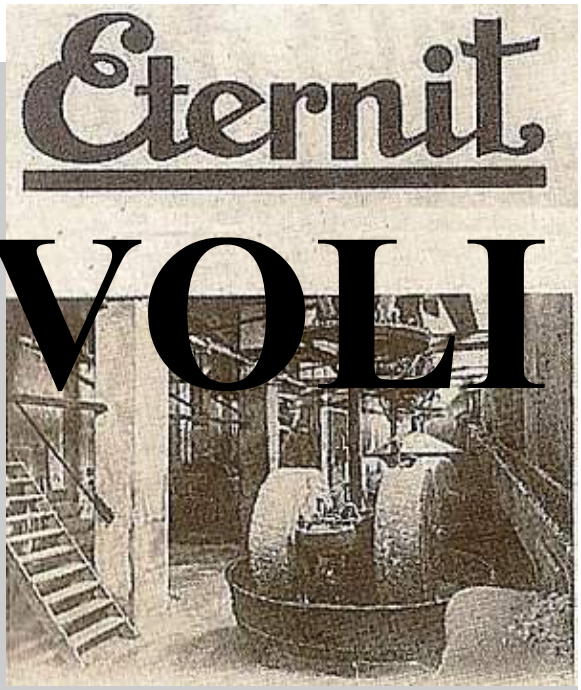
Sono disponibili i numeri arretrati:

- FORMATO ELETTRONICO: numero 0 (ottobre 2008) e, in successione di due mesi, dal numero 1 (febbraio 2010) al numero 8 (aprile 2011)

con collegamento al sito www.latalpadimilano.it
(sezione download oppure finestra cubrail nella home page)

- COPIA CARTACEA: tutti i numeri esclusi 0, 1, 8, 9, 11 *(esauriti)*

Amianto Eternit: una sentenza storica

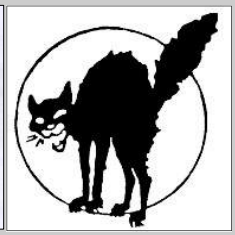


COLPEVOLI

Il 13 gennaio 2012 a Torino sono stati condannati a sedici anni di carcere il miliardario svizzero Stephan Schmidheiny ed il barone belga Louis De Cartier De Marchienne, con l'accusa di disastro doloso e rimozione di cautele.
Una sentenza non a torto definita "storica", perché, oltre ad essere la prima nel mondo, ha aperto un varco nel muro di omertà e complicità eretto da istituzioni, governi, politici complici degli assassini.

I giudici hanno ritenuto i due imputati colpevoli di disastro doloso solo per gli stabilimenti di Cavagnolo (To) e Casale Monferrato (Al), mentre per Rubiera (RE) e Bagnoli (Na) il reato è in prescrizione. Risarcimenti milionari a favore delle parti civili: al Comune di Casale Monferrato andranno 25 milioni di euro, alla Regione Piemonte 20 milioni, all'Inail 15 milioni, al comune di Cavagnolo 4 milioni.
Alle centinaia di familiari è stato, invece, riconosciuto un risarcimento medio di 30-35 mila euro a testa.

Confederazione Unitaria di Base



Come ha scritto il Comitato per la Difesa della Salute nei Luoghi di Lavoro e nel Territorio di Sesto SG, con questa sentenza viene riconosciuto che l'amianto ha ucciso prima gli operai e poi - disperdendosi nell'aria, nelle falde acquifere, nel territorio - i cittadini.

La nascita di centinaia di Comitati e Associazioni che da anni si battono contro la monetizzazione della salute e della vita umana, affermando che non hanno prezzo, e anni di lotte hanno contribuito a cambiare la mentalità e l'opinione di molti sulla pericolosità e cancerogenicità dell'amianto.

La lotta contro un sistema sociale che considera normale che mille lavoratori muoiano per infortuni sul lavoro e altre migliaia per malattie professionali, che ritiene normale che migliaia di cittadini muoiano per sostanze cancerogene ha prodotto la consapevolezza che solo auto-orgarnizzandosi è possibile difendersi.

In questo processo, come nel processo Thyssenkrupp, la differenza l'ha fatta la presenza e la partecipazione dei lavoratori, dei familiari delle vittime e dei cittadini a tutte le udienze: dai più giovani ai più anziani, tutti uniti senza mai venire meno in trent'anni di lotta, sempre presenti con la loro determinazione nella ricerca della giustizia, pressando giudici e avvocati.

Questa volta, per quanto come sempre tardiva, giustizia c'è stata. Ma non possiamo dimenticare i lutti provocati da padroni assassini che in nome del profitto hanno sacrificato tante vite umane.

L'amianto, come l'indifferenza, continua ogni giorno ad uccidere.
Il picco dei morti è previsto in continua crescita fino al 2020. Non dimentichiamo che l'elenco infinito dei morti per asbestosi contiene nomi di nostri compagni di lavoro, dagli operai OGR ai macchinisti.
In questa giornata storica il nostro pensiero e il nostro ricordo va a tutti i lavoratori morti sul lavoro e per il lavoro, alle vittime dello sfruttamento e a tutti i cittadini uccisi dalla sete di profitto.

CUB Rail

GIORNALE DI COLLEGAMENTO TRA I FERROVIERI
A cura dei macchinisti Cub-Trasporti Lombardia

REDAZIONE
Viale Lombardia, 20 Milano
telefono 02 70631804 fax 02 70602409

E-MAIL Cubrail@libero.it
ABBONAMENTO ANNUALE 12 euro
(iscritti Cub 5 euro)
Modalità per abbonamenti e versamenti: vedi bacheca a pagina 20

Supplemento a Collegamenti Wobbly per una teoria critica libertaria
n. 13, gennaio-giugno 2008

Direttore: Giorgio Sacchetti

Registrazione del Tribunale di Firenze
n. 2563 del 14 marzo 1977

Stampato in proprio, 1 marzo 2012

Foto di copertina:
Lunghissimo convoglio della Canadian Pacific.
Si sta studiando l'opzione della trazione intercalata, al fine di ridurre le forze laterali e di conseguenza l'usura delle rotaie e dei cerchioni

CrhoniCUB

22 dicembre

Il sito de «La Provincia» di Sondrio riporta la notizia di tre casi in due mesi in altrettanti PL situati sul territorio comunale di Forcola (So), in cui due trattori ed un furgone sono rimasti intrappolati all'interno delle sbarre. In due casi, i conducenti, per evitare di essere investiti dal treno, sono stati costretti ad abbattere la barriera verso la statale. Secondo il comune il problema si sarebbe aggravato da quest'estate quando RFI has ostituito la meccanica nei PL abbassando il volume del segnale acustico rendendolo quasi impercettibile dall'abitacolo.

22 dicembre

Alle 13.30 a Domodossola un treno merci diretto a Briga (trazione affidata alle ferrovie svizzere) deraglia in linea, dopo gli scambi di uscita. A rovesciarsi su un fianco è una tramoggia carica di sabbia; nessuno rimane ferito.
Nello stesso momento, a pochi metri, decine di residenti stavano protestando contro Rfi per ottenere un piano anti rumore; secondo i cittadini, che definiscono il ministero ed il gestore italiano dell'infrastruttura (a differenza delle ferrovie svizzere) un "muro di gomma", Rfi metterebbe in discussione le rilevazioni Arpa sull'eccessivo rumore. Dopo l'incidente il traffico internazionale viene interrotto, i treni deviati o sostituiti da bus. Verso le 18:30 il traffico riprende su un solo binario.

30 dicembre 2011

I NOTAV di Torino e della val di Susa si trovano davanti alla stazione di Porta Susa per fare un viaggio con un treno freccia rossa "deragliato" per le vie della zona blu del centro torinese *(foto sopra; video su YOUTUBE: http://www.youtube.com/watch?v=_DQAASLGITk)*. Dopo aver concordato il percorso con la questura (accorsa in massa e in assetto anti-sommossa per l'occasione), il treno AV sfila per via Cernaia / Pietro Micca / piazza Castello / Via Po / Piazza Vittorio per poi tornare indietro e raggiungere il presidio Notav di Piazza Castello dove dal 17 Agosto i NO TAV torinesi presidiano la Piazza facendo controinformazione contro la Tav con eventi musicali, dibattiti ed altro.

3 gennaio 2012

Dopo la serie infinita di polemiche sulla pubblicità della classe standard del

Frecciarossa, a differenza delle altre occupata da una famiglia di colore, dal sito di Trenitalia viene rimossa l'immagine oggetto degli attacchi, iniziati dal giornalista Alessandro Gilioli de «L'espresso» sul suo blog.
Come noto le immagini delle quattro classi mostravano manager al lavoro nella sala riunioni della «executive»; uno scompartimento vuoto per la «business»; due ragazze che chiacchierano in «premium»; e, appunto, una famiglia di immigrati in «standard», la meno costosa. E da questa sequenza la rete si era scatenata contro il presunto «razzismo di Trenitalia».
La replica di Trenitalia: «Oggi, per fortuna, anche l'Italia è un Paese multietnico e Trenitalia, con i suoi 2 milioni di viaggiatori al giorno, ne è il primo testimone».

3 gennaio 2012

Alle 21,20 a Varzo deraglia un carrello di coda dell'EC 42 Venezia-Ginevra.

Il treno percorre otto km (!)col carrello deragliato (fortunatamente lato montagna) prima di fermarsi in stazione. Nessun ferito tra i 400 passeggeri, che vengono trasbordati su un altro convoglio. La trazione, sulla tratta RFI in questione, è affidata alle SBB.

4 gennaio

Alle 5,40 a Varzo viene ripristinato il binario in direzione sud dopo il deragliamento dell'EC 42; la riattivazione del binario pari salta, in quanto il convoglio, una volta rimesso sui binari dopo l'intervento del carro soccorso, percorsi pochi metri deraglia nuovamente.

6 gennaio

Alle 7.20 il treno regionale 6953

proveniente da Piazza al Serchio e diretto a Lucca deraglia tra Diecimo e San Pietro alla Venturina, sembra a causa di un albero abbattuto dal forte vento e finito sui binari. Nessun ferito. L'automotrice svia inclinandosi su un fianco; la decina di passeggeri che si trova a bordo del convoglio, formato da tre elementi, raggiunge Lucca con pullman sostitutivo.

10 gennaio

Alle 11.20 l'operaio sessantenne Marco Rossi, della ditta Gefer di Roma,

residente in provincia di Latina, mentre sta lavorando alla rincalzatura della massicciata tra Preglia e Varzo, nel punto in cui la sera del 3 gennaio era deragliata l'ultima carrozza dell'EC 42 Venezia – Ginevra, viene urtato dal regionale 2812, rimanendo ferito al femore, alla spalla e alla testa.
Sul posto interviene un'ambulanza e successivamente l'elisoccorso che trasferisce il ferito all'Ospedale Maggiore di Novara dove viene ricoverato in prognosi riservata nel reparto di rianimazione.
La circolazione ferroviaria rimane interrotta fino alle 13.
Rfi avvia un'inchiesta interna per accertare le cause dell'incidente mentre i tecnici dello Spresal, intervenuti sul posto insieme a carabinieri e agenti Polfer, dispongono la sospensione dei lavori nel cantiere.
In meno di sette mesi, su una tratta internazionale con pendenze del 25 ‰ , dove transitano ogni 24h 98 treni merci, di cui 70 di notte, spesso carichi di sostanze pericolose, si sono verificati un incendio in galleria con 30 intossicati (giugno), due deragliamenti, un investimento di un lavoratore.
Dopo questi avvenimenti iniziano a piovere critiche sullo stato pietoso della linea lato Italia. Alcuni siti svizzeri pubblicano fotografie di binari con bulloni mancanti e viti allentate (vedi ad es.* www.sguggiari.ch/1 archivio news 2012 1.php*).

13 gennaio

Gli RLS degli impianti Pax di Roma, Bologna e Milano scrivono al Datore di Lavoro di Freccia rossa contestando, in *"base delle segnalazioni ricevute da numerosi lavoratori, dalle notizie riportate dalla stampa, dalle informazioni riportate dalla Comunicazione Aziendale e per esperienza diretta"*, l'introduzione dei quattro livelli di servizio e conseguente chiusura della porta intercomunicante tagliafuoco posta tra le vetture nr. 7 ed 8. Gli RLS evidenziano criticità riguardanti prevenzione rischi, tutela della sicurezza di viaggiatori e lavoratori, aumento dei fattori di rischio in caso di emergenza con conseguenti ricadute sul PdB. Il tutto in contrasto con le norme in vigore (art. 13 PGOS, cap. 5 DEIF 4.3, Allegato 5b DEIF 21.0, cap. 8 Manuale ETR 500/PLT.
Per una sorta di... coincidenza temporale dovuta certamente... al caso, poche ore dopo il sito di Trenitalia pubblica il seguente comunicato:

"il servizio della carrozza bar/ristorante sarà disponibile a tutti i clienti [..] scelta commerciale adottata dopo questo primo periodo di sperimentazione e dopo aver raccolto i commenti e i suggerimenti dei viaggiatori, anche attraverso il web" !!!

16 gennaio

Poco prima delle 19 alla stazione di Ferno-Lonate Pozzolo (linea Saronno-Malpensa) scatta un allarme incendio;

23 dicembre 1961 - 23 dicembre 2011

Fiumarella, 23 dicembre 1961

Il 23 dicembre 2011 viene ricordato con un treno speciale il 50° anniversario del disastro ferroviario della Fiumarella, il più grave di sempre in Italia, secondo per numero di vittime solo a Balvano 1944 (dove, come noto, non si trattò di disastro ma di morti per asfissia).
Alle 7.45 del 23 dicembre 1961 il treno delle Calabro Lucane trainato dall'automotrice Breda M2. 123, proveniente da Soveria Mannelli e diretto a Catanzaro stava transitando sul viadotto della Fiumarella; dalla motrice si sganciò il rimorchio, il quale poi deragliò precipitando nel torrente sottostante dopo un volo di circa 40 metri.
Morirono in 71 su 99 occupanti il vagone. Le vittime erano in gran parte studenti delle scuole medie superiori, residenti nei paesi dell'entroterra, all'ultimo giorno di scuola prima delle vacanze natalizie.
I paesi della Presila catanzarese ed in particolare Decollatura furono particolarmente colpiti dal disastro; nell'Italia del boom quei ragazzi, quasi tutti provenienti da famiglie contadine che li facevano studiare a prezzo di grandi sacrifici, rappresentavano per i loro genitori la speranza di un riscatto sociale.
L'incidente fu causato dall'eccessiva velocità del convoglio (63 km/h anziché i 40 km/h previsti). Il processo a carico del macchinista Ciro Miceli, detenuto nelle carceri di Catanzaro, si svolse cinque anni dopo.
Il sindacato denunciò il fatto che la responsabilità venisse fatta cadere sull'errore umano mentre evidenti erano le crepe nell'infrastruttura: in tal senso venne citata la lunghissima serie di incidenti su una rete vetusta avvenuti in quegli anni ed immediatamente dopo (Decollatura 1951, 17 morti; Petilia 1952, 2 morti; San Giuseppe 1955, 1 morto; Spezzano Sila 1957, molti feriti; Mormanno 1960, molti feriti; Soveria Mannelli 1962, molti feriti lievi; Laurenzana 1962, motrice in bilico su una scarpata; Marsi 1962, loc deragliato, due ferrovieri feriti).
In seguito al disastro la gestione della rete venne revocata alla società Edison, che amministrava la Mediterranea C.L., ed affidata ad un commissario Governativo.

giungono sul posto i VvFf, che verificano la presenza di un denso fumo nero e di un incendio nella parte non accessibile ai viaggiatori; i VvFf mettono in sicurezza l'impianto in pochi minuti. Una stufetta elettrica viene completamente sciolta dal calore. Nessuna ripercussione sulla circolazione treni.

25 gennaio

Il Gup di Terni, con la motivazione che "il fatto non sussiste", assolve i quattro ferrovieri accusati di omicidio colposo per l'incidente sul lavoro costato la vita, il 6 aprile del 2007, al manovratore cinquantaseienne Franco Mariani, rimasto sotto una colonna durante un aggancio.
La procura ternana aveva chiesto che tutti e quattro gli imputati, sempre dichiaratisi estranei alle accuse, venissero condannati a due anni di reclusione.

29 gennaio

Daniela Rombi, portavoce dei familiari delle vittime di Viareggio, denuncia che *"l'articolo 53 del DL del 24 gennaio 2012 di fatto cancella l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. L'articolo in questione con un'operazione a sorpresa stabilisce infatti che alla progettazione e costituzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali e agli adeguamenti di quelle esistenti non possono essere applicati parametri e standard tecnici più stringenti rispetto a quanto disposto dall'Europa. E non solo per rendere sicura la rete ferroviaria è necessaria una stima dei sovraccosti e gli interventi sono comunque subordinati all'individuazione di risorse pubbliche che coprano tali sovraccosti. Pensate a cosa accadrà quando sarà terminato il processo relativo alla strage di Viareggio: gli adeguamenti sulle linee, qualsiasi sia la causa che una sentenza indicherà per lo squarcio della cisterna, potranno essere attuati solo se non disturberanno l'Europa, se i costi sostenibili e se lo Stato se ne farà carico»*. In tal senso viene chiesto dai familiari delle vittime un urgente incontro col ministro Passera *"dal quale vogliamo sentirci dire in faccia che i nostri 32 morti non valgono un sovraccosto, perché questo sancisce l'articolo 53 di questo decreto che grida vergogna"*.

31 gennaio

Al Tribunale di Alessandria si conclude positivamente la vicenda che vedeva sette colleghi condannati in primo grado per interruzione di pubblico servizio.
Nel dicembre 2005 i sette aderirono alle azioni comportamentali di rifiuto dei mezzi attrezzati con SCMT non disgiungibile. Un comitato di pendolari del Novese presentò un esposto alla Polfer per interruzione di pubblico servizio e la Procura di Alessandria incaricò l'autorità di PG di indagare. Trenitalia fornì agli investigatori un elenco di treni soppressi nella giornata oggetto dell'esposto, la cui causa era addebitata sui tabulati aziendali a "adesione protesta VACMA" (dicitura usata sempre in quel periodo per giustificare qualsiasi anormalità o ritardo, arrivando all'assurdo di inserire in tale elenco treni programmati con ALE 801/940 non attrezzati con SCMT e poi soppressi per altri problemi!)
I sette, di cui sei assistiti dall'avvocato dell'Orsa MU Liguria ed uno rappresentato dall'avvocato della FILT, alla fine del 2008 si videro recapitare a domicilio la notifica della condanna in primo grado per interruzione di pubblico servizio, reato depenalizzato, trasformato da 15/30 giorni di reclusione in una sanzione amministrativa di circa 1000 euro a testa: giudicati e condannati in contumacia, con assegnazione di un avvocato d'ufficio (come dei latitanti!). Nessuno di loro ha pagato la cartella esattoriale e tutti hanno ricorso in Appello, ricorso conclusosi con assoluzione piena e sostanziale in quanto IL FATTO NON SUSSISTE.

1 febbraio

Emergenza maltempo. Soppressioni, ritardi e disagi su gran parte della rete a causa delle abbondanti nevicate e delle

basse temperature. Il caso più grave è quello dell'IC 615 Bologna-Taranto, che rimane bloccato oltre sette ore per un'avaria al locomotore a Villa Selva; il convoglio viene trainato in stazione a Forlì alle 21.40, i VvFf nel frattempo intervengono per soccorrere due viaggiatrici.

Il Tribunale di Firenze emette nove ordinanze di custodia cautelare per illeciti accordi per condizionare gare d'appalto per manutenzione e posa cavi tra un imprenditore ed alcuni dipendenti della Metrocampania Nordest Srl (tratta Napoli - Piedimonte Matese)
L'inchiesta era partita ad ottobre e vennero coinvolte 42 persone per presunti appalti Trenitalia truccati.

2 febbraio

Emergenza maltempo. La Regione Liguria denuncia Rfi e Trenitalia alla Procura della Repubblica di Genova per i disservizi del trasporto ferroviario subiti dai viaggiatori il giorno precedente; secondo l'assessore ai Trasporti Vesco non sono state in grado di gestire

LA TRISTE STORIA DI SERGIO

L'incidente del 1° ottobre

Il 23 novembre scorso è morto all'ospedale di Lecco, dov'era ricoverato in condizioni disperate, Sergio Pini, elettricista 45enne di Grosio (So). La sua storia sfortunata è cominciata il 1° ottobre quando (vedi crhoniCUB) era rimasto intrappolato con la sua auto in un PL a Poggiridenti, riuscendo a salvarsi con moglie e figlio disabile prima che l'auto venisse travolta dal treno. Sergio aveva dichiarato di non aver sentito il segnale acustico che precede la chiusura delle sbarre del PL, problematica segnalata anche da altri automobilisti nei PL di quella linea.
A metà novembre Sergio è stato colpito da un infarto, ed a quel punto in molti hanno collegato questo fatto alla vicenda del PL. Questo perché, oltre al comprensibile spavento subito, l'infarto è sopraggiunto dopo aver ricevuto una lettera con la richiesta di risarcimento danni da parte di Trenord. Si parla di 300mila euro per i disagi provocati alla circolazione dei treni. I parenti hanno raccontato che nei giorni successivi al ricevimento della richiesta Sergio faticasse a chiudere occhio la notte. Non vi sono connessioni certe fra l'infarto e gli eventi negativi che l'hanno preceduto, ma visto lo stress cui il povero Sergio è stato sottoposto, il tutto potrebbe non essere dovuto al caso.

l'emergenza neve e formazione di ghiaccio "preannunciata" da cinque giorni. L'assessore accusa gli amministratori di Rfi e Trenitalia di violazione degli articoli 331 e 340 del CP, relativi ai disservizi del trasporto ferroviario e ai disagi per gli utenti.

3 febbraio

L'Ansa diffonde la notizia dell'accusa per nove ex dipendenti Rfi di aver gonfiato del 15-20% i costi di lavori di manutenzione sulla Roma-Grosseto, favorendo due ditte appaltatrici.
I nove, nel frattempo licenziati dall'azienda, sono indagati dalla procura di Civitavecchia assieme a quattro rappresentanti di due aziende per peculato, truffa aggravata e falso ideologico.

Emergenza maltempo. Più di un treno bloccato in linea per molte ore, spiccano i due casi di Roma-Avezzano e Roma-Viterbo a causa della neve.

4 febbraio

Emergenza maltempo. Un ES AV con

150 persone a bordo abbatte la linea aerea intorno alle 11 dopo la partenza da Bologna Centrale, rimanendo fermo per circa tre ore oltre gli scambi di uscita; viene riportato in stazione con una loc diesel.

6 febbraio

Emergenza maltempo. Un regionale partito da Torino e diretto a Cuneo rimane bloccato tre ore alla Madonna dell'Olmo per un guasto al locomotore.
Partito in ritardo a causa della manifestazione No Tav a Porta Nuova, il treno sarebbe dovuto arrivare a Cuneo alle 21; alle 23 viene dato l'allarme; dopo tre ore al freddo ed al buio, il convoglio viene trainato da un loc di riserva a San Benigno.
A Cuneo intervengono operatori di Croce Rossa, Polfer e VvFf per soccorrere i 15 passeggeri di cui una ferita ad una caviglia.
Secondo quanto riportato dalla «Gazzetta di Parma» la localizzazione del treno è stata possibile solo grazie all'Iphone di un passeggero, che ha attivato il gps. Dall'incrocio dei dati la Polfer è stata indirizzata nella zona.

13 febbraio

Attorno alle 23 a Cantalupo nel Sannio, sulla linea Isernia - Campobasso, un treno composto da due Aln travolge un'auto al PL; l'auto era sui binari, senza nessuno a bordo. Intervengono i VvFf per disincastrare il mezzo e fermare una fuga di metano dall'auto. Nessun ferito, linea interrotta per due ore.

21 febbraio

Incidente sulla linea AV Napoli - Roma. Il treno Frecciarossa delle 6.40 urta un carrello di servizio fermo sui binari in galleria. Nessun ferito, danni alla motrice di testa. L'urto avviene intorno alle 7.20 nel tratto compreso tra Labico e Salone; secondo il racconto dei viaggiatori, dopo l'impatto il FR rimane bloccato per circa due ore. La linea AV viene interrotta ed i treni deviati sulla storica, i viaggiatori trasbordati su un altro FR affiancato. Le indagini sono volte ad appurare come mai il carrello si trovasse sul binario.

Intorno alle 19.30 il regionale 3872 Siracusa - Messina deraglia nei pressi di Taormina a causa di uno smottamento causato dalle forti piogge che interessano la zona. Feriti macchinista e capotreno, leggermente contuso uno dei passeggeri.
Il convoglio, un'Aln ed una rimorchiata, si inclina su un fianco. La linea rimane

interrotta per alcune ore, istituiti bus sostitutivi.

SALVASCHERMINI SCMT CUBRAIL

Euro 1—abbonati gratis

DUBBI?? LEGGI CUB RAIL E…

...corri a pagina 18 in basso...

Siamo tutti sulla torre e nelle officine occupate, per la riassunzione dei licenziati ed il ripristino dei treni notte

La migliore immagine della strategia di Trenitalia nei confronti del servizio universale la rende il foglietto Linea Diretta ("comunicazione interna" del gruppo FS, dicembre 2011), che arriva a scrivere: "Servizio notte: l'impegno del nostro Gruppo. I treni notte sono oramai diventati ***una modalità di viaggio d'altri tempi:*** *da diversi anni assistiamo ad una progressiva e inesorabile diminuzione delle persone che li utilizzano, con un trend non solo italiano, ma europeo".*

In questi anni abbiamo assistito a ben pochi casi di distorsione della realtà paragonabili a questo. Non serve neanche tanto sforzo per smentire, basta la lettura delle dettagliate inchieste dei quotidiani specializzati (vedi ad es. il Sole 24 Ore sulle lunghe percorrenze dei treni notturni in Europa).

Trenitalia che ha spezzato il Paese in due, diviso il trasporto ferroviario in tre, ripartito la divisione passeggeri in quattro e si appresta, col consenso dei sindacati concertativi, corresponsabili del disastro attuale; tutti insieme hanno divisionalizzato, distrutto, precarizzato.

A Milano continua la protesta sulla torre iniziata a dicembre, mentre a Roma il 20 febbraio i lavoratori della RSI Italia SpA (Rail Service Italia, ex Wagons Lits), in Cassa Integrazione straordinaria da 6 mesi (dopo 2 di ordinaria) hanno occupato la fabbrica di via Umberto Partini. 59 operai (33 metalmeccanici, 26 dei trasporti) addetti alla manutenzione dei Treni Notte che rischiano di rimanere senza lavoro. La nuova proprietà (Barletta Srl) ha bloccato la produzione e vuole dismettere la fabbrica per realizzare abitazioni e centri commerciali.

Ripristino dei Treni Notte ! Sostegno ai lavoratori che hanno occupato lo stabile di

Buone notizie/1

Prescrizione dell'ASL2 Savona: l'AGENTE SOLO è pericoloso

Il 9 gennaio u.s. la ASL 2 di Savona ha emesso una prescrizione a carico della DR Liguria, obbligandola a garantire la presenza di due abilitati alla condotta a bordo dei treni percorrenti la tratta Savona - San Giuseppe di Cairo, poiché su quella tratta è stata accertata la non tempestività del soccorso in caso di malore del macchinista solo.

Dopo una serie di verifiche, i tecnici ASL, su mandato della Procura della Repubblica di Savona, sono giunti alla conclusione che non è sufficiente dotare il pdm di telefono e pacchetto di medicazione ai fini della garanzia del soccorso, anche alla luce dell'intempestività del soccorso stesso verificata nel corso di una esercitazione di emergenza eseguita in data 9 giugno 2011, in cui sono risultati eccessivi i tempi di primo soccorso, soprattutto in virtù di problematiche non eliminabili legate alla accessibilità della rete ferroviaria.

La prescrizione impone a Trenitalia l'affidamento dei treni ad equipaggi "polifunzionali" (ovvero con almeno due agenti abilitati alla condotta)

Le reazioni di Azienda e sindacati dell'agente solo

L'Azienda, come prevedibile, invece di adeguarsi alla prescrizione ha reagito minacciando (riunione del 23 febbraio) di sostituire i treni con bus.

I firmatari dell'Agente Solo, invece di nascondersi, hanno reagito in maniera vergognosa.

Alla riunione ligure su IVU del PdB la Filt -Cgil (e chi sennò?) a nome di tutti gli altri sindacati regionali ha chiesto ed ottenuto dall'Azienda i tavoli separati" *per le gravi offese ricevute da Orsa Liguria in un volantino* ".

L'Opera Pia (Fit Cisl), nel proprio volantino datato 3 febbraio, è arrivata a scrivere cose del tipo *"non ci esaltiamo certo per aver delegato una ASL una questione dagli aspetti tipicamente sindacali e che, con l'azione sindacale, andava risolta"* (!!!). Con quale azione sindacale, la loro, forse?

L'unica nota offensiva che scorgiamo è la residua presenza di questi sindacati negli impianti.

Un commento a parte merita il Fast, che da subito ha "cavalcato la tigre". Lo ha fatto anche all'indomani dei disastri Ivu, lo fa ora con la prescrizione di Savona. Che senso ha firmare per "governare" la trattativa per poi ammettere che l'azienda fa quello che vuole calpestando le regole? Presentarsi, all'indomani del fallimento di quanto siglato, come se nulla fosse a dire che tutto era stato previsto? Sa molto di presa in giro… ed i lavoratori non ne meritano.

Nel giugno 2009, all'atto della sottoscrizione dell'accordo infame sull'AS, i sindacati concertativi scrivevano che *"la società ha illustrato le procedure di gestione dell'emergenza in linea con utilizzo anche di propri mezzi".* Oggi sono stati smentiti dall'ASL di Savona.

Scrivevano che *"la società comunica di aver aggiornato il Documento di Valutazione dei Rischi".* Ma dove, viste le denunce degli RLS?

Per quanto ci riguarda siamo felicissimi di questa prescrizione; speriamo sia la prima di una lunga serie, un riconoscimento all'incessante battaglia condotta da RLS, macchinisti, Orsa MU, Cub contro azienda e sindacati dell'agente solo, ma anche contro la rassegnazione, più o meno cosciente, di buona parte della categoria.

Concludiamo ribadendo quanto scritto nel giugno 2009 (purtroppo, oggi si sta puntualmente verificando):

"Modificare gli equipaggi in un contesto di liberalizzazione senza regole, senza che vi sia un'inversione di tendenza delle scelte gestionali da sempre condivise dai sindacati concertativi è un'operazione che va al di là della svendita degli interessi dei lavoratori ed apre la strada all'ingresso della concorrenza nell'AV (unico settore in utile) e all'abbandono progressivo del traffico universale".

AP

Buone notizie/2

RITIRO PUBBLICAZIONI DI SERVIZIO: VINTA SECONDA CAUSA IN APPELLO

Con sentenza 4817/11 del 31/05/2011, è arrivata la seconda sentenza positiva della corte d'appello (la prima era la n.568/09 del 23/01/2009) sulla problematica relativa alla tempistica e alle modalità per il ritiro, lo studio e la catalogazione delle pubblicazioni di servizio. L'azienda aveva sanzionato il macchinista (sanzione che in primo grado era stata confermata) per aver ritirato/letto gli aggiornamenti ai fascicoli linea (e per le conseguenti operazioni di sostituzione delle pagine dei fascicoli stessi), nella giornata in cui egli era comandato in servizio ai treni, costringendola ad utilizzare il personale di riserva per coprire i treni a lui assegnati. La corte d'appello ha ribaltato

la sentenza di primo grado, annullando la sanzione e ha fatto riferimento alla già citata sentenza d'appello n.568/09, con la quale condivide i seguenti concetti:
...la sentenza (di primo grado persa. Ndr) è ingiustificata, perché si basa sul presupposto errato che spettava al lavoratore organizzarsi e scegliere il momento della consultazione;
.....è il datore di lavoro che organizza i tempi di lavoro, è lui che deve indicare tempi e modalità per la consultazione delle circolari e successivi adempimenti, rientrando pienamente tale attività nella prestazione lavorativa;
...non appare conforme a correttezza e buona fede lasciare libera scelta al lavoratore e poi sanzionarlo per il disservizio causato.
Vengono ribaditi ("presupposto pacifico") che **la consultazione poteva essere pretesa solo durante l'orario di lavoro** (sembra quasi una risposta a quel caso portato in arbitrato, in cui l'azienda si aspettava dal lavoratore che andasse a ritirare gli aggiornamenti nel tempo di attesa del treno che lo avrebbe portato a casa e quindi nel proprio tempo libero) e che **qualsiasi scelta avesse fatto il lavoratore avrebbe potuto comportare un disservizio (anche durante l'attività di riserva).**
Il fatto poi che l'azienda non abbia presentato ricorso in cassazione in nessuna delle 2 cause d'appello, la dice lunga…

MLG

Buone notizie/3

IVU, TURNI INDIVIDUALI, APPLICAZIONE: TRENITALIA CONDANNATA PER ATTIVITÀ ANTISINDACALE

L'ORSA Sardegna ha ricorso presso il tribunale di Cagliari per accertare il carattere antisindacale del comportamento tenuto da Trenitalia (violazione delle disposizioni della contrattazione collettiva art. 2 punti 4.2.2. lett. E, 4.2.4. lett. A B D, art. 14 punto 2.8. AC, art. 22 punto 2.14 CCNLAF), che prevedono l'osservanza di procedure negoziali di contrattazione e /o di informazione, a livello nazionale e territoriale, nel compilare i turni di servizio, per PdM e PdB. Il tribunale ha accolto il ricorso *"sulla scorta delle considerazioni che precedono deve dichiararsi il carattere antisindacale del comportamento di Trenitalia S.p.A., consistito nella violazione della procedura negoziale disciplinata dall'art. 14 punti 2.8.3. e 2.8.5.del contratto aziendale".*

A margine di una nota Fast

AGENTE UNICO PRIMA DELLE 5

Suggerimenti ai lavoratori senza una completa informativa in materia e opportune iniziative mai intraprese

Il 9 gennaio 2012 Le segreterie regionali Abruzzo/Marche della Fast Ferrovie hanno inviato una diffida ad effettuare il treno 12014 ad agente unico (AU).
Quest'ultimo, con partenza da Pescara alle ore 5:00, risultava essere effettuato con un solo agente di condotta, nonostante l'inizio della prestazione fosse precedente alle ore 5:00, senza che la relativa flessibilità fosse stata concordata.
La Fast, elencando nella diffida le relative norme non rispettate dall'azienda nella giornata lavorativa in esame (tra cui anche il mancato ricorso alla flessibilità di cui sopra, subordinata alla necessaria fase negoziale e da un accordo tra le parti), avvisa che, qualora l'effettuazione del treno 12014 dovesse continuare ad essere effettuata ad AU *"...inviteremo il personale di condotta di Pescara e di scorta di Ancona che si trovasse ad essere comandato ad iniziare la prestazione ad agente unico, suo malgrado, prima delle ore 5:00, ad emettere un m40 nel quale puntualizzerà che inizierà la propria prestazione ad AU dalle ore 5:00, come da CCNL".* Aggiungendo: *"ciò a conferma che, fermo restando la legittimità del lavoratore di rifiutarsi di effettuare servizio ad agente unico così come finora impostato dalla turnazione unilaterale, avendo l'obbligo, in tal caso, di attendere la presenza di un secondo agente di condotta per consentire la partenza del treno, tale iniziativa abbia l'intento di ridurre al minimo le ricadute sulla regolarità del servizio stesso causate della protervia aziendale...il personale in questione, verrà difeso dalle scriventi in ogni ordine e grado indipendentemente dal tipo di comportamento che egli voglia adottare".*
Nell'm40 prestampato suggerito al personale, in alternativa al secondo agente, si dà l'opportunità di richiedere l'inizio della prestazione ad AU, **con ora comandata,** alle ore 5:00 come da contratto.
I comportamenti suggeriti al personale, per quanto nobili e, a nostro parere, congrui con le norme contrattuali in vigore, rischiano però di portare gli interessati ad una situazione di disservizio che con ogni probabilità gli verrebbe contestata e che è molto simile a quella, di cui abbiamo scritto più volte, di quel macchinista che impugnò davanti al giudice la sanzione inflittagli per essersi presentato alle ore 5:00 (pur avendo dato i necessari avvisi del caso) in una giornata del tutto simile a quella in esame. Questo collega, pur avendo vinto in primo grado, si vide purtroppo confermare la sanzione in appello dove il giudice arrivò alla conclusione che la possibilità di ampliamento nei periodi 4:00/5:00 e 24:00/01:00 di cui il CCNL AF, si riferiva **"alla sola effettuazione dei treni ossia alla esclusiva marcia di treni e pertanto richiama soltanto le operazioni di condotta da parte del PDM, restando così chiaramente fuori dalla previsione della fascia oraria le operazioni accessorie e complementari che i punti 2.1 e 2.2 del medesimo art 22 ccnl specificano (insieme ad altre incombenze connesse) essere parte dell'orario giornaliero del personale di macchina e bordo."**
Ergo: se gli accessori del servizio sono collocati nella fascia 4:00/5:00 (ma anche 24:00/01:00), non si può parlare di flessibilità, se invece è la partenza del treno ad intaccare tale fascia (oppure se l'arrivo del treno intacca la fascia 24:00/01:00), allora per poter porre in essere una giornata lavorativa di questo tipo è necessario concordare la relativa flessibilità.....
Ora, visto il totale stravolgimento di quanto le parti vollero sottoscrivere nel contratto del 2003, ci chiediamo: come mai nessun sindacato (escluso l'orsa), a seguito di questa scandalosa sentenza, ha sentito l'esigenza di diffonderla, di esprimere indignazione e di ribadire le vere linee guida di quanto si era arrivato a sottoscrivere sull'argomento? Forse
alla Fast dovrebbero informarsi un po' meglio, perché nonostante una sentenza di appello non abbia la stessa valenza di una di cassazione, di sicuro rappresenta un punto importante che, in questo caso, difficilmente verrebbe scavalcato da una nuova causa di primo grado avviata in difesa di qualche lavoratore sanzionato che, in questo caso rischierebbe di trovarsi in un vicolo cieco.
Sarebbe probabilmente piú opportuno sostenere con ogni mezzo il ricorso in cassazione, fornendo quanti piú indizi possibili per dimostrare, non solo quale era il concetto, in merito alla problematica in oggetto, che le OS avevano voluto esprimere con il CCNL AF e quello FS, ma anche fornendo tutti i casi di flessibilità, concordate, pagate negli anni turno dopo turno, su quei treni con inizio accessori tra le 04:00 e le 05:00 e partenza dalle ore 05:00 in poi. Cioè attivarsi, anche con le altre OS, per affermare la verità e una volta tanto farlo per i lavoratori, mettendo da parte le bandierine della propria organizzazione.

MLG

MANTENIMENTO COMPETENZE PDM: CAMBIANO DI NUOVO LE REGOLE, MA ALL'ITP DI MILANO NON NE SANNO NULLA

Nell'ultimo numero di Cub rail avevamo riportato la cronologia delle norme principali relative al mantenimento/ripristino delle competenze delle linee/mezzi di trazione, arrivando a sottolineare quelle che a nostro parere erano forzature aziendali rispetto alle norme guida dell'ANSF *. Inoltre avevamo evidenziato (prendendo spunto da una comunicazione dell'orsa all'ANSF) l'incongruenza della nuova regolamentazione emessa dall'azienda -cocs 42 del 23/06/2011-, in materia di **"procedura per garantire al personale di condotta il possesso dello standard di conoscenza necessario per l'affidamento dei servizi di condotta"** con il decreto ANSF n. 8/2011, che in sostanza riportava le norme relative al mantenimento delle competenze di macchina, dei mezzi e della linea com'erano prima dell'emissione della cocs 42. Ecco però arrivare la nuova cocs 42/1, che recepisce il decreto 8/2011 **(a distanza di "soli" 3 mesi e 7 giorni, dall'entrata in vigore di quest'ultimo)** e annulla la cocs 42.

In sintesi la superata cocs 42 : conoscenza della linea decaduta dopo più di un anno di non percorrenza della linea interessata; conoscenza dei mezzi di trazione decaduta dopo più di 3 anni di inutilizzo del mezzo in questione; ripristino competenze di linea con solo un viaggio -per senso di marcia- in affiancamento al pdc in servizio o con scorta del tutor; ripristino delle competenze del mezzo di trazione con un solo viaggio sul mezzo interessato in affiancamento al pdc o con scorta del tutor;

In sintesi l'attuale norma in vigore, la Cocs 42/1 del 23/12/2011: conoscenza della linea decaduta dopo 6 mesi; conoscenza dei mezzi di trazione decaduta dopo 2 anni -ridotti ad 1 per mezzi con vel max superiore a 160 km/h- di inutilizzo del mezzo in questione; ripristino competenze di linea con 2 viaggi, per ciascun senso di marcia, sulla linea interessata in affiancamento del pdc in servizio o con scorta del tutor; ripristino competenze di mezzi di trazione viaggiando sul mezzo interessato come indicato per l'acquisizione della conoscenza in affiancamento al pdc o con scorta del tutor.

C'è inoltre da segnalare una cosa quantomeno curiosa accaduta all'ITP di Milano, infatti se all'entrata in vigore della cocs 42, ne avevano immediatamente applicato i principi contenuti in essa, principi che di certo erano meno esigenti per l'utilizzo del personale, al recepimento (con la cocs 42/1) delle più esigenti (sempre per l'utilizzo del personale) norme transitorie imposte dall'ANSF con il decreto 08/2011, nessuno dalla produzione in giù sapeva nulla dell'emissione di tali nuove norme e probabilmente avrebbero ancora navigato nel buio se non fossero stati informati dai macchinisti. Tutto questo denota sicuramente un anello mancante nelle comunicazioni di questo tipo, alla faccia della solerzia informativa su questioni di sicurezza….

MLG

Non avevamo fatto in tempo ad apprezzare mezza iniziativa decente fatta dalla Fast che siamo ricascati nella consueta irritazione che l'operato di questa (ma anche delle altre) OoSs provoca.
Infatti:
in data 26/01/12 il segretario Pietro Serbassi (ex iscritto al gruppo facebook Denominato "No agente solo" !!!), scrive alla confederazioni delle regioni, in merito alla prescrizione dell'Asl di Savona che impone la presenza di due agenti "conduttori" abilitati alla conduzione del treno su ogni convoglio percorrente la linea AR da Savona a San Giuseppe di Cairo Montenotte.

Nonostante abbia firmato l'accordo del 15/05/2009 che ha dato il via libera all'Agente Solo, Serbassi scrive: ***" (….) abbiamo appreso che le nostre perplessità in merito al primo soccorso del macchinista "uni- co" e/o "solo", anche se con significativo ritardo, trovano riscontro nelle suddetta prescrizione.".***

In data 21/02/12 le segreterie nazionali delle OS (Fast compresa) che hanno firmato l'accordo sull'IVU scrivono un comunicato: ***"IVU: L'ACCORDO NAZIONALE DEL 20 MAGGIO 2011, un'ennesima occasione perduta per Trenitalia",*** *riportando le ennesime problematiche che questo sistema (passato grazie a loro) provoca e denunciando il mancato rispetto, da parte dell'azienda,dei limiti dell'accordo del 20/05/11….*

DELLA SERIE: PRIMA FIRMARE POI LAMENTARE*, cercando quando possibile di recuperare parte della credibilità persa ma, purtroppo per loro, perdendone ulteriormente*

* PS

In merito alla consuetudine adottata dall'azienda di emanare regole che si discostano (anche solo in parte) dalle linee guida imposte dall'ansf con direttive/decreti/ note, segnaliamo un'interessante richiesta di chiarimenti inviata dalla Fast all'ANSF in data 11/01/2012 : **"….si chiede di sapere se:**

1 - Le deif possano, riferendosi alle istruzioni di sicurezza nazionali emanate da codesta Agenzia, integrarle e/o modificarle (anche solo in parte), disponendo diversamente da quanto esse stabiliscono.

2 - Le deif o le circolari emanate dalle imprese ferroviarie possano mai prevalere sulle istruzioni emanate dall'Agenzia. "

alla quale l'ANSF ha risposto in maniera inequivocabile in data 24/01/2012: **" (…) le disposizioni e prescrizioni di esercizio emanate dalle Imprese ferroviarie devono essere coerenti con il quadro normativo in vigore nel quale sono comprese le norme emanate da questa agenzia con decreti o con specifiche note e le eventuali autorizzazioni di questa agenzia medesima all'adozione di provvedimenti sperimentali di modifica, motivati e supportati da un'idonea valutazione del rischio. Le disposizioni di esercizio o le circolari emanate dalle imprese ferroviarie non possono pertanto prevalere sulle norme emanate da questa agenzia trattandosi di applicazione specifica di queste ultime."**

UE
Cosa nascondono le manovre per separare l'infrastruttura dal trasporto

L'Unione Europea (UE) sta revisionando il primo pacchetto ferroviario continentale. Con il pretesto, ripetuto per l'ennesima volta, di rendere il vettore ferroviario più competitivo e fare concorrenza alla strada ed il rispetto dell'ambiente, i liberisti di destra e di sinistra uniti puntano a separare completamente e definitivamente l'infrastruttura dal trasporto, spezzettare il trasporto stesso, liberalizzare il trasporto viaggiatori interno (ovvero all'italiana, anzi sarebbe meglio dire alla "bersana", dal nome del ministro che per primo diede il via allo sfascio senza regole).
Dopo dieci anni dall'emanazione del primo Pacchetto (vedi riquadro) la Commissione Europea punta ad inasprire quanto introdotto sinora, e questo nonostante venga ammesso che i risultati non sono stati quelli sperati.
Nella proposta di direttiva COM 475 viene scritto che i problemi sono riconducibili a tre casistiche:

- i livelli di investimento nella manutenzione rimangono insufficienti in gran parte degli Stati membri UE. La qualità dell'infrastruttura viene data in peggioramento;
- la concorrenza tra imprese è limitata da discriminazioni all'accesso, non v'è trasparenza nel mercato;
- gli organismi che dovrebbero regolamentare rimangono spesso "ostaggio" dei gestori dell'infrastruttura dell'impresa "storica" nazionale.

Le conclusioni cui arriva la Commissione sono tutte interne alla logica che ha contraddistinto la politica di un decennio: anziché prendere atto del disastro prodotto (e non abbiamo parlato delle drammatiche ricadute su sicurezza ed occupazione), il mancato conseguimento degli obiettivi viene fatto risalire all'errato/incompleto recepimento del primo Pacchetto (non a caso alcuni Stati UE sono sotto procedura di infrazione).
A questo punto viene presentata una riforma "correttiva" che prevede:

- inasprimento della separazione infrastruttura/trasporto rispetto a contabilità-legale-quadro organizzativo;
- svincolo giuridico dalle imprese dominanti dei servizi ferroviari quali accesso al rifornimento carburante e stazioni con biglietteria ed ufficio informazioni;
- accesso all'infrastruttura esteso ad imprese che non siano di esclusiva natura ferroviaria;
- obbligo servizi minimi in caso di sciopero (rientrato in seguito alla bocciatura del consiglio dei ministri UE);
- proposta di liberalizzare il traffico interno viaggiatori da presentare entro la fine dl 2012.

Dietro i fini "buoni" con cui i liberisti decantano tali misure, con argomenti del tipo "evitare che investimenti pubblici riservati ad attività non redditizie (come potrebbe essere, ad esempio, il trasporto universale), finiscano in qualche modo per sovvenzionare attività commerciali", c'è la più scabrosa ricerca del profitto, a scapito del trasporto e della sicurezza.

I TRE PACCHETTI FERROVIARI

2001. Il consiglio dei ministri dell'UE approva il **primo Pacchetto Ferroviario**, composto da **tre direttive.** Vengono sanciti l'accesso alla rete per tutti gli Stati membri a partire dal 2003, i pedaggi, l'avvio della separazione infrastruttura-trasporto, i certificati di sicurezza e le licenze.
2004. Viene approvato il **secondo Pacchetto Ferroviario** che stabilisce regole per interoperabilità, sicurezza, sviluppo del settore ferroviario, istituzione di un'Agenzia Ferroviaria Europea (che troverà sede in Francia, a Valenciennes); ma soprattutto il secondo pacchetto porta alla totale liberalizzazione del trasporto cargo nell'UE.
2007. Viene approvato il **terzo Pacchetto Ferroviario.** Stabilisce una prima apertura per il trasporto viaggiatori internazionale a partire dal 2010, con obblighi verso i viaggiatori ed i bagagli. Viene introdotta la patente europea per i macchinisti.

PRIMO INCIDENTE PER IL FLIRT SVIZZERO (in Norvegia)

Un FLIRT prodotto dalla Stadler Rail di Bussnang (TG) è deragliato il 15 febbraio in Norvegia finendo contro una parete rocciosa. Cinque tra tecnici e ferrovieri i feriti di cui uno gravemente. Il convoglio stava effettuando delle prove tecniche e si trovava a circa 100 L'incidente è avvenuto alle 10.30 non lontano da Holmestrand, in una zona difficilmente accessibile dove la velocità max della linea è di 70 km/h. Il treno ha affrontato la curva a 135 km/h, la frenatura rapida non è bastata ad evitare il deragliamento. La linea è rimasta chiusa fino a fine febbraio tra Holmestrand e Tønsberg. Le ferrovie norvegesi hanno ordinato nel 2009 50 elettrotreni di tipo FLIRT per 4 miliardi di euro. I primi convogli sono stati consegnati lo scorso anno e avrebbero dovuto entrare in servizio commerciale questo mese ma, dopo l'incidente, l'avvio del servizio commerciale è stato sospeso.

È severamente vietato suicidarsi sul lavoro

Dopo l'ennesimo suicidio di un'operaia, che si è lanciata dal sesto piano del dormitorio nella fabbrica di Zhengzhou della Foxconn, società taiwaòèpnese con stabilimenti in Cina che produce pezzi per iPhone, iPad e altri prodotti della Apple, l'azienda ha promesso maggiori attenzioni alle esigenze dei dipendenti, **ma li ha obbligati a firmare un impegno a non suicidarsi.**
Sono almeno tredici i dipendenti della Foxconn, che produce anche pezzi per Nokia, Sony e altre aziende di telefonia, che si sono suicidati l'anno scorso a causa delle pessime condizioni di lavoro.

PAGHERETE CARO, PAGHERETE TUTTO

La partita Ferrovie dello Stato è tutt'altro che semplice, il sindacato italiano, unico caso in Europa, NON È CONTRO LA LIBERALIZZAZIONE DEL SETTORE

[Fabrizio Solari, segretario generale FILT-CGIL, sole 24 ore trasporti, 25.6/7.7.07]

Dagli impianti

FIRENZE

LA NOSTRA CRESCITA

Quello che ci ha reso felici per la riuscita dello sciopero del 26-27 gennaio è il percorso fatto per arrivare a tale risultato. Da tempo siamo in cammino e adesso abbiamo una vertenza aperta con l'azienda legata alla gestione d'impianto. Da tempo abbiamo cercato di riflettere ed analizzare insieme le logiche, i motivi, le trasformazioni generali e le loro ricadute sul nostro lavoro, sulle nostre vite. Abbiamo fatto la scelta di restare uniti, sperimentato la fecondità del pensiero differente, praticato la fatica gratificante della condivisione. Abbiamo cercato di fare del nostro spirito critico uno strumento di trasformazione continua.

Abbiamo scoperto che la capacità di interpretare il lavoro ci dava la dignità di occuparci di tutto ciò che circonda. Abbiamo privilegiato il legame, la relazione aperta, cercando di rendere ognuno protagonista insieme agli altri. A partire da ciò inevitabilmente abbiamo incrociato i grandi temi del lavoro (dalle sue finalità al rapporto con l'organizzazione dell'attività sindacale), delle forme di rappresentanza, del rapporto con gli altri ferrovieri e col mondo del lavoro (e non solo) in generale.

Ci siamo indignati quando, diviso il lavoro per tipologia di treno (AV, universale, regionale), abbiamo studiato per capirne le ragioni, ci siamo fatti carico della nuova collocazione, trovando argomenti e sollecitazioni nuove. Abbiamo realizzato di collocarci all'interno di una diversa concezione della mobilità, che corrisponda, con criteri di efficienza e sicurezza, alle aspettative della cittadinanza tutta (che deve essere soggetto attivo) e questo riguarda aerei-navi-treni-bus-taxi (dalla loro produzione alla gestione dei servizi) nella logica non concorrenziale tra vettori ma intermodale. Pensiamo sia maturo un modo nuovo di concepire il servizio pubblico. Lottiamo per avere regole uguali per tutti (contratto nazionale di settore) al fine di garantire sicurezza di esercizio e tutela delle condizioni di lavoro. Lotteremo affinché una parte consistente dei profitti ricavati nell'Alta Velocità (realizzata con i soldi di tutti – 150 miliardi di euro) finanzi il resto della rete ferroviaria (dove si muove l' 85% dei cittadini che utilizzano il treno).

Ci indigniamo quando vogliono mettere ancor di più le nostre vite al servizio del lavoro (scoprendo che non ci sono ragioni razionali, se non quelle del dominio gerarchico, e questa condizione è la condizione alla quale si vuole portare tutto il mondo del lavoro).

Per tutte queste ragioni, serie, abbiamo pensato di fare una festa di partecipazione, alla quale ognuno senta di voler dare un contributo (mitiche le vignette di Giulia), dai testi dei messaggi da volantinare, all'organizzazione dello sciopero (norme tecniche e comportamentali, qualche volta complicate dai treni garantiti, in corso di viaggio, etc), dalla preparazione dell' "occupazione festosa dell'impianto" all'inizio dello sciopero il giovedì, chi ha portato il cibo, chi i bambini, chi le compagne o i compagni, chi un po' di tutto, e abbiamo atteso partecipato insieme l'attesa per i risultati. Le donne, gli uomini, il cibo, il bere, i rifiuti differenziati, i bambini, gli anziani, il debito, l'articolo 18, le liberalizzazioni, le pensioni, il reddito, i licenziamenti, l'eroica resistenza dei colleghi sulla torre, il calcio, i libri, il cinema, il passaggio di alcuni di noi all'assistenza, la crescita, la decrescita, i beni comuni, si sono affacciati tra gli argomenti; vorremmo occuparci di tutto sapendo che non possiamo sapere tutto, ma possiamo riflettere, studiare, approfondire, ognuno secondo i propri interessi). Abbiamo scelto la relazione come priorità: insieme sappiamo molte più cose, su ciò che ci circonda ma anche su noi stessi. Insomma un risultato sulle ali dell'entusiasmo -se si può dire in tempo di crisi- (e possiamo fare di più).

A. Piazzini
RSU Firenze Pax

ULTIMA CHIAMATA PER IL

RAGUSA

TRENO

I ferrovieri della provincia di Ragusa lanciano un allarme che potrebbe essere anche l'ultimo, sul futuro ormai incertissimo, della tratta ferroviaria

Sabato 21 gennaio. Appello alla mobilitazione da parte della CUB Trasporti, per evitare che la tratta Siracusa-Ragusa-Gela venga definitivamente chiusa in seguito alla progressiva soppressione di treni. Hanno risposto un centinaio di persone, fra lavoratori, cittadini, associazioni, esponenti del mondo politico e amministrativo di Ragusa, Modica e Comiso. Davanti alla stazione di Ragusa si è svolta un'assemblea con numerosi interventi, alcuni parecchio concitati; la denuncia delle politiche di RFI, Trenitalia e Regione siciliana è stata dura, così come la critica alla scarna e per molti versi complice, politica della classe dirigente iblea. Al termine dell'assemblea – dalla quale si sono tenuti debitamente lontani i sindacati di settore di CGIL e CISL – è stata concordata di promuovere una grande conferenza provinciale, con tutti i consigli comunali e quello provinciale, per il 27 febbraio per promuovere una piattaforma essenziale di rivendicazioni: ripristino dei treni pendolari; potenziamento dei collegamenti provinciali di tipo metropolitano, con attivazione del servizio di metroferrovia a Ragusa; rilancio del trasporto merci.

Siracusa-Ragusa-Gela, la cui esistenza è messa in discussione dai continui provvedimenti di ridimensionamento e di bus selvaggio, che hanno finito per allontanare molti pendolari, e rendere difficile viaggiare causa lo scarso livello dell'offerta.
O si realizza immediatamente una risposta corale e forte da parte di tutti coloro che, ognuno nel proprio ruolo e con le proprie responsabilità, vogliono mobilitarsi, o la linea rischia praticamente di sparire dalla carta geografica nell'arco di pochi mesi.
Non è anacronistico sostenere il rilancio della linea ferrata: i costi della benzina sono così elevati da rendere insostenibile un tipo di trasporto privato basato sull'utilizzo dell'automobile; il patrimonio ferroviario del nostro territorio è ancora intatto, grazie alla strenua difesa fatta in tanti anni dai lavoratori; esso può quindi rappresentare una base per impostare un sistema di mobilità veramente alternativo per tutti i comuni della provincia, le cui amministrazioni dovrebbero puntare sul treno quale sistema ecologico, sicuro e meno costoso di trasporto di un numero crescente di persone.
Il paradosso è che qui si parla di cose che hanno dell'utopico, quando altrove rappresentano la normale gestione di un servizio tipica di paesi e regioni civili. Vuol dire che la Sicilia, e la provincia di Ragusa non sono un paese civile? Può darsi.
Noi esigiamo che il territorio ibleo venga incluso tra quelli che usufruiscono di finanziamenti per le ferrovie; e se questi finanziamenti sono pochi, che siano pochi ma per tutti. Esigiamo la realizzazione di un sistema di mobilità ferroviaria di tipo metropolitano provinciale, che colleghi tutti i comuni della tratta, da Ispica ad Acate, e funga anche da metroferrovia urbana nel tratto interessante il capoluogo.
Esigiamo la riapertura degli scali merci chiusi in provincia di Ragusa.
Attorno a questi obiettivi minimi chiediamo una mobilitazione sincera e costante, ma anche indignata e forte.
Nessuno di permetta di calpestare la nostra dignità; nessuno si permetta di fingere solidarietà e impegni senza crederci, perché rafforzerebbe, com'è sempre accaduto, la politica di chi sta per azzerare la ferrovia iblea.

Pippo Gurrieri

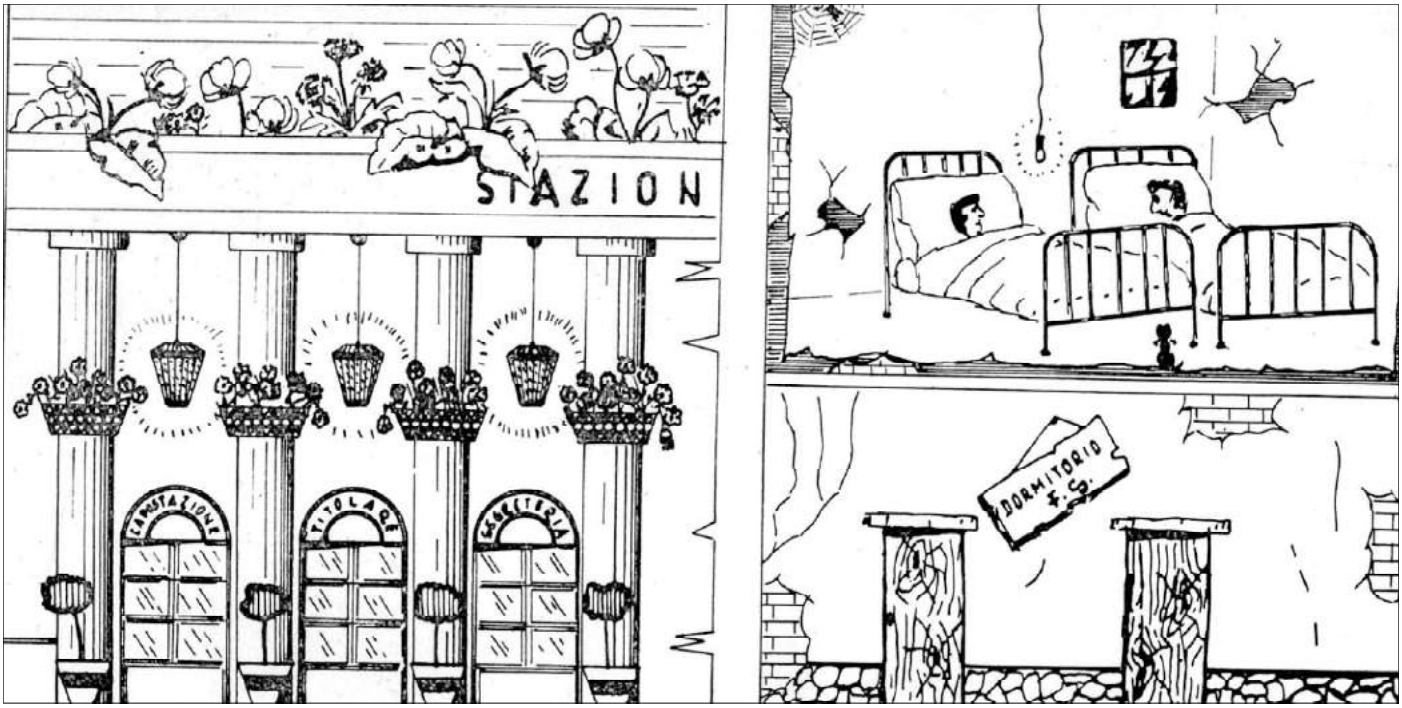
LUINO

DENUNCIA PER LA SALA SOSTA DB SCHENKER

La Cub ha chiesto l'intervento del Sisl di Varese (ASL luoghi di lavoro), al fine di verificare le condizioni di agibilità della sala sosta dei macchinisti DB Schenker Nord Cargo, elencando varie carenze rispetto ai requisiti di legge. Il PdM che si è rifiutato per iscritto di effettuare la riserva in quei locali è stato punito dall'impresa. Informeremo sugli sviluppi.

Questo grandioso modello autocostruito di locomotiva a vapore è del 1915, opera del macchinista Pietro Vivarelli di Firenze. Riproduce una 391 (ex 3910 della Rete Meditteranea, costruita a Manchester dalla SORRP-STEWART nel 1863). Vel max 45 km/h, capacità acqua 6.300 litri, 350 Hp.

Nel 1960, quindici anni dopo la scomparsa di Vivarelli, la figlia Agrippina lo donò alla Rappresentanza Nazionale del Sindacato. Se vi state rammaricando di non averlo visto… VI SBAGLIATE! Il modello è visitabile presso la Biblioteca Cesare Pozzo di Milano, in via San Gregorio. Non perdetevelo!!



Vignetta del 1960 adattabile a certi dormitori di oggi. Identità di attenzione e trattamento… a sinistra Grandi Stazioni; a destra il Personale di Macchina

MILANO ITP

Tutto questo non è un film

Quella che vedete è una scena di avventura che nell'autunno scorso veniva trasmessa ossessivamente da uno dei due monitor giganti della Centrale; una di quelle pubblicità che ci accecavano ogni volta che entravamo in stazione approcciando al paraurti. Da aprile 2011 il RLS, supportato dalla Cub, ha denunciato la pericolosità conducendo un'azione costante e coinvolgendo la dirigenza del Servizio Base. Dopo prove notturne e più sopralluoghi, finalmente a febbraio sono iniziati i lavori all'ACEI per modificare il sistema che abbassa il livello di luminosità collegato agli itinerari di arrivo dei treni nei binari centrali. Un risultato per nulla scontato, avendo intaccato enormi interessi di natura commerciale, di cui fare tesoro per i prossimi obiettivi.

CUB ITP

STOCCARDA (D)

Stoccarda

Lo scarabeo eremita blocca il progetto della grande stazione

L'Osmoderma eremita, rarissima varietà di scarabeo, meriterebbe di diventare il simbolo di tutti i movimenti di opposizione ai devastanti mega-progetti di saccheggio del territorio, dalla TAV alle superstrade. In tal senso lanciamo la proposta.

A Stoccarda, dove i comitati si battono da oltre un anno contro il mega-progetto di costruzione della grande stazione, con tanto di manifestazioni e scontri con la polizia, lo scarabeo eremita è riuscito a bloccare i lavori. Come? Il piano prevedeva l'abbattimento di 91 alberi, sui cui tronchi, però, vive proprio il rarissimo insetto, specie protetta. Questo ne ha impedito il taglio. Lo scarabeo eremita (o "pique-prune") ha vinto. E non è la prima volta che al simpatico insetto riesce un'impresa del genere: due anni fa la sua presenza nel bosco bloccò la costruzione di una strada in Polonia.

STABIO (CH)

Il Valera a rischio

Il ponte di Valera (tra Mendrisio e Stabio, Canton Ticino), con la sua bella architettura, costruito nel 1926, rischia la demolizione per far posto ad un moderno ponte in cemento armato per i due binari della nuova linea Arcisate-Stabio-Mendrisio in costruzione..

Prime mobilitazioni in Ticino per impedirne l'abbattimento.

Cronaca di un'abiura contro i macchinisti della metrò

Venga a prendere un caffè da noi

Per il 27 gennaio (quasi) tutti i sindacati di base più l'Orsa hanno indetto uno sciopero generale di 24 ore contro le manovre del Governo Monti. Lo abbiamo fatto anche noi della Cub Trasporti, ma la Commissione di Garanzia, con una serie di discorsi deliranti ed ampollosi, ci ha ridotto lo sciopero a 4 ore nel TPL ed a 8 ore in ferrovia, vietandolo negli aeroporti e in navigazione.

Lo sciopero è stato indetto, in buona sostanza, con uguali motivazioni per tutti i sindacati e cioè contro:

- le misure del governo che colpiscono cittadini lavoratori pensionati aumentando tasse (iva, irpef, imu, accise) diminuendo tutele e servizi sociali e contro la riforma delle pensioni che di fatto cancella la pensione di anzianità.
- le privatizzazioni e liberalizzazioni (anticostituzionali rispetto al risultato del primo quesito referendario del giugno scorso) nonché contro le cessioni e dismissioni delle attività che scaricano i costi su occupazione condizioni e salari dei lavoratori e sulla qualità e quantità dei servizi ai cittadini.
- il mancato rispetto della clausola sociale da parte delle aziende, contro i licenziamenti e la precarizzazione, i tagli salariali il peggioramento normativo, la modifica dell'art. 18 e la cancellazione dei CCNL dei ferrovieri;
- lo sviluppo di una mobilità sostenibile con investimenti indicizzati a carico della fiscalità generale (non più concentrati nell'AV) e finalizzati al mantenimento pubblico del servizio di trasporto.

Tali fondi si potranno reperire utilizzando tasse sui grandi patrimoni, fondi destinati agli armamenti, fiscalizzazione dell'IVA sui carburanti e il conteggio nei benefici del TPL dei costi indiretti evitati (incidenti, inquinamento, vivibilità e viabilità nelle città, qualità della vita e dell'aria). Non da ultimo attraverso l'abbandono delle grandi opere inutili quali gronde, nuove tangenziali, TAV, ponte sullo stretto.

- la riduzione generalizzata dell'orario di lavoro unico strumento contro la crisi occupazionale.
- il rinnovo dei CCNL di categoria scaduti da 4 anni, anche a causa dell'accordo interconfederale del 28 giugno 2011.

A Milano ATM ha sollecitato l'Ente Fiera affinché intervenisse nei confronti del Prefetto, contro lo sciopero a "tutela dei visitatori del MACEF" con una serie di motivazioni deliranti. Cosicché il 26 gennaio siamo stati convocati d'urgenza in Prefettura con la richiesta di revocare lo sciopero solo per i lavoratori della linea 1 della metropolitana, visti i tempi ristrettissimi.

Tutti i presenti (Signore per CUB Trasporti, Pignataro per USB, Volpi e Fanelli per Orsa) hanno difeso lo sciopero sottolineando la pesantezza delle motivazioni.

In particolare, però, i rappresentanti di Orsa si sono soffermati sul mancato riconoscimento del sindacato da parte di ASSTRA (l'associazione datoriale di riferimento per ATM) nella trattativa sul rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, nonostante gli "ottimi rapporti" (parole loro) con la dirigenza ATM.

Sottolineatura che è stata confermata dal Direttore del Personale ATM Brunetti e dal Direttore della metropolitana Kluzer.

Alla fine della riunione il dottor Brunetti ha invitato i rappresentanti di Orsa ad un non meglio precisato colloquio offrendo loro il biglietto da visita.

All'uscita dalla prefettura i rappresentati dell'Orsa e il dottor Brunetti si sono soffermati in caffetteria e fin qui poco male... (?)

Qualche ora più tardi **il Prefetto emette un'ordinanza di precettazione contro i macchinisti della linea 1** della metropolitana, solo per la fascia mattinale. Poco dopo - inspiegabilmente - **l'Orsa, invece di protestare contro un'ingiusta ed immotivata limitazione del diritto di sciopero decide di revocare l'agitazione in ATM, creando confusione e sconcerto tra i lavoratori e facendo fallire lo sciopero del mattino in metrò.**

Che Orsa rivendichi il proprio ruolo, se pur non condivisibile, può essere anche legittimo. **In questo frangente, però, appare come un "inciucio" perché le pesanti motivazioni che hanno spinto allo sciopero – le mazzate del Governo, le liberalizzazioni, le pensioni, il contratto – scompaiono di fronte agli interessi di bottega.**

Cosa si siano detti i rappresentanti Orsa ed i Dirigenti ATM non lo sappiamo, né sappiamo se vi siano state delle promesse (ATM ha la vice presidenza di ASSTRA) né quali.

Certo che l'atteggiamento dell'Orsa la fa sempre più apparire come un sindacato padronale, che preferisce mantenere i "buoni rapporti" aiutando ATM a dare meno visibilità ad un importantissimo sciopero nazionale a danno del diritto e beffandosi dei lavoratori.

Questa volta però, dopo la confusione, molti macchinisti della metrò hanno capito e dalle 18 hanno scioperato assieme ai colleghi di superficie ottenendo un ottimo risultato che ha di molto superato il 60% di adesione.

Claudio Signore
Coordinatore Nazionale Cub Trasporti

L'Orsa Lombardia ha risposto col volantino "tra vecchia demagogia e bugie" dove si vanta delle massicce adesioni in Ferrovie Nord rimarcando che colà noi non siamo presenti (continuate pure così e farete la fine dell'Orsa Macchina Milano), non nega affatto l'episodio del caffè (anzi, meglio: se ne guarda bene dal parlarne), usa come argomento ... i dati aziendali sulla bassa adesione allo sciopero alla Metrò. Più chiaro di così! A proposito, orsacchiotti, ci fate sapere com'erano aroma e tostatura?

La Redazione

Il sito ferroviario Resistente

www.latalpadimilano.it

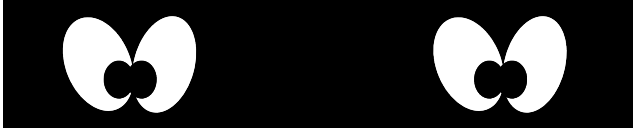
Non preoccuparti, a fare gli spalloni ci pensiamo noi.
Tu devi solo ABBONARTI !

W L'ESTREMISMO, GUERRA AI "RAGIONEVOLI"

C'è una inevitabile resistenza al cambiamento. Soprattutto perché in azienda nelle ultime settimane stanno prendendo piede quelle che sono le organizzazioni più estreme, i sindacati di base.
I sindacati confederali invece sono più ragionevoli?
Hanno la consapevolezza che se non c'è un aumento di produttività non riusciamo a svoltare.
L'aumento di produttività significa anche il macchinista unico?
Certo. Ma le pare? Abbiamo investito quasi 4 miliardi in sicurezza: quella tecnologia va sfruttata. Anche perché il doppio macchinista esiste solo nelle nostre Fs.

Dall'intervista dell'AD Moretti a "Il Giornale", 17.8.08

...esiste e resiste ancor'oggi, signor AD, nonostante lei e i danni provocati dai "ragionevoli"...



Qui sopra: immagine in galleria della cabina di guida di un treno sino ad ora condotto ad Agente Solo, dopo la prescrizione di Savona

GENOVA

Modulo condotta .

Si sono verificati negli ultimi tempi moduli di condotta su mezzi pesanti (loc. 656 , 633 / 2) , composti da Macchinista + Capo Treno .

Alla data odierna **non è possibile tale equipaggio ,** salvo casi eccezio esempio : treno partito con regolare equipaggio di condotta , due macchini corso di viaggio , uno dei due si sente male , è ammessa la sostituzione cor Capo Treno sino dove possibile il reintegro dell'Agente .

In tutti gli altri casi , esigenze Sor , sciopero , ecc. non è possibile.

Lorenzo ROSSI

Ge. 15 marzo 2010

Nelle sale di sosta della Liguria due anni fa si poteva leggere l'avviso aziendale riportato sopra.
Due anni dopo le norme non sono affatto cambiate, in compenso leggiamo nelle bacheche di Genova che capideposito (!) sono partiti, ovviamente nel corso del nostro sciopero, ad Agente Unico sui locomotori! Smentendo, dunque, la propria azienda di cui dovrebbero rigidamente applicare e far applicare le norme.
Domanda: quelli che sono partiti da soli, li hanno puniti pesantemente, come dovrebbe succedere in un'azienda normale?
Oppure, come pensiamo, al contrario gli diranno che sono stati bravi?

Posta in arrivo

I diritti si conquistano e si difendono, di sicuro non si elemosinano

L'articolo "Il diritto alla vita indipendente dei disabili italiani" (Cub Rail ottobre 2011) suggerisce alcune riflessioni.

Per prima cosa, colpisce la subalternità al politico di turno che tutto l'articolo lascia traspirare. Secondo la nostra esperienza quasi cinquantennale, questo approccio non porta da nessuna parte, se non ad essere strumenti altrui. E ciò è l'esatto contrario della vita indipendente.

Infatti, questo termine non indica tanto una modalità di assistenza, ma la voglia e la possibilità da parte dei disabili di essere protagonisti delle proprie scelte e delle proprie relazioni. In altre parole, "Vita Indipendente" significa auto-rappresentanza e autorganizzazione da parte dei disabili. Anche se in questi ultimi anni il termine "Vita Indipendente" sembra andare di gran moda, già nel 1992 il movimento per la vita indipendente ENIL (Rete Europea per la Vita Indipendente, appunto) metteva in guardia dai tentativi di travisamento del significato che il termine avrebbe sicuramente subito da parte di istituzioni non certo disinteressate o in buona fede. Perciò, la dichiarazione di Berlino sancisce che solo i disabili hanno il potere decisionale e possono parlare con cognizione di causa di vita indipendente.

Oggi, invece, assistiamo troppo spesso allo spettacolo indecoroso di persone senza apparenti disabilità che si arrogano il diritto di parlare, scrivere, decidere in tema di vita indipendente. La scusa da essi utilizzata è che "non possiamo lasciare soli i disabili". Questa cosa suona molto strana perché nessuno si sognerebbe di sostenere che i maschi debbano partecipare e decidere nelle assemblee del movimento di liberazione delle donne o che i bianchi debbano partecipare e decidere nei gruppi di liberazione degli afroamericani.

Un ulteriore cardine della vita indipendente è la pratica dei consiglieri alla pari, cioè di disabili con conoscenza ed esperienza che danno consigli ad altri disabili proprio in virtù della similitudine delle loro condizioni. Anche qui, è agevole il parallelo con le donne: un maschio non potrà mai consigliare una donna ad esempio sull'assorbente migliore per lei.

Un altro aspetto molto discutibile dell'articolo in questione è che si elemosina un aiuto economico qualsiasi. In tal modo, non si ha rispetto ne per i disabili e nemmeno per gli assistenti personali. Dobbiamo lottare affinché gli Enti preposti (Stato, Regione e Comuni) diano ai disabili che vogliono fare vita indipendente non un'elemosina qualsiasi ma i soldi necessari a pagare le persone che aiutano i singoli disabili ad essere liberi in concreto. E il compenso per questo lavoro deve essere dignitoso, perché siamo i primi a sostenere che la libertà di ciascuno di noi non può poggiare sullo sfruttamento degli altri. Inoltre, c'è anche un aspetto molto pratico: costringere i disabili a pagare gli assistenti personali in modo insufficiente significa anche costringerli alla precarietà assoluta, perché via via gli assistenti migliori troveranno altre occasioni di lavoro e gli utenti saranno costretti a cercarne sempre di nuovi; e con l'assillo della necessità la ricerca può dare esiti non soddisfacenti.

Colpisce anche che si faccia tanto affidamento sull'Europa e si dimentichi che ancora oggi la fonte di gran lunga primaria dei nostri diritti è la Costituzione della Repubblica Italiana, soprattutto con gli articoli 2 (riconoscimento della libertà e della dignità personale come diritti inviolabili) e 3 (uguaglianza formale e sostanziale e impegno solenne a promuoverle). È chiaro che sta a noi cittadini pretenderne l'applicazione. Ed è sintomatico che invece i politicanti italiani facciano di tutto per non applicarla.

Luca Pampaloni

Il grande sciopero ferroviario del 1905

RADICCHIO

Dal 17 al 21 aprile del 1905 i ferrovieri italiani, dopo due mesi di cosiddetto "ostruzionismo" (applicazione rigida dei regolamenti) scesero in sciopero, per la prima volta su tutto il territorio nazionale, contro la militarizzazione della categoria nella fase in cui si chiedeva il passaggio delle strade ferrate dalle imprese private allo Stato (un po' quello che prima o poi la categoria rifarà compatta, dando il benservito ai pescicani liberisti).

La categoria rispose unanime. Dappertutto il blocco fu totale, ma in Toscana fu più totale che altrove.

In Toscana il blocco fu più totale che altrove, ma a Pisa e Livorno il blocco fu più totale che nel resto della Toscana.

Nei due centri si tenevano due riunioni giornaliere: a Livorno presso la Camera del Lavoro, a Pisa presso una vecchia chiesa sconsacrata.

Nel corso di una delle riunioni livornesi, come sempre affollatissima, mentre il relatore incitava alla resistenza, dalla massa presente ad un certo punto si fece largo un manovale pisano della Trazione, che raggiunse a fatica il palco e prese la parola: «State tranquilli, compagni livornesi, noi non cederemo mai, come farete voi e come faranno tutti i ferrovieri d'Italia, dovessimo anche costringere i nostri figliuoli a nutrirsi di solo radicchio!»

Un boato scoppiò nella sala: «Radicchio, bravo Radicchio, viva Radicchio!!!» *Il manovale fu letteralmente portato in trionfo.*

Lo sciopero terminò con una sconfitta, dovuta al tradimento dei riformisti (sempre uguali, ieri come oggi), che ne impedì l'estensione alle altre categorie; unico risultato ottenuto, quello che non vi sarebbero state rappresaglie.

Pisa fu tra le ultime a cedere. E il manovale? Dal giorno dell'assemblea nessuno si sognò più di chiamarlo col suo nome; per tutti, superiori compresi, divenne Radicchio. E lui ne andò fiero e superbo, di quel nomignolo, guai a toccarglielo.

Argentina

Un treno della compagnia Trenes de Buenos Aires (TBA) stracarico di pendolari ha terminato la sua corsa contro un paraurti; è successo ad Once (barrio de Balvanera) la mattina del 22 febbraio. Il bilancio è pesantissimo: 49 morti e 600 feriti.
Si tratta del terzo incidente più grave della storia in un Paese dove le ferrovie sono in uno stato di profonda arretratezza tra dismissioni, corruzione padronale e sindacale, mancati investimenti in sicurezza, degrado del materiale e delle linee.
"Irregolarità, deficienze, situazioni limite" sono stati denunciati dai sindacato Unión Ferroviaria e Fraternidad (macchinisti).

Volante Chivasso

La Squadra fotografica di Cub Rail

Di chi è la colpa di tutto lo sfascio ferroviario italiano che stiamo subendo?
Dei politici, dei sindacalisti, delle scelte manageriali liquidatorie e classiste... Certo. Ma anche di certi cabrónes che purtroppo frequentano i nostri locomotori ed appartengono , ahinoi, alla nostra categoria.
Come documenta la foto di questo mese della Volante Chivasso: E402/129 con all'interno dell'armadietto utensili un nuovo strumento in dotazione alla loc. Ovvero bottiglietta con tappo, piena di urina. Vergognatevi, indegni !

FERRONEWS

telegiornale autogestito dei ferrovieri

Guarda l'ultima edizione, febbraio 2012:

http://www.youtube.com/watch?v=35NTUOkecEE

Sempione

Il 9 giugno scorso, come abbiamo ampiamente documentato, il telone di un carro carico di elettrodomestici in composizione ad un treno merci Novara Boschetto - Rostock, che trasportava anche prodotti siderurgici e ceramica, prendeva fuoco nella galleria del Sempione, in territorio italiano. I carri erano immatricolati in Olanda e Germania.
Il treno aveva cambiato trazione a Domo II, in quel momento affidata alla svizzera BLS Cargo; essendo un "treno in fiducia" non vi è stato alcuna verifica supplementare, in base alle norme ormai in vigore dai primi anni '90
Un sensore di controllo del profilo, all'ingresso della galleria, avrebbe potuto rilevare anormalità al telone; il portale sud non è ancora dotato di tale sensore, di cui è prevista l'istallazione. Ma anche in una visita tecnica allo scalo di confine si sarebbe probabilmente vista l'anormalità alla sagoma, e scartato il carro, come avveniva fino ai primi anni '90.
All'epoca denunciammo la pericolosità degli accordi in fiducia (che , tra l'altro, eliminarono numerosi posti da verificatore). I casi accaduti negli anni (in particolare le perdite di sostanze pericolose da ferro cisterne) e quest'ultimo confermano la giustezza delle denunce di allora. Ma tra liberalizzazione e pacchetti ferroviari si va avanti a deregolamentare ed allentare i controlli. Aspettando il morto?

...da pagina 7

(...eppure ci sembra di conoscerlo...)

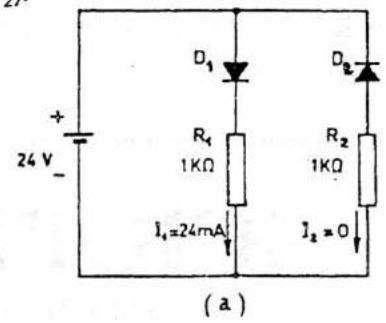
ELETTRONICA DI POTENZA NELLA TRAZIONE FERROVIARIA

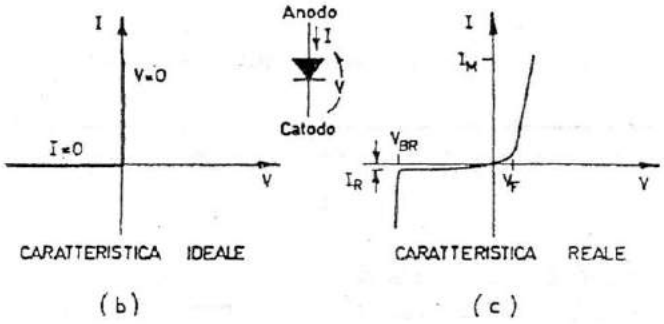
DIODO E TIRISTORE

IL DIODO

Il *diodo* è un elemento capace di condurre corrente in una sola direzione, con caratteristica tensione-corrente non lineare (fig.1). Polarizzato direttamente (anodo a tensione positiva rispetto al catodo) lascia passare nel circuito una corrente il cui valore dipende solo dalla resistenza del circuito (fig.1 diodo D_1), mentre polarizzato inversamente (catodo a tensione positiva rispetto all'anodo) blocca il passaggio di corrente (fig.1 diodo D_2).

Fig.1





CARATTERISTICA IDEALE

CARATTERISTICA REALE

Le grandezze fondamentali che caratterizzano un diodo sono:

I_M = corrente diretta max che può far passare

I_R = corrente inversa

V_{BR} = tensione inversa max sopportabile

V_F = caduta di tensione diretta nel diodo

P_M =potenza max dissipabile dal diodo $P_M = V_F I_M$

I primi diodi potevano essere impiegati solo in circuiti in BT, in quanto i valori di I_M e V_{BR} sopportabili erano rispettivamente dell'ordine di mA e decine di Volt.

Col tempo si è arrivati a valori assai elevati di correnti e tensioni (migliaia di ampère e Volt).

Nei diodi di potenza si usa il silicio in quanto permette di raggiungere temperature virtuali di giunzione di 175÷200°C con maggiore facilità nello smaltimento dell'energia dissipata (rispetto ad esempio al germanio).

Il diodo tuttavia non è un componente molto flessibile in quanto la corrente che l'attraversa non può essere in alcun modo controllata.

I *transistori* risolverebbero molto bene il problema del controllo, avendo essi un terzo elettrodo (base) mediante il quale è possibile regolare la corrente fornita dal transistore, ma i valori di corrente e tensione sopportabili sono nettamente inferiori a quelli di un diodo: i dispositivi più potenti possono erogare qualche decina di ampère e sopportare tensioni dirette di qualche centinaio di Volt.

IL TIRISTORE

Perfezionando lo studio delle giunzioni multiple a semiconduttore, una quarantina di anni fa i fisici riuscirono a concepire un diodo a quattro strati che, anzichè due soli elettrodi ne aveva tre: anodo, catodo e *gate*. Il gate, detto anche elettrodo di controllo, permette di controllare il passaggio della corrente principale I per mezzo di un'altra corrente più piccola I_G (fig.2). Questo componente viene chiamato *diodo controllato* o *tiristore*.

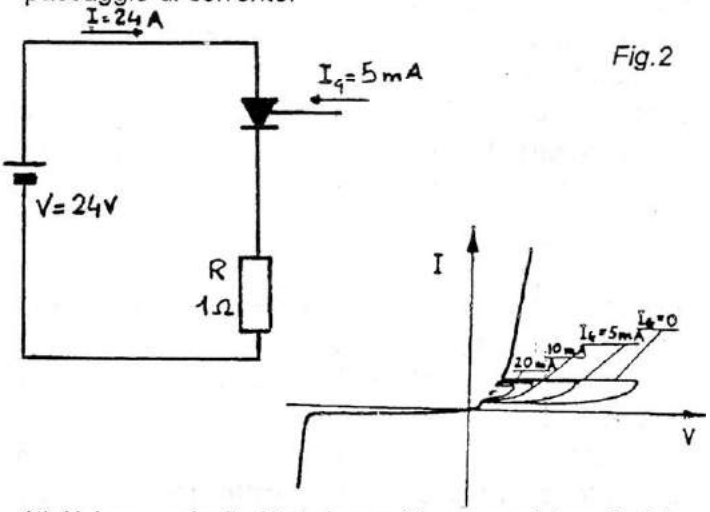
Il suo comportamento è simile a quello di un interruttore. Esso può essere portato allo stato di conduzione ("innescato") mediante una piccola corrente attraverso il gate. A differenza del transistore la corrente principale non si regola variando la corrente di gate ma, al pari di un interruttore, o passa tutta o non passa affatto.

La corrente, come nel caso del diodo, dipende solo dal carico esterno; tuttavia, a differenza del diodo (cui per la conduzione bastava la semplice polarizzazione diretta), al tiristore occorre anche la corrente di gate I_G anche solo per un breve istante.

Il tiristore, una volta innescato, non può essere bloccato semplicemente annullando la corrente nel gate, ma occorre che sia polarizzato inversamente per un periodo di tempo superiore al proprio *turn-off*. Tale tempo, detto anche *tempo di spegnimento* del tiristore, è dell'ordine di µs. (1)

Polarizzato inversamente il tiristore si comporta esattamente come un diodo e quindi blocca il passaggio di corrente.

Fig.2



(1) Nel corso degli ultimi decenni i progressi tecnologici hanno portato ad almeno quadruplicare le prestazioni in termini di tensioni e correnti sopportabili. Da correnti dell'ordine di centinaia di ampère, con tensioni di 1.2÷1.4 Kv, si è passati oggi ai G.T.O. (Gate Turn Off) da 4.5 Kv e 2.4 KA, con tempi di spegnimento minimi e con perdita di potenza ulteriormente ridotta.

(Continua)

Recensioni

Il ferro dei porci

Ognuno di noi ha un pezzo di Vale in casa propria: che sa l'armatura del cemento di casa, la ghisa del motore della propria auto, la pentola per cucinare... La Vale estrae ferro che arriva in tutto il mondo. La prima parte del viaggio del minerale estratto si svolge per ferrovia. Ed è una ferrovia che fa male.

Se dalle nostre parti è la Tav a causare disastri ambientali e sociali, dall'altra parte del globo una ferrovia costruita per il trasporto merci può diventare un simbolo di distruzione. Accade in Brasile.

Recentemente l'impresa Vale ha "vinto" il premio di peggior multinazionale del mondo. Il non proprio ambito riconoscimento arriva dopo anni di proteste, blocchi e lotte popolari. Sotto accusa sono la multinazionale e la sua ferrovia mineraria. Tra i principali danni provocati vi sono espropri per i lavori di ampliamento della ferrovia tutt'ora in corso, investimenti di persone ed animali, incendi causati dal passaggio dei locomotori, rumore, vibrazioni, crepe nelle abitazioni, deforestazione, inquinamento di aria ed acqua.

Un fronte di lotta formato da Missionari Comboniani ed organizzazioni indigene si è rivolto all'istituto brasiliano di ambiente e risorse naturali (IBAMA) denunciando la situazione.

La ferrovia viene utilizzata per trasportare il minerale di ferro estratto dalla Floresta Nacional de Carajás (Stato del Pará, Paraupebas), per un percorso di 892 km fino al porto di Itaqui in São Luís (Maranhão), dove viene imbarcato. I manifestanti lamentano che la Vale Mineradora non ha rispettato i patti con i danneggiati dalla ferrovia. Il ritmo con cui il minerale viene estratto e venduto è così intenso che i treni corrono costantemente a pieno carico, 300 carri trainati da quattro locomotive.

Dopo la "vittoria" del "premio" da parte della Vale i media hanno cominciato ad interessarsi della vicenda, sinora rimasta circoscritta. L'estrazione del minerale procede a ritmi di vero e proprio saccheggio, del tutto insostenibile.

La campagna di denuncia si chiama Justiça nos Trilhos (sito internet: www.justicianostrilhos.org - blog: Relicário Minado).

Il libro di Dario Bossi e Francesco Gesualdi denuncia dettagliatamente la vicenda e descrive il lento, costante processo di aggregazione che ha dato vita al movimento di protesta

Dopo i primi capitoli, dedicati alla descrizione schematica ma efficace di cosa sono e come agiscono le multinazionali in America Centrale e del Sud, riducendo spesso i lavoratori in schiavitù, si passa alla descrizione dell'estrazione del ferro da parte della Vale, e del trasporto ferroviario verso il mare.

L'attività estrattiva e di trasporto si sono sviluppate calpestando le condizioni di chi lavora e vive intorno alle miniere e alla ferrovia, un'azione continua di saccheggi, devastazioni, contaminazione delle acque e del suolo.

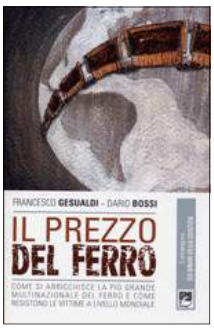
Il racconto del libro è a dir poco allucinante. Il treno trasporta 300mila tonnellate al giorno, tutt'intorno storie di disperazione. I bambini delle famiglie più disastrate, per sfuggire alla fame e alle botte, saltano sui treni in corsa verso gli agglomerati urbani; diverranno "bambini di strada" , una discarica come casa e xilolo sniffato a manetta.

"La ferrovia della Vale ci passa accanto, scarica ferro e raccoglie soldi puliti: il lavoro sporco lo lasciano qui. Sapete coma la chiamano la prima lavorazione del minerale? Pig Iron: il ferro dei porci, perché produrlo inquina, e questo non è degno dei paesi "sviluppati".

Francesco Gesualdi
Dario Bossi

Il prezzo del ferro

COME SI ARRICCHISCE LA PIÙ GRANDE MULTINAZIONALE DEL FERRO E COME RESISTONO LE VITTIME A LIVELLO MONDIALE



Emi
80 pagine
8 euro

Puoi richiederlo scrivendo alla nostra redazione:

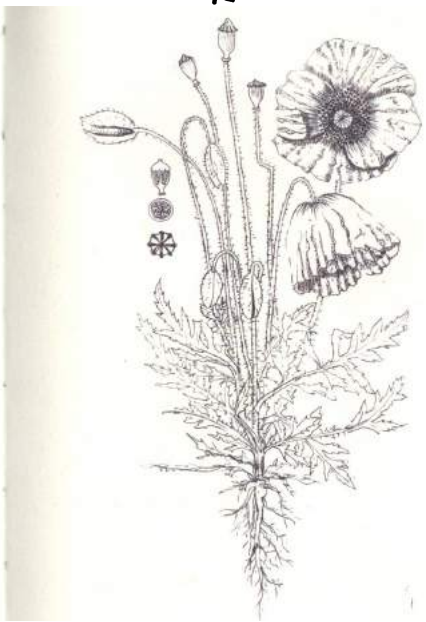
Cubrail@libero.it
il prezzo include la spedizione

C'è vita tra le rotaie

C'è vita tra le rotaie. I carri trasportano semi provenienti da paesi lontani, che cadono sulla massicciata, germogliano, fioriscono… come si spiegherebbe, altrimenti, la presenza del grano saraceno negli scali? E delle piantine di pomodori, immortalate come noto in questi anni e che hanno lanciato le varie "volanti Chivasso"?

La prima edizione del libro "Flora ferroviaria" è datata 1980; il testo venne scritto da Ernesto Schick, spedizioniere e botanico dilettante, che studiava con grande rigore e passione le piante spontanee ricomparse nell'area di Chiasso Smistamento dopo la bonifica per l'ampliamento (1957-1967). Alla ripresa del traffico l'autore iniziò a studiare le piante spontanee, riproducendole in splendide tavole a colori, che nascevano grazie ai semi trasportati dai carri e ai pollini provenienti dal bosco e dai campi vicini. Il libro è uscito in una nuova edizione nel 2010, rivisto ed aggiornato, e riporta appunto le tavole a colori.

Scrive Nicola Schönenberger nell'introduzione che "*la ferrovia rappresenta un ambiente lineare con caratteristiche omogenee per migliaia di chilometri, un corridoio ecologico sfruttato da certe piante per colonizzare l'Europa. Analogamente alla flora spontanea presente nelle città (la flora urbana), quella ferroviaria è composta da un pot pourri di piante dalle più disparate origini e storie di vita. Come i viaggiatori che si incontrano sui marciapiedi delle stazioni, anche le piante che crescono tra i binari provengono da ogni angolo del pianeta,*



e se ci fermiamo ad ascoltarle scopriamo innumerevoli storie diverse."
In Ticino è presente 1/4 delle specie di tutta la Svizzera. Neanche il diserbo chimico, attuato pesantemente a Chiasso, spazzò via i fiori cresciuti a margine dello scalo; *"300 kg di veleno diluiti in 60000 litri d'acqua"* per 120 km di binari. Ma la flora ricomparve; i semi arrivati coi carri germogliarono, assieme alle erbacce.
L'autore si addentra nella descrizione scientifica delle varie specie, oltre 300, accompagnata dalla classificazione e dalle proprietà medicinali; in ogni caso vi sono specie, che si possono definire esclusivamente "ferroviarie", in quanto non si espandono oltre il sedime dei binari.
La conca di Chiasso anticamente era occupata da un lago circondato da acquitrini e paludi. Pertanto gli imponenti lavori di bonifica per la costruzione dello Smistamento sconvolsero la geologia del territorio. I corsi d'acqua vennero incanalati, il terreno prosciugato e colmato di inerti. *"Là dove un tempo la rana gracidava nell'acquitrino e il martin pescatore sfrecciava in un baleno di seta, oggi è lo sferragliare dei vagoni".*
Un viaggio da non perdere, per scoprire erbacce, erbe medicinali, bellissimi fiori come la Buddleja, di origine cinese, colore violetto, un tempo coltivata ad uso ornamentale,che occupa non senza efficacia le zone ferite dall'intervento umano...
Come scrive il poeta Fabio Pusterla, si riscopre "*una vaga intuizione adolescenziale*, *nata dentro quel territorio forse desolato,* che lo ha *indotto a tentare la via della scrittura. Noi, bambini e poi ragazzi, si giocava, lungo quei binari, o si vagava alla ricerca di qualcosa a cui non avremmo saputo dare un nome; e qualcuno di noi ogni tanto ci ritorna ancora, come in un luogo speciale e a suo modo sacro. Non si tratta di nostalgia, niente affatto; è che in quel paesaggio devastato ritroviamo qualcosa di noi, uno strano miscuglio di veleno e vita."*

Flora ferroviaria, ovvero la rivincita della natura sull'uomo

OSSERVAZIONI BOTANICHE SULL'AREA DELLA STAZIONE INTERNAZIONALE DI CHIASSO (1969–1978)

A cura di Simonetta Candolfi e Nicoletta De Carli Ed. Florette, Chiasso, pagg 188, con tavole a colori. Puoi ordinare il volume scrivendo a: leggere@bluewin.ch (vi sarà un supplemento per le spese di spedizione dalla Svizzera) Puoi richiederlo anche alla nostra redazione: Cubrail@libero.it
il prezzo al cambio attuale è di 29 euro, spedizione inclusa.

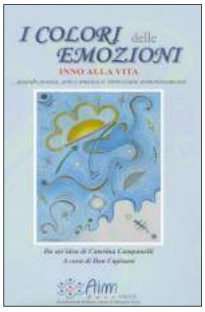
Inno alla vita

Nel 2010 l'A.I.M. Rare onlus ha realizzato un'Antologia di pensieri ed immagini dove l'associazione si racconta, intitolata: "I Colori delle Emozioni".
Il libro è stato realizzato con l'intento di far conoscere emozioni e sentimenti vissuti, giorno dopo giorno, dalle famiglie colpite da malattie invalidanti come le Miopatie Rare. Il libro contiene anche alcuni scritti di carissime persone amiche. Altre pagine, invece, raccolgono riflessioni di personaggi importanti. Vi sono anche riflessioni su diversi temi.
Quello della lettura è un piacere "sottile", un mezzo di promozione culturale e, in questo caso, potrebbe anche aiutare il lettore a "scoprire realtà nuove" o a "guardare con occhi nuovi" realtà apparentemente diverse. Così da spingerlo ad un maggior senso di responsabilità nell'ambito della società, oppure, a comunicare agli altri quel "piccolo tracciato" che penetrerà nella sua mente e nel suo cuore prima di sedimentarsi dolcemente nella propria personalità.
Avere un libro come questo a portata di mano e la scoperta, una riga dopo l'altra, di mondi nuovi e di orizzonti sconosciuti potrebbe essere anche un altro "piccolo mezzo" di crescita personale.
Oggi si parla sempre più di "villaggio globale"... accettare l'invito a questa lettura, potrebbe significare la volontà di "incontrare" i "molteplici pensieri" di questi scrittori.
Qualcuno ha detto: "Leggere è come fare un viaggio da fermi". E la lettura di questo libro rappresenta un vero e proprio viaggio.

I colori delle emozioni

INNO ALLA VITA

Da un'idea di caterina Campanelli
A cura di dea Pisani



12 euro
Puoi richiederlo alla nostra redazione:
Cubrail@libero.it
Il prezzo include la spedizione

In Svizzera i semi transgenici viaggiano in treno

Che cosa significa la scoperta, annunciata a fine anno, di una trentina di piante di colza transgenica alla stazione ferroviaria di Lugano? Lo abbiamo chiesto a colui che le ha trovate, esperto nel ramo: Nicola Schönenberger. «A Lugano – ci spiega - abbiamo trovato 21 piante transgeniche su 23 esaminate. Non è una percentuale stupefacente, dato che sono le uniche che sopravvivono ai trattamenti agli erbicidi. Fai girare il sistema un paio d'anni, e hai una popolazione che è quasi del 100% transgenica, che è appunto quello che abbiamo costatato».
L'UFAM afferma di non aver trovato tracce di OGM nel polline. Ma se queste piante sono lì da un paio d'anni, come è possibile?
«Evidentemente hanno cercato tracce di polline in altri luoghi. Non so dove, ma immagino che la loro idea era vedere sulle frontiere se il vento portasse del polline transgenico (in particolare di mais). È difficile che si possa trovare qualcosa in questo modo»...
[Fonte: Corriere del Ticino]

Macchinisti nella storia

X - Giuseppe Feira Chios

Non avrebbe dovuto rifiutarsi di morire

Varallo Sesia, 8 giugno 1908. È giornata di festa, ed in tutta la valle piove a dirotto. Si celebra l'Incoronata, ed il capoluogo della Valsesia col suo Sacro Monte è invaso da moltissimi pellegrini giunti da ogni parte. I treni della linea Novara-Varallo sono rinforzati per l'occasione.

Quella di Varallo è stazione di testa, capotronco della linea per Novara; a tre km verso Novara si trova il paesotto di Roccapietra, servito da una fermata presenziata.

Quando il capostazione fischia ed alza la paletta per dare il via al merci 5255 diretto a Novara sono le 14.58. Il treno è condotto dal macchinista Giuseppe Feira Chios, 25 anni, residente a Novara in via Sant'Agabio, affiancato dal fuochista ventiseienne Giuseppe Moscatelli, anch'egli di Novara. Il 5255 è composto dalla locomotiva, il tender e sei carri vuoti, una massa complessiva di circa 100 tonnellate.

Trattandosi di una linea secondaria, il distanziamento tra i treni è regolato "a tempo"; ovvero, come dal regolamento vigente, Giuseppe parte 10' dopo la partenza del treno precedente. Quest'ultimo è il viaggiatori 2323 con tanto di doppia trazione per rinforzo, composto da ben 13 vetture passeggeri (come detto è giorno di pellegrinaggi ed è prevista una forte affluenza) e due carri bestiame carichi di vitelli diretti a Milano. Il 2323 è partito da Varallo alle 14.48 con 33' di ritardo ma, una volta giunto a Roccapietra, la sua sosta si prolunga più del previsto: il conduttore capo ha rilevato problemi ai freni, e si sta ispezionando il materiale. Il regolamento prevede che, in caso di sosta prolungata, vengano esposti i segnali di arresto a protezione della coda; ma l'obbligo in questione non viene rispettato.

Nel frattempo è partito da Varallo il 5255; arrivato nei pressi di Roccapietra il macchinista verifica che non siano stati esposti i previsti segnali di arresto regolamentari; esce dalla galleria ed imbocca la curva a 35 km/h, quando all'improvviso scorge la coda del 2323 a meno di 100 metri, ed in contemporanea una ragazzina (la figlia dell'assuntore) che gli corre incontro agitando una bandiera rossa ! E' un attimo: il macchinista serra i freni e rovescia la leva di inversione. Nonostante le sue manovre siano tempestive, la distanza tra i due treni è troppo ridotta. Giuseppe si attacca al fischio, che avverte dell'imminente tragedia. Il momento fatale si avvicina: rendendosi conto di aver fatto tutto il possibile, entrambi si lanciano dalla piattaforma della locomotiva; il fuochista rimane illeso, mentre il macchinista sbatte violentemente la spalla contro una colonna di granito, rimanendo ferito ma cosciente quanto basta per assistere al terribile schianto: la locomotiva sventra le ultime quattro carrozze. I due si rialzano e raggiungono la locomotiva per aprire

la valvola di sicurezza onde evitare lo scoppio della caldaia: il macchinista sviene, ma per fortuna la manovra riesce al fuochista, che in tal modo evita una catastrofe ancor più grande. Il bilancio è di cinque morti ed ottantasei feriti; distrutti carri, e vagoni, gravissimi danni alla locomotiva (che, se fosse rimasta presenziata, avrebbe fatto aggiungere i loro due nomi alla lista delle vittime).
Alle 15.45 parte da Varallo un treno speciale con a bordo medici, infermieri, Sotto Prefetto, Procuratore del Re, tenente dei Carabinieri e Capostazione di Varallo; un treno soccorso composto da locomotiva, due vetture e bagagliaio l'indomani mattina alle 5.25 lascia Novara diretto a Roccapietra. Nel frattempo i feriti più gravi sono stati trasferiti all'Ospedale di Varallo, altri meno gravi a Novara e Vercelli.
Per quel tristissimo evento la Valsesia si guadagna le attenzioni dei grandi quotidiani: alla 22 della stessa sera giungono sul posto in auto da Milano due giornalisti del Corriere della Sera.
Quanto al materiale rotabile, secondo una statistica, al 1° luglio 1905 esistevano ancora 127 carrozze costruite tra il 1849 e il 1855, nonchè 28 locomotive, 73 bagagliai e ben 1508 carri merci.
Nei giorni successivi la stampa continua a dare ampio risalto al disastro, con relativo inevitabile strascico di polemiche e l'immancabile interrogazione parlamentare sullo stato vetusto di linea e materiale; una delle vetture distrutte portava la targa con l'anno di fabbricazione: 1855 (ancora tre anni prima, circolavano ancora ventotto locomotive, centoventisette vetture, settantatre bagagliai, milleottocentocinquantacinque carri immessi in servizio tra il 1849 ed il 1855!); la struttura di queste vetture antiquate era in legno.
Al processo che si svolge presso la Corte di Assise di Vercelli Giuseppe Feira Chios, ancora malandato per la ferita alla spalla, viene sentito solo come teste: è d'altronde evidente, e già chiarito in precedenza, il suo operato corretto, con la messa in opera di tutti i mezzi disponibili per fermare il treno; le responsabilità sono altrove, nell'omissione dei regolamentari segnali di arresto. Non aveva neanche subito l'arresto preventivo, a differenza dell'assuntore, portato in carcere su ordine del Procuratore del

Disastro Ferroviario a ROCCAPIETRA (Varallo Sesia) 8 Giugno 1908

Un disastro ferroviario a Rocca Pietra

Un treno di pellegrini e di gitanti investito da un treno merci

Nove morti e una sessantina di feriti - Episodî di dolore

(Dai nostri inviati speciali)

Re. Ma ai dirigenti delle Ferrovie la cosa non garba affatto.
Il macchinista è sopravvissuto allo schianto per cui, come costume dell'epoca tramandatosi nei decenni fino ai giorni nostri, stavolta non si può affibbiargli la responsabilità del disastro; ma il modo per fargliela pagare dovrà pur esserci.
La vendetta aziendale arriva tre anni dopo, nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 16 giugno 1911. I cinici e vendicativi consiglieri deliberano la proroga di due anni del termine normale per l'aumento dello stipendio al macchinista Feira Chios Giuseppe, reo di *"avere abbandonato il proprio posto"* prima di azionare completamente i mezzi frenanti a sua disposizione! Per cui, secondo tale delibera, il macchinista nell'occasione aveva il dovere di… suicidarsi.
La moglie di Giuseppe Feira Chios, nel frattempo, per lo spavento provato si è ammalata e, dopo due anni di agonia, è morta lasciando Giuseppe e due piccini nel dolore più profondo. Coincidenza della data di morte: 16 giugno 1911, la stessa della seduta dei cinici consiglieri.
"Che la voce del rimorso vibri nei giustizieri di Giuseppe", è l'augurio dell'«In Marcia!».

ALESSANDRO PELLEGATTA

È L'ORA !

SOSTIENI LA CASSA DI SOLIDARIETÀ TRA I FERROVIERI

Conto Corrente postale n.71092852 intestato a Crociati Marco
Sede: via Firenze, 50 – 00043 – Ciampino
e-mail: marcocrociati@interfree.it
internet: http://www.casofs.org

La cassa è impegnata nell'appoggio ai ferrovieri colpiti dalla repressione aziendale. Versa il tuo contributo (da 5 euro mensili); puoi farlo direttamente sul CCP oppure contattando i redattori di Cub Rail

Resoconto attività Cassa di Solidarietà
BILANCIO 2011 SITUAZIONE PATRIMONIALE AL 1 GENNAIO 2011
CONTO CORRENTE: € +16275,00 CASSA CONTANTI: € + 514,00
CONTRIBUTI EROGATI NEL 2011: € -3500,00
QUOTE SOCI E CONTRIBUTI 2011: € +4288,00
AL 31 DICEMBRE 2011 – CONTO CORRENTE: € +17201,00
CASSA CONTANTI: € +376,00
TOTALE ATTIVO 2011: € +17577,00
La Cassa sta sostenendo le spese legali per i ricorsi ai licenziamenti De Angelis, Giuliani, Antonini, Citi, Bettocchi.

IL DIRETTIVO

Lo sviluppo delle Ferrovie in Italia

Il "progresso" AV ci sta cacciando indietro di 150 anni

Ripristinare i treni notte !
Pieno esercizio per le linee tradizionali direttrici e secondarie !
Fermiamo lo smantellamento del sistema ferroviario !

CUB Rail
Giornale di collegamento tra i ferrovieri

Crazy rail una pagina di pazza ferrovia

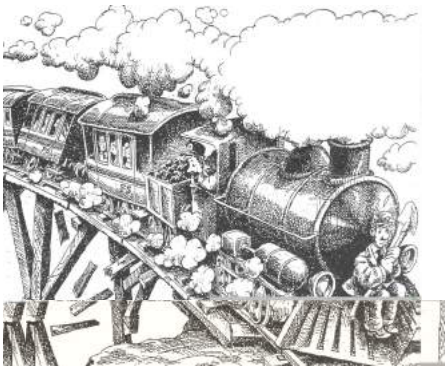
In Indonesia, al fine di scoraggiare l'occupazione dei tetti dei treni sovraffollati, le linee (non elettrificate) vengono "attrezzate" con dei portali cui sono appese delle sfere di cemento o acciaio, che sfiorano la sagoma del treno in transito. Eventuali passeggeri sul tetto verrebbero colpiti trovando quasi certamente la morte!

Sopra:

la "soluzione" indonesiana per disincentivare l'occupazione dei tetti dei treni

A lato:

Tonsberg (Norvegia), 25 novembre 2011. Viaggiatori e passeggini del treno Oslo-Lillehammer costretti a scendere dal bagagliaio, unico portellone apribile in quanto il conduttore è stato "dimenticato" nella stazione precedente e le porte sono bloccate



Intorno alle 4.30 del 2 dicembre un uomo ubriaco, arrivato ad un PL, invece di imboccare la statale si è infilato sul binario in direzione Milano ed ha continuato il suo viaggio. E' successo a Brandizzo. Dopo un km percorso in direzione Chivasso si è fermato e lui stesso, in stato confusionale, ha chiamato il 118 non riuscendo però a spiegare dove si trovasse. A ritracciarlo sono stati i carabinieri che hanno anche avvertito FS della presenza dell'auto sui binari. Il traffico ferroviario è rimasto interrotto per sicurezza fino intorno alle 6.00, quando l'auto è stata rimossa dai binari e il guidatore, risultato positivo all'alcooltest, è stato denunciato in stato libertà per interruzione di pubblico servizio e guida in stato di ebbrezza.

DAL NOSTRO ARCHIVIO - TG3 Lombardia, 22 luglio 2005, edizione serale: nelle campagne del Cremonese record di altezza per i girasoli. Il segreto? I contadini li innaffiano col Barbera anziché coll'acqua...

...nell'aria si respira un'atmosfera ad alto tasso alcoolico, e col verde—verde...

CUBacheca

ABBONAMENTI A CUB RAIL (6 numeri)

12 EURO comprese spese di spedizione ed eventuali opuscoli
(per gli iscritti CUB 5 euro/anno)

Modalità di abbonamento
rivolgendoti agli attivisti negli impianti
recandoti in Posta e facendo una ricarica Postpay n. 4023 6005 8022 0087 intestata a Eustachio Iacovone (costo aggiuntivo di 1 euro); successivamente manda una mail a **cubrail@libero.it** avvisando dell'avvenuto versamento e comunicandoci l'indirizzo cui spedire il giornale (NON SCORDARE QUESTO PASSAGGIO, SERVE PER IDENTIFICARTI !)

Modalità di recapito del giornale
macchinisti e personale di bordo impianti di Brescia, Gallarate, Milano, Varese: consegna nelle caselle negli impianti
Altri abbonati: spedizione (salvo diverso accordo)

DIVENTA RESPONSABILE DI IMPIANTO/ZONA CUB RAIL
Contattaci: **cubrail@libero.it**

Cerco

da appassionato di ferrovie materiale ferroviario cartaceo (regolamenti, istruzioni, ecc.), oggettistica varia (spille ecc.), divise, ecc. che vadano ad arricchire il mio piccolo archivio. Se qualcuno di voi avesse del materiale e fosse intenzionato a gettarlo, mi contatti per un eventuale ritiro. Grazie

Pederzolli Samuele Marco di Rovereto (Tn)

contatti: pederzolli.samuele@alice.it 334/6931515 possibilmente ore serali

Lotta alla Discriminazione e all'Emarginazione

Il giornale in trasparenza
ABBONATI AL 28.2.2012

TRENITALIA e RFI

Milano itp	83
Genova itp	15
Firenze	12
Ragusa	6
Genova	5
Roma	5
Gallarate	3
Trieste itr	3
Novara	3
Torino	3
Bussoleno	2
Verona	2
Ancona	1
Bari	1
Bologna	1
Brescia	1
Caserta	1
Catania	1
Chivasso	1
Cremona	1
Livorno	1
Lucca	1
Milano appalti	1
Milano itc	1
Rapallo	1
Reggio C	1
Sassari	1
Treviso	1
Venezia	1

TRENORD

Milano	19
Brescia	10
Gallarate	7
Lecco	5
Varese	2
Bergamo	1
Cremona	1
Laveno	1
Pavia	1
Sondrio	1
Voghera	1

DB SCHENKER

Gallarate/Luino	3

Non ferrovieri	*17*
Biblioteche	*1*

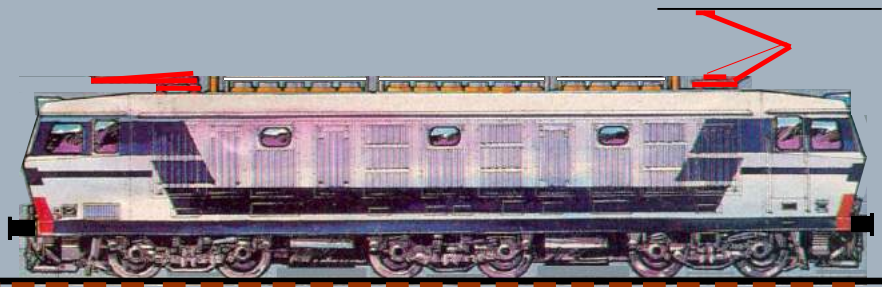
CITTÀ DEL MESSICO

La bandiera Cub Rail, custodita nel Museo de los Ferrocarrileros di Città del Messico assieme alla raccolta del nostro giornale e di altre pubblicazioni sulle lotte extraconfederali dei ferrovieri italiani, ha avuto il suo momento di gloria il 23 febbraio in occasione dell'incontro dei nostri Gabriele, Marco "Guru" e Massimiliano con Salvador Zarco (secondo da sinistra nella foto in basso), storica figura delle lotte sociali in Messico, già in prima fila nel movimento sindacale di base dei ferrovieri a fianco di Vallejo, ed ora direttore del Museo. La foto non poteva che avere come sfondo la mitica 67 del Ferrocarril Interoceánico, situata all'esterno dell'edificio dell'antigua estación La Villa che ospita il Museo. Una tappa obbligata per chi di noi transiti nella capitale. Un abbraccio a Salvador, un grazie ai nostri per la visita e queste immagini, cariche di emozioni per chi di noi è transitato in quel luogo.

Un'analisi approfondita di Salvador sul disastro prodotto dalla privatizzazione delle ferrovie messicane, unitamente ad un suo breve profilo, è visibile nella sezione download del sito **www.latalpadimilano.it**

MUSEO DE LOS FERROCARRILEROS
Antigua estación La Villa Alberto Herrera Col. Aragón La Villa, Delegación Gustavo A. Madero, México D.F. (adiacente alla basilica della Guadalupe)
Orari di apertura: da martedì a domenica, dalle 10 alle 17. Ingresso libero
Tel. (555) 118 64 07 Mail: museodelosferrocarrileros@gmail.com

Cronaca Controinformazione
Analisi Lotte dal basso



Cub Rail

il giornale wobbly dei ferrovieri

Contatti: cubrail@libero.it