CUB Rail

WOBBLY

Giornale di collegamento tra i ferrovieri stampato a Milano anno VII numero 35

Aprile 2016

NUMERO A 40 PAGINE (e senza sovrapprezzo!)

SIAMO TUTTI TOM HARDING

Tom Harding, macchinista del treno deragliato il 6 luglio 2013 a Lac Mégantic, la Viareggio canadese, è sotto processo per "negligenza criminale". Ma colpevole è l'impresa, colpevole è chi vuole un uomo solo sui treni. Tom libero subito! **PAGINE 18-19**

PAGINE CENTRALI

Sunset Limited, un mistero lungo 20 anni

Dopo lo sciopero generale (editoriale)

ANCORA INCIDENTI, ANCORA MALORI ALLA GUIDA, ANCORA SCANDALI (Crhonicub)

Incontro CUB, CAT, USB con ANSF (10)

Circolazione locomotive Mi C. - Greco (12)

Lettera sulle doppie composizioni (16)

ABBIAMO IL SITO!

cubferrovie.altervista.org/pagina-cubrail/

DOPO LE BOMBE

Stazione di Bruxelles Nord, 22 marzo. La riapertura dopo le stragi all'Aeroporto e nella Metro, in fila per i controlli, un unico varco d'accesso

SCIOPERO e dintorni...

Storie di Corsari, Angeli Guerrieri e giungle di Gattopardi

Veniamo da uno sciopero importantissimo, lo Sciopero Generale del 18 marzo 2016, proclamato da Cub, Si Cobas, Usi -Ait, Sgb, con adesioni di varie altre realtà sindacali territoriali come Slai Cobas, Usb, Fiom, Filt, singoli attivisti e membri RSU, che ha visto mobilitati migliaia di lavoratori in tutti i settori e nobilitate le energie di tanti attivisti che si sono impegnati negli ultimi mesi per questo traguardo.

Rilevante è l'importanza di aver scioperato per un modello sociale alternativo allo sfruttamento sistemico del liberismo moderno, su una piattaforma sindacale e politica culturalmente molto avanzata: Contro le politiche di guerra e occupazione imperialista, contro gli accordi liberticidi sulla rappresentanza, contro il jobs act e il precariato, contro la riforma della scuola, contro il pareggio di bilancio inserito nella costituzione; inoltre abbiamo scioperato anche per la nostra vertenza di settore, tornando a chiedere migliori condizioni di lavoro per i ferrovieri e certezza per il futuro della categoria.

Eppure, per ogni lavoratore che ha scioperato ve ne è almeno un altro che ha avuto paura di farlo o ha ritenuto invece più proficuo continuare ad assecondare padroni e Governo, non sono neanche isolati i casi in cui lavoratori hanno sostituito i colleghi in sciopero con atti vili di crumiraggio, che danneggiano le prospettive di riscatto di intere categorie, almeno quanto il cinismo di aziende e istituzioni.

La nostra missione da affrontare con coerenza e costanza, è soprattutto culturale: Erigere la coscienza di classe come fondamento della lotta contro la barbarie capitalista.

Compito assai duro perché osteggiato dai falsi alfieri dei lavoratori e al contempo dalla deficienza di energie politiche capaci di affrontare con efficacia, lo sfruttamento di persone, risorse e territori.

Invero una delle problematiche principali è oggi rappresentata da sindacati confederali maggioritari che svolgono il ruolo di stampella di queste dinamiche odiose, infatti accettando percorsi concertativi di spartizione di potere, molte organizzazioni sindacali, hanno svenduto i lavoratori in cambio di compartecipazione alla gestione aziendale, al meccanismo delle carriere, ai benefici economici che derivano anche da distacchi sindacali e permessi retribuiti.

Tale iattura ha determinato in tutti i comparti, peggioramenti continui delle condizioni di lavoro, con la firma ripetuta di Ccnl al ribasso e con l'avvallo diretto o indiretto di misure repressive che hanno cancellato le tutele per chi lavora, come la Legge Biagi, la Legge Fornero, la cancellazione dell'Articolo 18, la riforma del lavoro (Jobs Act), dispositivi che impedendo ai lavoratori di ottenere le necessarie forme di difesa e reintegro, hanno cronicizzato la precarietà e lo sfruttamento, rendendo fisiologico un apparato normativo spietato e innaturale.

Non solo, l'aumento progressivo dell'orario di lavoro per tutti i lavoratori, abbinato all'aumento dell'età pensionabile ed alla esternalizzazione delle produzioni, ha causato la drammaticità della attuale situazione occupazionale; anche di questo, per la pochezza di mobilitazioni e l'assenza di reali contrasti, i sindacati concertativi sono corresponsabili insieme ai Governi degli ultimi 30 anni, sacrificando il futuro di questo paese sull'altare del profitto, di pochi cinici speculatori.

La svendita dei servizi pubblici essenziali e la nefasta stagione di privatizzazioni, che ha distrutto la qualità del lavoro per gli addetti, senza apportare alcun reale beneficio per gli utenti, si inquadra nello stesso processo speculativo.

Questa liquidazione di diritti è tuttora in corso, ne sono esempi la progressiva

QUARTA DI COPERTINA:
LA CANZONE DI LAC MÉGANTIC DI JOHN PAUL WRIGHT

SOMMARIO

Crhonicub	5
Un contratto … così	8
In Europa e nel mondo	9
Incontro con ANSF	10
Invio Mezzi di trazione Centrale-DL	12
Dagli impianti	14
Lettera OoSs di base Toscana su mezzi non comunicanti	16
Speciale Tom Harding	18
PAGINE CENTRALI	
Sunset Limited, un mistero lungo vent'anni Giulio Regeni	25
La guerra con altri mezzi	26
Diario del TAV	27
Bambini minatori in Congo	30
I codici d'errore SCMT—1	33
Il cubetto	36
LA VIGNETTA DEL MARCHIO	**III cop**

I COMUNICATI DEI COMPAGNI BRASILIANI DI CONLUTAS E INGLESI DEL TUC IN APPOGGIO AL NOSTRO SCIOPERO GENERALE

Brothers and Sisters
CSP-Conlutas, a Brazilian labor federation and a member of International Labor Network Solidarity and Struggles, strongly opposes any restriction to the right of strike.
We have just known that the Italian government outlawed the railworkers strike to be held last October 24-25 based on Italian anti-labor legislation that strongly restricts the right to strike.
We stand in solidarity with Italian railworkers and their union CUB – Trasporti.
We support all your demands for labor democracy including the right for free speech, free assembly, free unionisation and free right to strike.
We will be publicizing your struggle for a fair contract and a fair pension scheme without any concessions, for job security and rehiring for all dismissed, and finally against privatization of Italian railways.
Longlive International Solidarity! Workers of All the World, Unite!

Wilson Ribeiro On behalf of Central Sindical e Popular Conlutas
São Paulo, October 26th 2015.

Liverpool TUC is in solidarity with the 18 MARCH Italian GENERAL STRIKE

On March 18 CUB, SI Cobas and USI AIT have called a GENERAL STRIKE for the whole day, with two national demonstrations in Milan and Naples.
- Against the war and any military intervention of Italy, in Libya or anywhere else;
- Against the Jobs Act, which frees dismissals and fosters precariousness among workers;
- Against agreements and laws limiting the freedom of trade union association granting its monopoly to trade unions acknowledged by bosses and the government, against restrictions to the right to strike;
- To relaunch national collective bargaining, against its splintering into company and individual contracts;
- For wage increases and a decent wage to the jobless and precarious workers;
- For a reduction in working hours with no wage loss, against unemployment;
- For the free circulation of people and equal rights to immigrants.
The strike is also called:
againt the counter-reform of education, which takes resources away from public schools to give them to private ones, and offers bosses students' free labour;
for the right to a home against evictions, for the assignment of vacant council and private houses to the homeless;
against the profit rationale which produces pollution and environmental devastation.
The 18 March strike is a first step towards the unification of struggles, now isolated within single sectors and companies, for the formation of a common class front in defence of workers against the internal and external war waged by bosses and the government.
Let's make our workers' voice heard, On March 18 let's strike en bloc!

cancellazione della contrattazione nazionale a favore di quella aziendale e gli attacchi al diritto di mobilitazione e di sciopero.
In particolare il diritto di Sciopero, strumento Principe di difesa per i lavoratori, è regolamentato in Italia da una delle leggi più restrittive del mondo (legge 146\90), che nei servizi essenziali (dicitura peraltro interpretata in maniera sempre più estensiva), non consente ai lavoratori di scioperare per più di 24 ore e vincola lo sciopero a una procedura di autorizzazione liberticida, che spesso espone organizzazioni e lavoratori a repressione e sanzioni, come dimostrano le precettazioni più volte subite anche da noi ferrovieri, dalla commissione di garanzia e dal prefetto di Milano in occasione di Expo. Eppure sono allo studio misure di ulteriore compressione del diritto di sciopero, sono infatti depositate in parlamento tre proposte di Legge che puntano a cancellare la possibilità delle organizzazioni sindacali più combattive di dichiarare sciopero, una di queste è stata addirittura elaborata in accordo con le O.S. concertative, che puntano così a sottrarsi dal confronto con le mobilitazioni dei sindacati di base.
Si aggiungono le dichiarazioni, contro il diritto di scioperare, fatte da Renzi e Alesse (presidente della commissione di garanzia) e dal presidente del Codacons (candidato alle Comunali di Roma); infastiditi dalla riuscita dello sciopero del 18 Marzo e dai bellissimi cortei organizzati per l'occasione a Milano, Firenze, Torino, Parma, Bologna.. dove lavoratori, studenti, disoccupati, immigrati, hanno sfilato fianco a fianco contro le politiche del Governo.

International trade union network of solidarity and struggle
Réseau syndical international de solidarité et de luttes
Red Sindical Internacional de Solidaridad y de Luchas
Rete Sindacale Internazionale di solidarietà e di lotta
http://laboursolidarity.org/

Italie : solidarité avec les travailleurs et travailleuses en grève le 18 mars

Italie : solidarité avec les travailleurs et travailleuses en grève le 18 mars

Plusieurs organisations italiennes, membres du Réseau syndical international de soidarité et de luttes appellent à une journée de grève générale le 18 mars.

Les motifs ne manquent pas : attaques incessantes envers les droits des travailleurs et des travailleuses, lois restreignant les droits syndicaux, libertés syndicales bafouées, précarité généralisée, salaires bloqués, réduction du emps de travail abandonnée, libre-circulation des personnes entravée, politiques guerrières des Etats, remise en cause des droits à l'éducation, à la santé, au logement, ...

L'unité syndicale entre organisations défendant et pratiquant un syndicalisme de luttes, indépendant, anticapitaliste, démocratique, féministe, écologiste, est une nécessité : nous savons aussi qu'elle est parfois difficile et il faut tenir compte des réalités. Nous soutenons la grève du 18 mars, comme toutes les luttes qui contribuent à combattre les mesures austérité imposées aux peuples.

Les organisations membres du Réseau syndical international de solidarité et de lutte

Organisations syndicales nationales interprofessionnelles

- Central Sindical e Popular Conlutas (CSP-Conlutas) - Brésil.
- Confederación General del Trabajo (CGT) - Etat espagnol.
- Union syndicale Solidaires (Solidaires) - France.
- Confédération Générale du Travail du Burkina (CGT-B) - Burkina.
- Confederation of Indonesia People's Movement (KPRI) - Indonésie.
- Confederación Intersindical (Intersindical) - Etat espagnol.
- Syndicat National Autonome des Personnels de l'Administration Publique (SNAPAP) - Algérie.
- Batay Ouvriye - Haïti.
- Unione Sindacale Italiana (USI) - Italie.
- Confédération Nationale des Travailleurs - Solidarité Ouvrière (CNT SO) - France.
- Sindicato de Comisiones de Base (CO.BAS) - Etat espagnol.
- Organisation Générale Indépendante des Travailleurs et Travailleuses d'Haïti (OGTHI) - Haïti.
- Sindacato Intercategoriale Cobas (SI COBAS) - Italie.
- Confédération Nationale du Travail (CNT-f) - France.
- Intersindical Alternativa de Catalunya (IAC) - Catalogne.

Anche il recente Testo Unico sulla Rappresentanza voluto da Cgil, Cisl, Uil e Confindustria, ha sostanzialmente attaccato il diritto di sciopero, vincolando la partecipazione delle organizzazioni sindacali agli organismi aziendali di rappresentanza, come RSU ed RLS, alla autolimitazione della conflittualità e della libertà di dichiarazione di sciopero, un ricatto che come Cub Trasporti abbiamo rifiutato e per questo motivo ci siamo congedati da tali organismi, rilanciando dal basso e senza bavagli, la mobilitazione dei lavoratori.
Al contrario di noi molte organizzazioni sindacali hanno invece ceduto al ricatto firmando il Testo Unico sulla Rappresentanza, in ferrovia attualmente solo CUB e CAT hanno deciso di resistere e rigettarlo.
Per questo motivo e per l'attuale incapacità del sindacalismo di base di compattarsi in battaglie antisistemiche unitarie, non è stato possibile organizzare in modo unitario lo sciopero generale del 18 Marzo; eppure riteniamo necessario ed urgente ritrovare compattezza tra lavoratori e organizzazioni sindacali conflittuali, per ostacolare in maniera unitaria e solidale, un sistema Governo-Padroni-Sindacati Concertativi, che minaccia il nostro destino.
Riteniamo infatti importantissimo il sostegno concreto che lo sciopero del 18 Marzo 2016 ha ricevuto da molte sigle sindacali esterne alla proclamazione; il "pericolo" di questa unità di intenti dal basso è stata ben colta dalla controparte, nei maldestri tentativi del Presidente del Consiglio per delegittimarne la portata.
Così un caso particolare merita attenzione quando la Commissione di Garanzia Sciopero ha intimato formalmente all'OS CAT - con minaccia di sanzioni - di ritirare il sostegno alle ragioni dello sciopero: si vuole colpire proprio ciò che più fa paura, la progressiva formazione delle alleanze nel mondo del lavoro che portano ad esprimere su punti vertenziali qualificanti il maggior numero di lavoratori che vi si riconoscono.
Nei prossimi mesi riprenderemo il percorso di mobilitazione unitaria che ha portato i ferrovieri a scioperare più di ogni altra categoria negli ultimi due anni, contro il continuo peggioramento delle nostre condizioni di lavoro e contro la privatizzazione alle porte, contro il clima repressivo di contestazioni a pioggia e per la riassunzione di tutti i ferroviari ingiustamente licenziati; per un nuovo Ccnl finalmente equo e dignitoso!
Ancora e con più forza dovremo richiamare il coraggio e la determinazione che tanti ferrovieri hanno dimostrato.
Insomma un gran bello Sciopero quello del 18 Marzo 2016! Siamo pronti al prossimo round.

Ferrovieri Cub Trasporti

CUB RAIL
GIORNALE DI COLLEGAMENTO TRA I FERROVIERI
stampato a Milano

REDAZIONE
Viale Lombardia, 20 Milano tel 0270631804 fax02 70602409

SITO INTERNET **cubferrovie.altervista.org/**
E-MAIL **cubrail@libero.it**

Supplemento a Collegamenti Wobbly per una teoria critica libertaria n. 1, gennaio 2016. Direttore Giorgio Sacchetti
Registrazione del Tribunale di Firenze n. 2563 del 14 marzo 1977
Stampato in proprio, 10 aprile 2016

CrhoniCUB

13 febbraio - Altopascio, smottamento

Alle 15.50 ad Altopascio si verifica uno smottamento del terreno sotto la linea ferroviaria Firenze—Lucca—Viareggio. I treni in circolazione vengono soppressi. La frana si verifica nei pressi di un ponticello in località La Fattoria, a causa delle piogge. Sembrerebbe che la tenuta instabile della struttura fosse stata già comunicata a RFI dagli operai del comune.

15 febbraio Monselice, svio

Alle 18.50 un carro di un treno merci svia tra Terme Euganee e Monselice, sulla Padova—Bologna. La circolazione ferroviaria viene interrotta completamente per agevolare la rimozione del carro sviato.

17 febbraio - Torregaveta, deragliamento

Poco dopo le 7 un treno della Cumana partito da Montesanto (Napoli) con una decina di passeggeri a bordo deraglia a Torregaveta. La motrice centra un palo TE. Un ferito. Le ipotesi sono un guasto ad uno scambio o un cedimento strutturale.

17 febbraio - Dinazzano, svio

Alle 22 svia un carro di un treno merci della società Dinazzano Po durante l'ingresso in stazione. L'incidente provoca la soppressione dei primi due treni del mattino TPer sulla ferrovia Reggio Emilia-Sassuolo.

20 febbraio - Francavilla Fontana, incidente ad un PL privato, un morto

Intorno alle 12.30 un treno delle Ferrovie Sud Est partito da Francavilla e diretto a Ceglie Messapica investe un'auto

che sta attraversando un PL privato, apribile con la chiave.
Morto l'anziano automobilista.

25 febbraio - Umbertide, si rovescia un mezzo operatore, tre operai feriti

Alle 14.30 un mezzo operatore ferroviario si rovescia e travolge quattro operai a Pierantonio, frazione di Umbertide, ferendone tre di cui uno gravemente.
I quattro stavano lavorando sul raccordo che congiunge la linea ex FCU Centrale Umbra alla zona industriale di Pierantonio quando all'improvviso il carrello che trasportata il mezzo si è ribaltato travolgendo i lavoratori.
Il raccordo in questione è stato al centro di polemiche in quanto giudicato da più parti l'ennesimo spreco di denaro pubblico, a causa dei dubbi sul suo effettivo utilizzo produttivo e per i costi.

28 febbraio - Cossato, frana e deragliamento

Alle 6.45 il treno 4801 Biella - Novara investe un muretto di contenimento crollato per le forti piogge e deraglia poco dopo Cossato. Illesi i due ferrovieri in servizio e i 12 passeggeri a bordo.
RFI: *"Lo svio avvenuto nella giornata di domenica è stato causato da un evento imprevisto e imprevedibile. Rete Ferroviaria Italiana ha già avviato un'inchiesta per stabilirne le cause. Il tratto non rientrava tra i cosiddetti 'punti singolari' che RFI monitora con visite straordinarie durante le allerta meteo di media e grande intensità. Sul tratto di linea interessato dal movimento franoso sono già stati eseguiti interventi di pulizia del versante e di prima messa in sicurezza del tracciato ferroviario, per poter garantire, in tempi rapidi, la riapertura della linea in assoluta sicurezza lunedì 29 febbraio. Contestualmente sono stati avviati gli interventi definitivi per la ricostruzione del muro (lunghezza circa cento metri), il rifacimento delle opere di regimazione delle acque e la sistemazione della scarpata. Investimento economico previsto circa 500mila euro". Gli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico che RFI ha in corso in Piemonte interessano anche la linea Biella – Novara: già avviati lavori di manutenzione straordinaria (rinnovo dei sistemi di segnalamento e dei passaggi a livello) per un milione e 300 mila euro per incrementare gli standard di affidabilità, regolarità e puntualità del servizio ferroviario. Per la messa in sicurezza dei punti singolari soggetti a rischio idrogeologico sono stati programmati interventi di regimentazione delle acque, pulizia degli alvei dei torrenti, creazione di barriere a protezione dei binari e controllo e pulizia della vegetazione presente sulle scarpate ferroviarie. Investimento complessivo circa 800mila euro".*

29 febbraio - Ancona, malore alla guida

Ancora un caso di malore alla condotta che allunga la lista, divenuta lunghissima dopo l'introduzione dell'agente solo con l'accordo-vergogna del 2009.
Dopo le 16 un macchinista 32enne alla guida di un treno proveniente da Piacenza, in arrivo ad Ancona accusa un forte malore toracico. Il treno rimane fermo per permettere l'arrivo dei soccorsi. Il macchinista viene trasportato d'urgenza al Pronto soccorso dell'ospedale di Torrette.

5 marzo - Napoli, vandali delinquenti in azione sulla Circum, passeggera ferita

Verso le 19:30, il personale Circum del direttissimo partito da Napoli alle 19:11 s'accorge che sono state forzate le porte d'uscita. Il treno si ferma, giovani delinquenti scendono dal treno prendendolo a sassate. Ferita una ragazza di origine maghrebina.

7 marzo - Treviso, incidente al PL, merci investe TIR

Alle 12.30 a Paese (TV) un treno merci con otto ferrocisterne di gpl fortunatamente vuote travolge un autoarticolato al PL. Il camionista avrebbe ignorato i segnali di chiusura del PL rimanendo bloccato tra le sbarre. Nessun ferito. La linea

17/03/2016 16:17

17 marzo - Melzo, a piedi lungo i binari

Trenord informa che oggi, nel primo pomeriggio, il treno 2097 (Milano Centrale 13:25 - Verona Porta Nuova 15:20) si è fermato in piena linea nelle vicinanze di Melzo a causa di un guasto al pantografo. Il treno guasto non era in grado di proseguire la corsa né verso Milano né verso Brescia. Mentre il personale di bordo cercava di risolvere il guasto al treno alcuni viaggiatori, probabilmente esasperati dalla lunga attesa a bordo del treno fermo, hanno sbloccato le porte con il comando di emergeza e sono scesi sulla sede ferroviaria. A quel punto, per la sicurezza dei viaggiatori, è stato necessario interrompere la circolazione di tutti i treni nei binari attigui causando sulla linea forti ritardi e limitazioni di percorso. Dopo 140 minuti il guasto è stato risolto ed i viaggiatori sono stati invitati dal personale a risalire sul treno che è poi ripartito verso Treviglio dove ha terminato la corsa.

Treviso - Vicenza viene interrotta per tre ore. Intervento dei VVFF con autogru.
RFI: *"per evitare questo tipo di inconvenienti e altri incidenti ancora più gravi, è necessario rispettare il Codice della Strada (art. 147). Il passaggio a livello deve essere attraversato solo quando le barriere sono completamente alzate, attendendo quindi la completa riapertura di queste. Quando le sbarre iniziano a chiudersi è assolutamente necessario fermarsi. E, quando sono abbassate, è vietato, oltre che pericoloso, tentare di sollevarle, scavalcarle o passarci sotto. Per la propria sicurezza e per quella degli altri è quindi necessario rispettare la segnaletica e i semafori stradali che proteggono gli attraversamenti ferroviari".*

7 marzo - Udine, sfondamento in manovra

Alle 6 colonna di manovra sfonda muretto in via della Cernaia. Nessun ferito. Pattinamento?

9 marzo - La Spezia, doppio deragliamento

Due carri di un treno merci dera-gliano alle 4.30 alla sta-zione di La Spezia Centrale. Nel pomeriggio, dopo che i tecnici di Trenitalia hanno rimesso i carri sui binari, il treno deraglia di nuovo in fase di trasferimento a Migliarina. Circolazione riattivata dopo le 17.15.

10 marzo - Messina, perdita da ferrocisterna

I VVFF intervengono per una fuoriuscita di Esano da una ferrocisterna di un treno carico di liquido altamente infiammabile.
Dopo oltre 10h di intervento la sostanza è stata travasata su un'autocisterna.

18 marzo - Lecce, lo scandalo FSE

Emergono i più scabrosi dettagli delle 103 pagine di relazione consegnata al Ministero dall'agenzia di consulenza Deloitte, incaricata dal commissario straordinario delle FSE, Andrea Viero, di studiare il clamoroso buco di bilancio aumentato sotto la gestione di Luigi Fiorillo. Il commissariamento delle FSE era scattato per la grave situazione finanziaria della società, come previsto dal comma 867 della Legge di Stabilità 2016.
Incarichi a padre e figlio per 5 milioni di euro per la gestione dell'archivio storico. Incarichi legali per 110mila euro a Marcello Vernola, ex presidente della provincia di Bari e al fratello. Gasolio pagato il 40% in più alla Svicat, società leccese della famiglia dell'ex assessore regionale ai trasporti Fabrizio Camilli. Incarichi all'ingegnere leccese Vito Antonio Prato di redazione di studi preliminari e progettazione di massima per acquisizione di nuovo materiale rotabile, rinnovo armamento, elettrificazione, ammodernamento delle tratte per un fatturato a Fse, come persona fisica, dal 2001 al 2015, 21,7 milioni di euro, mentre come studio Prato Engineering srl, dal 2003 al 2015, 28,9 milioni di euro. *"Il totale della somma fatturata dall'ing. Vito Antonio Prato risulta pertanto pari a 50.676.451 euro".*
In Fse negli ultimi dieci anni sono stati spesi 42 milioni di euro per la manutenzione di treni e autobus e 272 milioni in esternalizzazione di servizi, spese legali e consulenze. Sprechi infiniti, puntualità dei treni inferiore all'80%. Su 27 nuovi Atr entrati in funzione tra il 2007 e il 2010 solo otto sono efficienti, sei viaggiano in modo ridotto e tredici sono fermi. Dei tre nuovi Stadler due non sono mai entrati in funzione e uno è sottoutilizzato.

21 marzo - Benevento, principio d'incendio in galleria

La sera si verifica un principio d'incendio su una Aln che viaggia nella tratta Campobasso – Caserta – Benevento all'interno del tunnel a poche centinaia di metri dalla stazione centrale di Benevento. Mentre giungono i soccorsi, i sette passeggeri vengono fatti scendere e a piedi raggiungono la stazione.

31 marzo - Salerno, treno bloccato in galleria

Alle 5.25 il treno 8136 partito da Salerno si ferma nella galleria Santa Lucia, scoperta telefonicamente, per un guasto al mezzo di trazione. Il Dco chiama i treni attigui per poter comunicare col personale del treno fermo che, per formalizzare la richiesta di riserva e di eventuale retrocessione, percorre 3 km a piedi per raggiungere il primo telefono fisso funzionante. Il treno viene ricoverato a Salerno dopo 140 minuti dalla partenza.
E in caso di malore?

FRANCIA
TAGLI AI TRENI NOTTE
Tutto il mondo è paese

Anche in Francia proseguono inesorabili i tagli ai treni notte. Parallelamente il segretario di Stato per i Trasporti Vidalies lancia un appello ad eventuali operatori privati. Dal 1° luglio gli ICN verranno soppressi su sei delle otto linee percorse; il governo continuerà a finanziare solo la Parigi—Briançon e la Parigi-Rodez-Latour-de-Carol.
La frequentazione dei treni notte è calata del 25% dal 2011, trasporta il 3% del totale IC, incide sul bilancio totale IC per il 25%, perde 340 milioni di euro ogni anno.
SNCF mette le mani avanti: "per 1 euro di guadagno ve ne sono 2 di perdita, è complicato farli circolare, la notte i cantieri sono numerosi" (Jean Ghedira, direttore della branca IC).
L'apertura ai privati e la soppressione di linee era stata anticipata nel maggio scorso dalla Commission sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire (TET), presieduta dal "socialista" Duron, che punta a scardinare il monopolio SNCF cominciando dai treni notte.
In totale la frequentazione degli IC (22 relazioni diurne, 8 notturne) s'è ridotta del 20% e il deficit 2015 dovrebbe superare i 400 milioni di euro.

BELGIO
IL TRENO FANTASMA

La SNCB ha aperto un'inchesta su un treno vuoto che il 18 febbraio ha percorso 12 km senza macchinista tra Landen e Tirlemont, nelle Fiandre.
Andrà chiarito perché il «pédale du mort» non ha funzionato.
Il macchinista era sceso per un controllo esterno, quando il treno si è mosso. Scattato l'allarme, tutti i segnali sono stati disposti a via libera. A Tirlemont un macchinista è riuscito a saltare sul convoglio, che non viaggiava a velocità sostenuta, ed arrestarlo.

Un contratto ... così

Cosi all'improvviso le parti datoriali (ora il padrone si chiama così) hanno convocato per il 3 marzo scorso le segreterie nazionali per iniziare le trattative (scusate l'ironia) del nuovo contratto. Chiaro che, dopo le ultime due goleade dei contratti 2003 e 2011, l'azienda ne firmerebbe uno al mese di contratto e, anche stavolta, avrà fretta di chiudere. Crediamo sia totalmente casuale (a volte le coincidenze..) che non appena rinnovate, o meglio blindate, le RSU partano le trattative. Sapete com'è, non che si siano mai preoccupati dell'opinione dei lavoratori, ma meglio ora che dei soliti utopisti che parlano di diritti ne son rimasti pochi pochi. Certamente meglio ora con le RSU, quelle che conosciamo noi, chiuse nel mutismo dei comunicati unidirezionali ed ad personam seguiti da telefonata nel caso il lavoratore dissenta. Stessa identica politica dell'azienda.
Torniamo al contratto: inutile parlare di una piattaforma rivendicativa sindacale, ci sono le bozze aziendali già pronte ed il lavoro da fare è solo quello di sopire il dissenso. Il menu prevede:
1) Tirare fuori voci su aumenti spropositati dell'orario giornaliero (12 ore diurne e 10 notturne di solito), riduzione catastrofica dei riposi, dormite stile weekend e licenziamenti di massa.
2) Un paio di rotture al tavolo delle trattative che fanno molto "duri e puri" (avvisando preventivamente l'azienda per evitare che s'offenda).
3) Un lungo lavorio di convincimento verso quei lavoratori che fanno domande, delineando situazioni macroeconomiche e di geopolitica che, andando dal medio oriente ai sub prime, rendano le domande e le esigenze dei lavoratori un capriccio davanti alle vere urgenze sociali che attanagliano i popoli.
Da evitare come la peste di indire assemblee o, per Rsu e delegati, di prendere posizione o magari di scrivere qualcosa ai loro responsabili nazionali.
Questo il percorso pre-firma insomma, un misto fra l'"allineati e coperti" di militaresca memoria e le supercazzole mascettiane. Il piano prevede poi, in una fase intermedia, uno sfumare delle comunicazioni dal fronte di trattativa con qualche velina mai troppo precisa nei contenuti.
Le anime pie che s'illudono ancora del diritto di dissentire o, peggio ancora, di proporre avranno vita breve cadendo sotto i colpi della contraerea sindacale che, rivestita dello stucchevole e politicamente corretto paternalismo da reggimento, saprà ricondurre il pensiero collettivo verso la necessaria rassegnazione.
Ripristinato un minimo di ordine la foschia sarà finalmente squarciata dalla notizia dell'anno: contratto firmato! Lo slogan di presentazione sarà stato coniato e diramato alle truppe di terra, fiancheggiatori, gole profonde. I lavoratori capiranno che meglio non si poteva, che i rischi di un tracollo era imminente, legioni di imprenditori erano pronte ad entrare nel mercato ferroviario provocando un gioco al ribasso sui diritti, l'azienda aveva pronto un piano di smantellamento stile ex-DDR con deportazione di massa verso apposite colonie di rigore per ferrovieri. Davanti a tutto questo come non apprezzare l'immane sforzo sindacale nel salvare dal baratro un'intera categoria, migliaia di famiglie destinate al lastrico? Certo, ci saranno sempre le fastidiosissime cellule di utopisti che ancora credono ai diritti ma, in un paese ad alta concentrazione democratica come il nostro ed in un'azienda estremamente tollerante come FS, bisogna purtroppo convivere con queste umane storture mentali. Poveri loro.
La provata e specchiata trasparenza e correttezza sindacale porterà i vari attivisti ad ammettere che su alcune cose s'è dovuto cedere ma, d'altronde, inutile elencare questi cedimenti (guai a chiamarli peggioramenti) perché in fondo bisogna capire che: il mondo è cambiato e quello che c'era ieri è solo storia; lo scenario poteva essere peggiore; ci daranno pure un po di aumento; lasceranno i ticket e poi -parliamoci chiaro- fuori si sta peggio.

CUB TRASPORTI TOSCANA

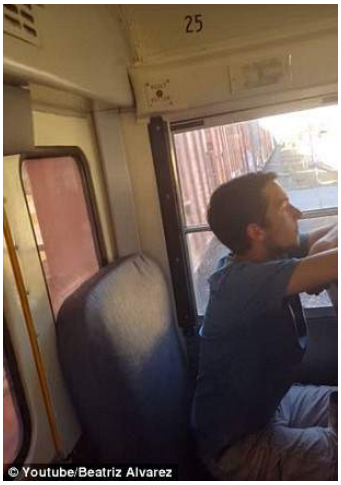
PAESI BASSI

TRENO CONTRO NACELLE, MORTO IL MACCHINISTA

Il 23 febbraio alle 8.45 un treno passeggeri leggero è deragliato a Dalfsen, nel nord-est dei Paesi Bassi, dopo la terribile collisione con una «nacelle élévatrice» (un mezzo agricolo col braccio elevabile in altezza) che attraversava i binari. Tutte le quattro vetture si sono ribaltate
Morto il macchinista, dieci i feriti.

USA/TEXAS

TERRORE SULLO SCUOLABUS



Il 10 febbraio a Klein (Texas) un lungo treno merci è transitato a pochissimi cm da uno scuolabus fermo dopo aver attraversato un PL senza barriere. L'autista è stato licenziato per non aver rispettato le norme di sicurezza sulle distanze da tenere dai binari

Guarda il video:
www.click2houston.com/news/school-bus-nearly-hit-by-passing-train-bus-driver-fired

USA/CALIFORNIA

TRENO NEL FIUME

Alle 7.15 del 7 marzo le prime due vet-ture dell'Al-tamont Corridor Train espresso N. 10 sono dera-gliate dopo aver colpito un albero caduto sui binari. La prima vettura è finita nell'Alameda Creek. Il treno viaggiava dalla Silicon Valley a Central Valley. Nove feriti tra i 214 passeggeri a bordo.

SVIZZERA

INCIDENTE AL TRENO STORICO

Il 20 febbraio poco prima delle 24 un treno a vapore d'epoca ha centrato un vagone merci stazionato a Sihlbrugg. Sedici i feriti.
Il treno a vapore appartiene a un'associazione privata e viaggiava sulla tratta Arth-Goldau - Zurigo.

USA/KANSAS

Poco dopo la mezzanotte del 14 marzo il treno Amtrak che collega Los Angeles a Chicago (percorrenza 43h) è deragliato lungo un tratto di proprietà dell'impresa BNSF Railway che corre parallelo a terreni agricoli vicino a Cimarron, piccola comunità di circa 160 miglia ad ovest di Wichita. Il macchinista ha visto le rotaie disallineate ed ha azionato la rapida Otto vetture sono deragliate. 32 i feriti. Il treno viaggiava a 90 km/h.
La causa è stata individuata nello spostamento del binario causato da un camion che trasportava foraggio per il bestiame.

[witter.com/StationschefBMO]

SVIZZERA—TICINO

Il 18 marzo un 22enne è morto a Lugano cercando di salire sul trenino per Ponte Tresa in movimento. E' finito sotto due treni.

INCONTRO CUB, CAT, USB con ANSF - 25 febbraio 2016

Fermo restando le critiche al processo di privatizzazione, di cui ANSF è soggetto attivo, e al sistema per cui ANSF detta solo principi la cui implementazione normativa, tecnica e procedurale ricade sull'autoresponsabilizzazione delle aziende, che nella discusssione hanno avuto più volte occasione di riemergere, abbiamo parlato di:

Agenzia europea

In apertura l'ANSF ha proiettato diapositive sulla prossima definizione dei rapporti tra ERA e agenzie nazionali. Se c'è una spinta verso l'omogeneizzazione delle norme per consentire i servizi trasnfrontalieri molte delle prerogative passeranno all'organismo europeo. Questo quadro è preliminare, nelle parole dei rappresentanti dell'ANSF, ad un indirizzo di ammorbidimento delle norme dal momento che il sistema italiano è spesso più restrittivo (!) di quello degli altri paesi. Ansf condurrà in una battaglia in seno a ERA per il sostegno delle ragioni di sicurezza che caratterizzano il sistema italiano.

Interfaccia operativa col Regolatore della circolazione

Siamo tornati a chiedere che il restringimento operato da RFI nei confronti della sola figura del PdM è inesatta e inapplicabile: a tutt'oggi il RC si mette in comunicazione con le figure che di volta in volta ritiene utili. Prendendo spunto dalla recente semplificazione dell'attivazione delle RAR per le quali l'interlocuzione avviene direttamente col CT e fermo restando -come vuole l'agenzia- che qualunque comunicazione circa il movimento del treno passi per il PdM-, siamo pertanto tornati a chiedere l'intervento presso RFI per l'esplicitazione che Il RC si rivolga a ciascuna delle figure professionali che intervengono sulla sicurezza della circolazione secondo l'allegato C del Decreto 4/2012. Abbiamo inoltre suggerito semplificazioni, in analogia della RAR, tipo verifiche su banco ACEI, prescrizioni di movimento che riguardano fermate straordinarie, limitazioni dei marciapiedi, eventuale interruzione per emergenza della linea e treno non pronto alla partenza. L'agenzia nicchia rimandando a RFI il compito.

Formazione professionale/ informazione al personale

Abbiamo denunciato il fatto che la formazione è spesso tardiva o mancante su alcuni argomenti, che vengono inviate norme/deif a volte oltre la data di attivazione (la DEIF 4.7 l'ultimo esempio) e che per noi la conferma di ricezione sul tablet non significa aver esaurito la formazione. I responsabili ANSF hanno esposto il fatto che sulla formazione ci sono cose da definire con Trenitalia e fra queste il fatto che, nonostante quello che dice l'azienda, la conferma di ricezione è come la firma per ritiro che si usava in precedenza, quindi per gli aggiornamenti ci vuole la scuola quando prevista e non basta la stessa conferma di ricezione. In breve, su nostra proposta, invieremo direttamente a loro la segnalazione di ogni aggiornamento arrivato in ritardo o di aggiornamenti che necessitano di scuola senza che venga effettuata. Inoltre ANSF conferma che in assenza di scuola professionale (su determinate DEIF) l'agente non può effettuare il servizio perchè non professionalizzato.

Treni con materiale estero 234/235 (guasti lateralizzazione)

ANSF sostiene di essere intervenuta ma sentendo da noi che i treni continuano spesso a viaggiare con BP guasto si impegnano a intervenire di nuovo fermo restando che i treni, internazionali o meno, DEVONO RISPETTARE LE NORME DELLA 4.7 COME TUTTI GLI ALTRI TRENI. Anche su questo ci siamo proposti per inviargli direttamente un report mensile.

Treni in materiale leggero in composizione multipla

Argomento molto urgente quello dei complessi multipli con due complessi non comunicanti con un solo capotreno in aperta violazione delle norme. ANSF aveva già letto le nostre lettere dove però rinviava la responsabilità decisionale alle aziende. Alla nostra insistenza circa la violazione di norme emanate dalla stessa ANSF (RCF artt. 4.28 e 4.29) e a seguito degli inconvenienti già manifestatisi l'Agenzia si è impegnata ad intervenire presso l'azienda per chiederne conto. Abbiamo inoltre anticipato una nostra prossima denuncia sulla questione.

Materiali rotabili e BP

La storia, guasti materiali rotabili e lateralizzazione, ci insegna che non bisogna mai abbassare la guardia per ottenere risultati. Anche su questo l'Agenzia si è resa disponibile ad accettare da noi l'invio di un libro bianco dei più rilevanti inconvenienti al materiale e BP per poter intervenire nello specifico.

Invii di mezzi di trazione nel tratto di linea ("circolazione locomotive") Milano centrale-Milano Greco Pirelli **(Vedi pag. 12)**

L'azienda obbliga il PDM ad effettuare tali invii attuando una modalitá operativa non prevista dagli attuali regolamenti (no numero treno, no documenti, no prescrizioni) e, per di piú, con un solo macchinista. Abbiamo contestato la cosa perchè le norme regolamentari in questi casi prevedono l'effettuazione di un "treno" con tutto ció che ne consegue (numero treno, documenti e prescrizioni) anche dal punto di vista contrattuale (due macchinisti).

L'ANSF conferma la nostra versione impegnandosi ad intervenire su RFI e trenitalia per sanare la questione che peraltro l'ingegnere conosceva già e su cui ha tenuto a specificare che il loro interlocutore é RFI.

Spostamenti tra una località e il relativo parco/deposito

Al di là del caso specifico, parlando in termini piú generali, l'ingegnere ha affermato che l'agenzia aveva giá comunicato anni addietro (forse nel 2009) a Trenitalia, la necessitá di predisporre il SSB in modalitá treno per effettuare spostamenti tra una localitá e il relativo parco/deposito, ecc ecc, necessità poi ribadita nel 2014 con nota n. 2010. Si è appreso inoltre che l'agenzia considera "manovra" (esemplificando) lo spostamento che viene effettuato da un binario all'altro e che non deve interessare tratti di linea...., in caso contrario non sarebbe più possibile considerarla tale ed emergerebbe la necessità di rendere IDENTIFICABILE il mezzo di trazione/convoglio. Va da sé che allo stato attuale c'è un solo modo per poter soddisfare tale necessità, ossia quello di considerare a tutti gli effetti "treno" quel convoglio, assegnandogli

dunque un numero. Poi ovviamente, in quanto treno, sarebbe necessaria anche la consegna dei documenti/prescrizioni, a tal proposito l'ingegnere ha aperto ad un eventuale "sconto" all'impresa ferroviaria (evitando sostanzialmente di imporne l'emissione), vista la modalità operativa "restrittiva" con la quale avverrebbe l'effettuazione (30 km/h con SCMT).
Questo però sempre e solo a condizione che si possa identificare quel treno.

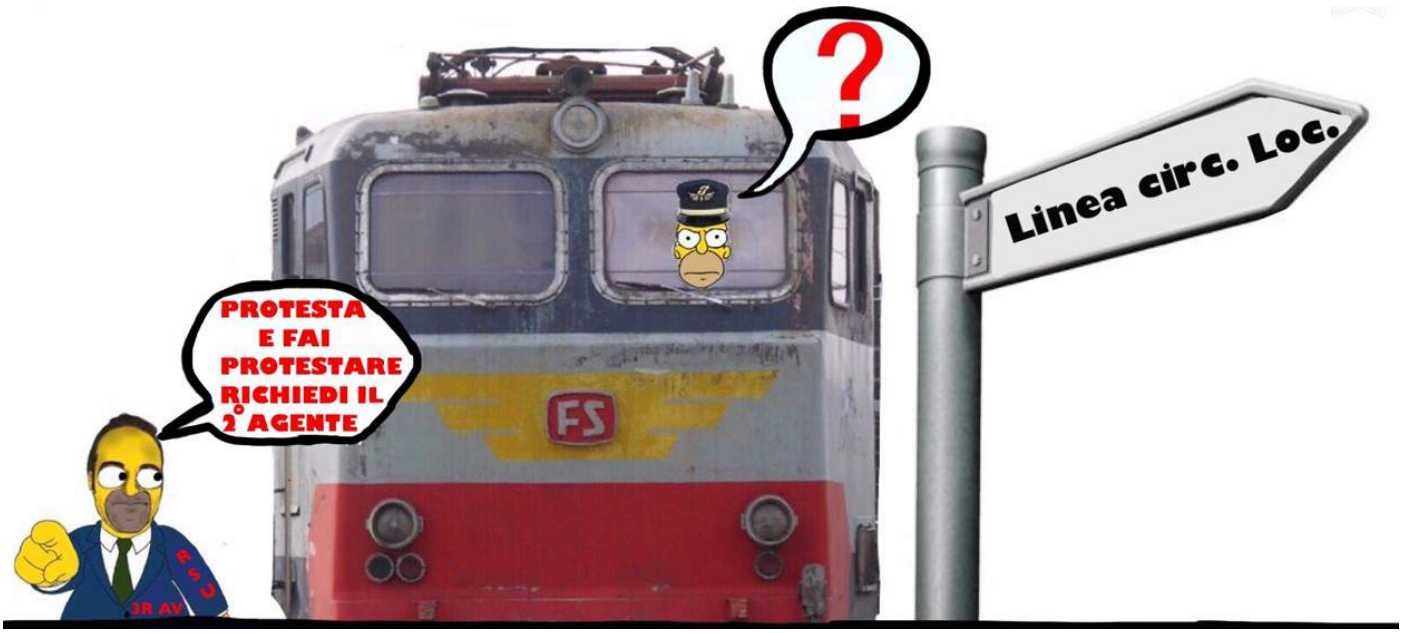
Particolari modalità operative/ limitazioni di velocità, relative a manovre effettuate in alcuni impianti, non comunicate al personale di macchina comandato ad eseguirle

Preso atto della situazione della Martesana (10 km/h non segnalati - almeno non ovunque- e non comunicati al PDM) e dell'intero impianto o di Milano c.le (vedi 4 km/h nei passaggi a raso emettendo fischi, modalità non comunicata al personale), ha detto chiaramente che TUTTO IL PERSONALE CHE EFFETTUA LE MANOVRE DEVE PRENDERE ATTO DEL CONTENUTO DEI M47 (deve essere notificato), IN TUTTI GLI IMPIANTI IN CUI EFFETTUA TALI MANOVRE..... e che a tal proposito invierà un'opportuna segnalazione a Trenitalia.

Indizi sul nostro tempo

LO SCIOPERO FANTASMA

Quanti hanno potuto notare la singolare vicenda di uno sciopero nazionale proclamato e ritirato in una manciata di giorni di febbraio? il giorno 12 la segreteria Orsa lo indice per il 22 quale sintesi di rivendicazioni del personale mobile denunciate dal 17 novembre 2015 e ne diffonde la comunicazione. Il giorno 16 interviene la Commissione di Garanzia e lo stesso giorno viene revocato lo sciopero senza altra data di spostamento (almeno ad oggi, un mese e mezzo dopo).
Non interessa qui il nome del soggetto sindacale proclamante, né spargere ironie su chi, comunque, mette in campo e organizza conflittualità con quanto impegno comporti la preparazione e la diffusione delle iniziative, tanto più se non circoscritte ad un territorio, ma la vicenda si presta ad un paio di approfondimenti meritevoli d'interesse. Allora vediamoli assieme.
L'intervento censoreo della Commissione "cecchini" non ammette repliche: violazione della "tregua giubilare", ossia Orsa è incorsa in uno di quei giorni in cui è vietato scioperare come quota di aumento alle già pesanti franchige nazionali, frutto di un nuovo accordo concertativo fra CGIL-CISL-UIL e padronato del 24.11.2015. Un accordo, lo ricordiamo per i più distratti (Cubrail 33) che in nome dell'importanza strategica nazionale dell'evento Giubileo conviene alla pace sociale per l'anno 2016, ovvero non già che sia vietato licenziare, operare unilateralmente, ristrutturare, esternalizzare, privatizzare, negare diritti da parte dell'impresa e scioperare da parte dei lavoratori; no, è vietato solo quest'ultimo. Un'accordo tra le parti che ne limita una sola, pura lezione di stile concertativo. Errore dunque di pianificazione da parte di Orsa? può succedere, ma è altrettanto legittimo che, come le sentenze uscite sull'accordo sulla rappresentanza che dovrebbe applicarsi solo alle parti che lo sottoscrivono, Orsa potesse con buone ragioni considerarsi esclusa dal perimetro di applicazione di quell'accordo giubilare da essa non siglato. Niente di più inopportuno: l'accordo giubilare è sì sottoscritto da Pinco, Pallo etc ma vale per tutti! Prontamente la Commissione, presieduta da Roberto Alesse (quello che recentemente si è spinto a valutare non solo la conformità legale ma persino i contenuti degli scioperi, facendo così da traino pubblicitario per le successive dichiarazioni del Presidente del Consiglio sulla necessità di ulteriori limitazioni), infatti con delibera di straordinaria celerità 15/337 che segue di soli 6 gg. e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale in capo a soli altri 5, recepisce il patto giubilare ritenendolo parte integrante dell'accordo di autodisciplina di settore sullo sciopero (quello che attua nello specifico ferroviario i contenuti della legge 146/1990 e 83/2000). Giubilati quindi non solo i credenti ma anche i mangiapreti.
Errore o meno Orsa accusa il colpo e non cerca nemmeno una nuova proclamazione dello sciopero (bastava forse qualche giorno di differimento), rimane col cerino spento e tutto ritorna nelle tenebre.
Guardiamo adesso all'elenco rivendicativo: la lista è incontestabile per le imputazioni al gruppo FSI; si osserverà tuttavia che vi è una caratterizzazione di ogni punto in quanto comincia con stilemi analoghi: "mancato rispetto dell'articolo contrattuale", "distorta applicazione", "violazione contrattuale", "mancato avvio del confronto", "inevasa richiesta", "arbitrari cambi", "errata collocazione", "mancato rispetto degli impegni assunti". Per quanto la lista comprenda invero anche la richiesta d'apertura della trattativa contrattuale, ci chiediamo se, in un momento cruciale per l'assetto proprietario e il destino privatizzazione apparentemente ineludible, le decisioni sul trasporto su ferro "che sarà" prese da oligarchie ristrette e la consistenza dell'impianto contrattuale tanto nazionale che nello specifico comparto ferroviario, sia possibile circoscrivere la prospettiva di azione sindacale alla sola rivendicazione circa le illegalità pattizie dell'azienda. Anche le inadempienze insegnano sui rapporti di forza, dicono di essi dove pendono. Senza nulla togliere all'importanza dei punti elencati, si ritiene che essi debbano essere inseriti in un orizzonte capace di vedere il futuro, di guardare ai processi in atto. Non sarà invece che i contorni delle Organizzazioni Sindacali ridisegnati dall'Accordo sulla Rappresentanza ne derubricano il ruolo vertenziale alla sola riscossione di quanto già convenuto e non dato, una volta espunta la funzione più ampia di critica e veicolo delle istanze dei lavoratori? Parte della debolezza sindacale odierna deriva anche dall'incapacità di immaginarsi qualcosa di diverso dal collettore amministrativo del mero diritto convenuto e già scritto. Soprattutto perché, per converso, quel che non è sulla carta -e sappiamo come si svolgono i tavoli- diventa per questa via inattingibile. Le esigibilità dei contratti sono state ridefinite nel Testo sulla Rappresentanza all'esclusivo interesse confindustriale. Se non solleviamo gli sguardi dalla mansione, dalla categoria per guardare ai processi che attraversano il mondo del lavoro, la partita sarà da sempre sotto scacco dell'impresa e non riusciamo a collegare istanze apparentemente diverse e né a tornare alla categoria e alla mansione con un'idea e una forza capaci di indirizzarle a compimento.



INVIO MEZZI DI TRAZIONE MILANO Centrale - MILANO Greco

Come le norme regolamentari vengono eluse imponendo al PDM ciò che non trova riscontri tra le attuali norme regolamentari.

Da qualche mese a questa parte, riecheggia nell'aria milanese quello che potremmo definire l' "inghippo della manovra" dei mezzi di trazione tra Milano C,le e Milano Greco (e viceversa), o meglio quegli invii che prima rientravano nella definizione di "manovra" (IPCL prima, Manuale di mestiere successivamente) e che oggi, nonostante non siano piú permessi in quei termini, vengono effettuati nello stesso modo (modalità scmt a parte), creando una confusione che a ben vedere ha sempre caratterizzato gli "spostamenti" in oggetto, differenti probabilmente dal resto del contesto ferroviario. I conseguenti dubbi del personale in merito non sono stati mai del tutto chiariti e negli ultimi mesi il bubbone è scoppiato con l'applicazione del nuovo concetto di manovra.

Segnale basso ai domiciliari

Ma andiamo per gradi.

Il personale di macchina ha sempre effettuato lo spostamento in questione, a doppio agente o ad agente solo, come "manovra" e con l'SCMT predisposto in "modalità manovra". Le vecchie norme regolamentari stabilivano che un movimento di manovra si dovesse svolgere "normalmente" all'interno di una località di servizio (quindi non oltre), tuttavia vigeva anche la seguente deroga:

"Determinati tipi di movimenti di manovra possono essere regolati con segnali fissi per treni, eventualmente integrati da indicatori di direzione, secondo specifiche norme emanate dalle Unità periferiche interessate, e riportate nelle disposizioni locali e nell'orario di servizio",...la quale rispecchiava la situazione tra Milano C.le-Milano Greco e permetteva l'effettuazione degli invii di mezzi di trazione tra dette localitá, alle condizioni previste al punto 3.2 dei relativi FL che ne specificavano le modalità operative tra cui:

- l'utilizzo della cosiddetta "linea circolazione locomotive";
- la mancanza di documenti di scorta e orario;
- la mancanza delle prescrizioni;
- la velocità massima di 30 km/h;
- il ricorso all'effettuazione di un treno ad Orario Libero qualora si fosse verificato un guasto al blocco elettrico automatico.

Nonostante quanto sopra specificato, la questione ha sempre suscitato dubbi e "interpretazioni", alcuni istruttori invitavano i propri "pargoli" a predisporre l'SCMT in "Modalità Treno". Ma se davvero fosse stata quella l'interpretazione corretta, non si riesce a capire come mai nessuno l'avesse mai formalizzata e come mai tutto il PDM (o quasi) continuasse a predisporre l'SCMT in Mod. Manovra (i dati dei DIS parlano chiaro siano essi relativi a invii effettuati da macchinisti che da istruttori) senza tuttavia ricevere richiami concreti e/o contestazioni a riguardo.

Arriviamo ad Ottobre 2015 (circa), in occasione di una scuola di aggiornamento professionale, il Pdm venne informato che:

Non sarebbe stato piú possibile effettuare in "manovra" gli invii Loc. tra Mi Cle-Mi G.P. e viceversa, per via della Deif 45.0 (in vigore giá dal 15/05/2015, circa 5 mesi prima...) che vincolava inderogabilmente le manovre all'interno della singola località di servizio;

in attuazione della nota Ansf n. 2010/2014 del 18/03/14, gli spostamenti Mi C.le - Mi G.P e viceversa, sulla linea circolazione locomotive, si sarebbero dovuti effettuare predisponendo l'SCMT

in "Modalità treno" e dunque validando i dati nell'apparecchiatura. (N.B. in realtà l'ANSF in occasione dell'incontro con le OS CUB e CAT del 25/02/2016 (vedi Pag. 10), ha affermato di aver comunicato, con apposita nota, tale necessità a Trenitalia molto prima della 2010/2014, orientativamente nel 2009…)

Considerato che, evidentemente, l'agenzia voleva garantire più sicurezza obbligando ad utilizzare le funzionalità "treno" dell'SCMT (se si supera indebitamente un segnale a via impedita, l'apparecchiatura frena automaticamente e dunque garantisce piú sicurezza, solo se l'SCMT é in mod. Treno), pensiamo che qualcuno abbia la responsabilità di aver permesso l'effettuazione degli invii in questione in una modalità MENO SICURA (Mod. Manovra) a causa del ritardo dell'attuazione delle norme relative alla nota 2010/2014 (la nota è del 18/03/2014 e l'indottrinamento del personale è avvenuto circa un anno e mezzo dopo…).

É altrettanto evidente che a tutt'oggi nessuno dei "piani alti" ha saputo (voluto?) chiarire concretamente se quegli invii sono da considerare a tutti gli effetti "Treno" (quindi con numero treno/documenti/kit e doppio agente) o meno, ma in compenso (si fa per dire) si sono inventati una sorta di modalità ibrida tra manovra e treno, questa:

Treno senza numero e senza documenti, SCMT in Mod. Treno, un solo macchinista.

che però non trova nessun riscontro regolamentare in quanto il punto 4.10 del Regolamento Circolazione Ferroviaria (Decreto Ansf 4/2012 allegato "b") e la Deif 40 (fin dalla versione 40.2 in vigore dal 09/06/2013), prevedono che i "treni" debbano essere identificati attraverso l'assegnazione di un numero e di una data di effettuazione:

RCF punto 4.10: "Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione";

Deif 40 (modifiche art. 4 comma 1 PGOS):

"La numerazione dei treni è stabilita dal Gestore Infrastruttura. Da tale numerazione devono potersi individuare i treni Viaggiatori, i treni merci, i treni ordinari, i treni straordinari, i treni del trasporto codificato combinato, nonché ogni altra eventuale tipologia di treni la cui individuazione risulti necessaria per la sicurezza della circolazione. Ciascun treno DEVE essere identificato univocamente da un numero, con o senza particolari prefissi o suffissi (…) e da una data di effettuazione". (N.B la necessità/obbligo di individuare i treni, è stata recentemente ribadita dall'ANSF alle OS CUB e CAT, vedi pag. 10).

La "modalità ibrida" di cui sopra, non puó essere inquadrata in nessuna delle modalità di movimenti convogli che l'Ansf ha recentemente ribadito rispondendo alla OS Fast Ferrovie, ossia:

- "treno";
- Manovra";
- e quella che possiamo identificare come "regime di interruzione" ma nasce sostanzialmente da una chiarimento (che in realtà non chiarisce un bel niente) dell'Ing. Caposciutti di direzione tecnica, il quale conferma la validità del punto 3.2 degli FL relativi a quel tratto di linea, nonché il modulo di condotta impiegato fino ad allora (agente solo).

Peccato però che il punto 3.2 degli FL era ed è rimasto sostanzialmente il medesimo da quando l'effettuazione della "manovra" tra Mi c.le e Mi GP era permessa, senza che lo stesso riporti degli spunti che possano far pensare al recepimento delle novità regolamentari e ponendosi in contrasto con il RCF e con la Deif 40. Peccato anche che il contratto attuale prevede il doppio agente per treni di invii mezzi di trazione (CCNL AF Art. 28 punto 2.1 lettera "d": "…I moduli di equipaggio già operativi nelle aziende all'atto dell'entrata in vigore del presente CCNL restano confermati") e che il datore di lavoro può pretendere solo le prestazioni previste da contratto, con la conseguenza che il lavoratore deve solo le medesime prestazioni (cassazione sent. N. 5643 8 Giugno 1999).

Nonostante la "forzatura aziendale" fosse chiara a tutti, i CD 303 di Milano hanno continuato a ignorare la richiesta del secondo agente, obbligando (anche per iscritto) il malcapitato macchinista ad effettuare l'invio ad Agente solo.

E' anche accaduto che un macchinista, non essendo disposto ad operare in contrasto con le norme regolamentari (vedi "modalità ibrida"), ha richiesto l'effettuazione di un apposito treno per percorrere quella tratta di linea o, in alternativa come forma di tutela, il rispetto dell'art. 56/h CCNL AF (…se l'ordine è palesemente contrario ai regolamenti e istruzioni deve farne rimostranza al superiore che l'ha impartito, dichiarandone le ragioni; se l'ordine è rinnovato per iscritto, ha il dovere di darvi esecuzione…").

La risposta dal "fronte produzione" è stata: "si ordina di proseguire il turno come comandato"… senza riportare le specifiche operative che il caso richiedeva (come avrebbe dovuto proseguire? come treno? Con "mod. ibrida"? con un macchinista? Con due?), specifiche indispensabili per l'effettuazione del servizio e prontamente richieste dal macchinista con un nuovo m40. La risposta ottenuta? Questa: "si reitera l'ordine già impartito"….., continuando ad eludere la richiesta di chiarimenti ricevuta verbalmente e per iscritto, ma dipingendo allo stesso tempo un quadro che illustra un "rifiuto di eseguire ordini concernenti obblighi di servizio", senza che tali obblighi siano stati mai esplicitati formalmente, punibile dall'art. art 61/b ccnl AF…

Beh, capirete che alla confusione di questa problematica, segue la beffa di una situazione paradossale…

Non ci resta che sperare che in ferrovia ritrovino la retta via dando seguito all'unica strada percorribile in grado di rispettare regolamenti e principi Ansf, effettuando gli invii Milano C.le-Milano Greco (e viceversa) con tanto di numero treno, documenti/kit, SCMT in Mod. Treno e due macchinisti.

CUB-T PASSEGGERI MILANO

postpay n. 4023600610984736 intestata a Francesco Mesiano

CAMPAGNA NAZIONALE ABBONAMENTI 2016

Dagli impianti

Viareggio

ASSOCIAZIONE DEI FAMILIARI DELLA STRAGE FERROVIARIA (ANNUNCIATA) DEL 29 GIUGNO 2009 A VIAREGGIO

Udienza 80esima: possiamo almeno dire la nostra?

Ieri, 24 febbraio, abbiamo assistito all'ennesima "udienza-vergogna" per quanto riguarda consulenti e testimoni degli imputati. E' stato detto, ancora e con forza, che i nostri familiari li hanno uccisi e a noi non rimane che aggiungere: ... consapevolmente!
Come ripetiamo da 6 anni e mezzo, non c'era niente da inventarsi per rendere sicuro quel treno-bomba: bastava applicare lo studio fatto da ferrovie nel 2005, dotando i treni di sensori antisvio; bastava controllare ciò che proveniva dall'estero; bastava pensare alla SICUREZZA e non al profitto ed al mercato. MORETTI fece la sua "riflessione" e SCELSE!
Il cavalier Moretti ha licenziato il ferroviere Riccardo Antonini, perché la mattina del 1° luglio 2009, a poche ore dalla strage ferroviaria, rilasciò una dichiarazione alla stampa sulla presenza di Moretti a Viareggio il 30 giugno 2009. Alle ore 13.15 di fronte alla sala montata spezzata si rivolse ad un suo attendente con queste parole: "D'ora in avanti dobbiamo controllare tutto ciò che viene dall'estero!" E questo sarebbe il "conflitto d'interessi" per cui è stato licenziato Riccardo?!
Niente vale più della vita umana, NIENTE!!! Giudice dott. Nannipieri (che ha confermato questo licenziamento) legga i quotidiani locali di oggi e rifletta … per non sbagliare mai più.
E la prof.ssa sig.Torchia? (Solo per citarne una). Che possiamo dire? Ferrovie 'amano' contornarsi di "IMPUTATI", consulenti, testimoni ... e li premiano … li promuovono … tutto a norma … tutto sempre regolare nel "SISTEMA FERROVIARIO"!
"Consapevolmente", l'Associazione dei familiari "Il Mondo Che Vorrei" onlus con tanto dolore attende la verità, la giustizia e la sicurezza in quell'aula di Tribunale; non accetta e respinge al mittente i racconti inauditi ed offensivi per ogni essere UMANO che ogni mercoledì il nostro udito e la nostra dignità sono costretti a subire per difendere i nostri bambini, le nostre ragazze, i nostri figli, i nostri familiari, ma mai e poi MAI accetteremo la prescrizione su questa immane tragedia.
NO alla PRESCRIZIONE per Viareggio e tutte le altre stragi!

IL NOSTRO DOLORE MAI CADRÀ IN PRESCRIZIONE!

Per l'associazione
Il presidente
Marco Piagentini

Trenord

Elezioni RSU

Il mese di febbraio si sono tenute le elezioni per il rinnovo delle Rsu/Rls a ben dodici anni dalle precedenti. La scelta dei collegi è stata fatta assegnando un collegio separati per macchina viaggiante, lunga percorrenza, manutenzione, commerciale, quadri e uffici.
Nel settore macchina e viaggiante l'0rsa ha raggiunto il 38% dei voti, ma complessivamente equivale alla Filt e alla Fit, che assieme ad Orsa rappresentano i 2/3 di tutti i voti.
Le regole scaturite dall'applicazione del Testo Unico sulla Rappresentanza del gennaio 2014, costringono a ragionare in

Lutti nostri

GIANMARIA TESTA

Sono arrivati che faceva giorno
uomini e donne all'altipiano col
passo lento, silenzioso, accorto
dei seminatori di grano
e hanno cercato quello che non
c'era, fra la discarica e la
ferrovia, e hanno cercato quello
che non c'era, dietro i binocoli
della polizia
e hanno piegato le mani e gli occhi al vento prima di
andare via fino alla strada
e con la notte intorno sono arrivati dall'altipiano uomini e
donne con lo sguardo assorto dei seminatori di grano
e hanno lasciato quello che non c'era alla discarica e alla
ferrovia
e hanno lasciato quello che non c'era agli occhi liquidi
della polizia
e hanno disteso le mani contro il vento che li portava via.

Sono le parole della canzone *Seminatori di grano* (album "Da questa parte del mare") di Gianmaria Testa. Gianmaria è morto a 57 anni. Era malato da tempo. Nato a Cavallermaggiore, ex capostazione a Cuneo, si affermò come cantautore. Bravo, serio, profondo, impegnato: snobbato in Italia, famoso e amatissimo all'estero. Sognavamo di racimolare le forze per organizzare un concerto con lui.

MARA GALLERINI

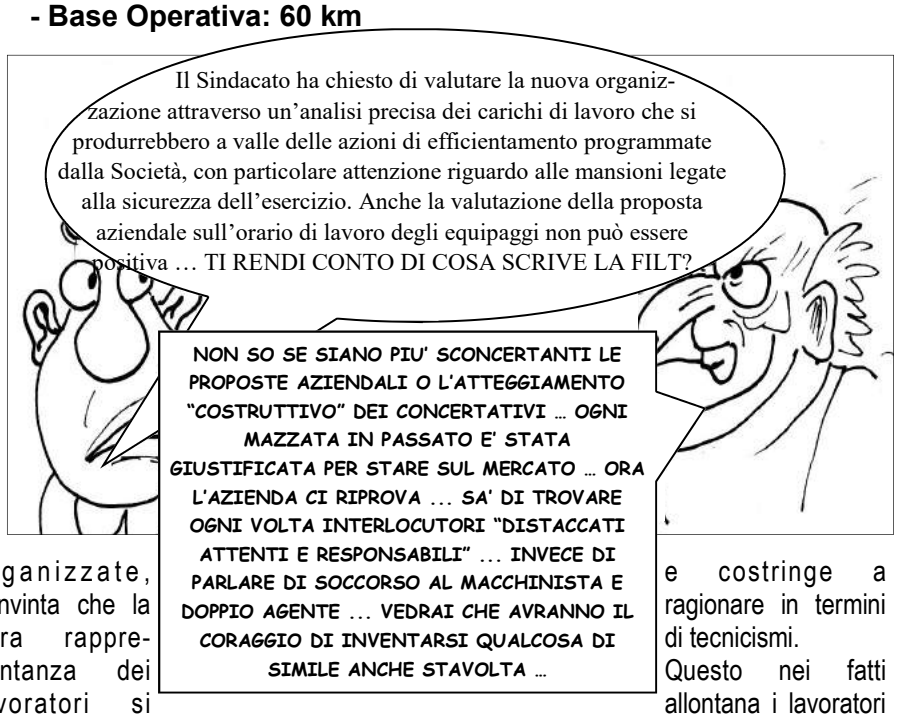
Si è spenta all'Ospedale di Domodossola dopo una breve degenza. Aveva 39 anni. Era capotreno nell'impianto di Domodossola (Servizio Universale Passeggeri).

Che la terra vi sia lieve

Regionale 2304 Roma - Firenze del 21 gennaio … nessun ferito

PROPOSTE RIORGANIZZAZIONE CARGO TRENITALIA

- **Estensione Agente Solo diurno**
- **TPT anche di notte**
- **Prestazione max 11h diurne, 9h notturne**
- **RFR 30h**
- **Riposo giornaliero 12h dopo servizi diurni, 14h servizi notturni**
- **Pasti: nessuna finestra oraria garantita**
- **Base Operativa: 60 km**



termini di eventuali maggioranze o meno, in virtù delle regole stesse del T.U. Difatti ci si potrebbe trovare nella condizione di subire un accordo firmato con una maggioranza delle OoSs al tavolo (50% più uno) senza poter dire nulla o indire azioni di protesta. Questo e altri vincoli contenuti nel T.U. sono molto sinteticamente i motivi che hanno portato diverse organizzazioni sindacali a non firmare l'accordo e quindi a rimanere fuori dalle Rsu. Anche la ***Cub,*** non avendo firmato l'accordo non ha accettato di contribuire alla sempre maggiore limitazione dei diritti dei lavoratori e per questo intende usare pienamente i diritti garantiti anche dalla Costituzione Italiana in merito alla libertà di esprimere il proprio dissenso anche attraverso forme di lotta organizzate, convinta che la vera rappresentanza dei lavoratori si esprime nei fatti, nelle vertenze, nel costruire accanto ai lavoratori la piattaforma per le rivendicazioni, e non semplicemente l'adesione ad un sistema che sempre più imbavaglia e limita i diritti e costringe a ragionare in termini di tecnicismi.

Questo nei fatti allontana i lavoratori dalla conoscenza dei problemi e costringe a ragionare in termini di "compatibilità" sempre più dettate dalle organizzazioni datoriali. Anche chi ha in buona fede scelto di aderire o credere in tale sistema, deve aver ben presente dei fortissimi limiti imposti alla rappresentanza.

Cosa ben diversa è la reale rappresentanza dei lavoratori, quella che non si costruisce a chiacchiere, standosene accomodati agli eterni tavoli imbanditi dai padroni, molto spesso inconcludenti e utili solo a se stessi.

La vera rappresentanza si costruisce giorno per giorno accanto ai lavoratori che partendo dai problemi reali realizzano le piattaforme e se necessario lottano per realizzarle. Su questo non ci sono vie di fuga o alternative, la storia anche recente delle lotte dei ferrovieri lo ricorda. Seppur imbavagliate e fortemente limitate in autonomia le nuove Rsu si troveranno ad affrontare e cercare di risolvere problematiche vecchie e nuove, nella speranza di riuscire a ricucire lo strappo sempre più marcato tra esigenze dei lavoratori e una realtà lavorativa sempre più difficile. Un augurio a tutte e tutti un buon lavoro.

CubTrasporti Lombardia

Firenze

16 febbraio
I disabili gravi dell'associazione vita indipendente che collaborano con la CUB Toscana occupano il palazzo del consiglio regionale toscano ad oltranza, per il mancato rispetto dell'impegno preso dalla regione di erogazione adeguata di fondi e servizi per l'assistenza dei disabili gravi della Toscana. I disabili pernottano nelle stanze del palazzo continuando la protesta fino ad ottenere ciò che gli spetta.
Una lezione di determinazione, coraggio e dignità che dovrebbe far riflettere tutti. Massimo solidarietà e sostegno!

Firenze

Lettera inviata da CAT, CUB, USB Toscana a Procura della Repubblica, Consiglio Regionale, DTL, ASL 10, ANSF, Osservatorio sui conflitti, Commissione di Garanzia, Trenitalia

Comunicazione inerente la sicurezza del trasporto ferroviario: treni Jazz, Swing e Minuetto in doppia composizione, treni viaggiatori composti di sezioni non fisicamente comunicanti, proclamazione stato di agitazione del personale ferroviario Toscana

Dall'orario invernale 2015-16 la DTR Toscana di Trenitalia ha messo in opera sulle tratte esistenti convogli composti dai materiali rotabili in oggetto (già circolanti singolarmente) in accoppiamento -realizzando così sezioni di treno senza intercomunicazione- con un solo agente di Bordo/ Accompagnamento, che con tutta evidenza non può essere fisicamente presente in entrambe. Già gravato da accordi che dal 2009 ne mettono in carico un numero di vetture e passeggeri a ns. giudizio ben oltre la gestibilità e controlli, il personale di sicurezza sul treno si trova ad avere sotto la propria responsabilità una situazione di fatto impossibile per l'espletazione delle proprie mansioni. La questione apparentemente di natura contrattuale diventa di diretta adiacenza al tema della sicurezza, come sotto descritto. Il giorno 8 gennaio 2016 un treno in doppia composizione, bloccato in linea per ore a causa un guasto, ha richiesto l'intervento di organi di protezione asssitenza esterni in quanto una parte di esso non era raggiungibile dallo stesso personale del treno.

Le scriventi OOSS sono a richiedere la corretta implementazione della squa-dra di scorta dei treni circolanti in composizione multipla e la modifica con-seguente delle Deif 8.6. Si ritiene infatti che la serie di tale Disposizione, avente per oggetto il 'cito-fono' ovvero il "Dispositivo di comunicazione 2/4 Viaggiatori/personale del treno", appronti surrettiziamente la possibilità del servizio viaggiatori senza Per-sonale di Bordo in quanto impossibilitato ad intervenire alle emergenze in relazione ai trasportati. Si ritiene altresì che la Disposizione in oggetto, equivocando sulla parola 'comuni-cazione', confonda deliberatamente la possibilità di 'rag-giungere verbalmente il personale del treno' con quella di 'essere fisicamente presente' presso i viaggiatori per intervenire tempestivamente in ordine alle loro richieste come ad ogni altra emergenza. Ciò in palese contrasto con il Regolamento Circolazione Ferroviaria (RCF) emanato dall'Agenzia per la Sicurezza ferroviaria (ANSF) ove al punto 4.29 si chiarisce inequivocabilmente che l'obbligo di dare ai viaggiatori la possibilità di comunicare "qualsiasi situazione contingente" al PdB sta in relazione al suo contestuale "intervento". I convogli composti da sezioni non fisicamente comunicanti scortati da un solo agente di Bordo contraddicono quindi tutto ciò, con conseguente aumento del rischio infortunistico diminuendone le soluzioni mitigative (personale minimo necessario).In particolare, per quanto concerne l'equipaggio ad Agente Solo (un solo macchinista senza altra figura in cabina di guida), le vigenti norme non consentono che il capotreno prenda posto nella sezione posteriore in complessi non comunicanti. Infatti: - in una situazione di malore al macchinista, ciò farebbe venir meno la tempestività richiesta al CT di portare soccorso al proprio collega, in spregio a quanto stabilito all'art. 4.1 DM 19/2011 ("Regolamento sulle modalità di applicazione in ambito ferroviario, del DM 388/2003, ai sensi dell'articolo 45.3 del DLgs 81/2008") che prevede "...un soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili..." - per utilizzare l'equipaggio ad agente solo il mezzo di trazione deve essere comunicante con la parte rimorchiata (Accordo 15 maggio 2009); - in base ai regolamenti RCT, sia di ANSF che i precedenti di Rfi, qualora si realizzino le condizioni di regolare funzionamento dei dispositivi di bordo, il capotreno può allontanarsi dalla cabina di guida, ma in caso di frenatura di emergenza deve portarsi velocemente e repentinamente in cabina di guida. Se si trova nella sezione posteriore non comunicante, ciò è di impossibile realizzazione. Inoltre facciamo presente che i mezzi Jazz utilizzati dalla Direzione Regionale Toscana, hanno la pedana di salita/discesa dalle motrici disabilitata da officina; inoltre vengono consegnati al personale dei treni, relativamente a determinate gallerie e a tratti di linee, prescrizioni sulla non praticabilità dei marciapiedi. Infine, l'altezza tra la porta e la massicciata, a causa anche dell'inclinazione della rotaia, può essere molto elevata fino a rendere impossibile la discesa. Se il capotreno, dunque, prende posto nella sezione anteriore assicurando il soccorso al macchinista, è costretto a privare totalmente i viaggiatori dell'altra sezione della presenza del personale del treno con la conseguenza che in caso di emergenza, imminente pericolo o malore, i viaggiatori dovrebbero cercare e affidare al citofono o all'APN la richiesta di soccorso. Quanto avvenuto il giorno 8 gennaio scorso fra Ponte a Moriano e Diecimo Pescaglia sulla tratta Lucca-Aulla, quando il treno 6982 è rimasto bloccato per oltre due ore per un guasto all'apparato frenante, deve essere considerato come evento sentinella circa i rischi per i lavoratori e i viaggiatori. Inoltre la normativa tuttora vigente (Circolare Piciocchi del 1990), impone che "Nel gruppo di carrozze in consegna ad un agente non potrà esservi più di una interruzione di comunicazione (escluse quelle estreme del gruppo stesso); le due parti del gruppo devono risultare contigue. In tali casi non potranno essere affidate più di due carrozze al Capotreno e quattro al Cst". Dunque tale norma viene violata per tutti i treni in doppia composizione in oggetto, arrivando a far scortare ad un solo capotreno fino a 5+5 pezzi nei materiali composti da due complessi Jazz. Si consideri in relazione a ciò che l'impresa ferroviaria ha tutto l'agio e la dotazione dei parchi vetture per predisporre convogli internamente comunicanti, ma ha optato per un'organizzazione produttiva di tal fatta, ossia di materiali leggeri corti, cui dovrà quindi corrispondere con le coperture di personale dovute. Del resto, oltre la normativa contrattuale e specificatamente ferroviaria, il rischio verso terzi, cui questa operazione espone e le obbligatorie conseguenti azioni di valutazione dell'eliminazione/riduzione del quale, è ben contemplato dal D.leg 81/2008 all'articolo18 comma q e t, combinati con l'art.15 commi c, e, f, i. Non ultimo osserviamo

che nella serie normativa 4 sui guasti alle porte di salita (giunta alla 7 3/4
edizione dal 2013) al par. 6.3 laddove si debbano mettere fuori servizio una o più vetture, l'impresa ha qui mostrato la dovuta attenzione al problema precisando che, se la vettura non si trova ad un'estremità del convoglio (o vi sono più carrozze difettose non contigue), si debbano mettere fuori servizio anche vetture pur funzionanti comprese fra quelle cosicché "il servizio prosegue solo nella parte in cui è rimasto il maggior numero di carrozze/posti utilizzabili [sottolineatura ns.]" ovvero realizzando "l'accortezza che ciascuna di esse [sezioni] sia presenziata da CT/PdA". Chiediamo infine di dar seguito a quanto stabilito dal citato RCF (ex decreto ANSF 4/2012), all. B, punto 4.28 ("Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezze di utenti, clienti e lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio..."). Quanto sopra esposto è stato già puntualmente osservato a Trenitalia sia da queste OOSS che dalle RSU/RLS. Abbiamo inoltre chiesto urgentemente un incontro. Ad oggi, non solo siamo rimasti senza risposta, ma l'azienda ha messo in atto ovunque atteggiamenti di minaccia e dissuasione/ deterrenza nei confronti del personale (sull'ultimo episodio riscontrabile è intervenuta anche la RSU). Abbiamo dato indicazioni al personale del treno di chiedere l'integrazione della squadra di scorta nel rispetto del DM 19/2011, del Dlgs 81/2008, artt. 20 e 15, dell'accordo 15/05/2009 sul "modulo ad Agente Solo" nonché nel rispetto dell'assegnazione delle vetture al PdB in presenza di interruzione (Circolare Piciocchi 1990) e della Tabella C (determinazione squadra minima PdB). Il personale, non ricevendo indicazioni di integrazione della squadra di scorta dalle strutture aziendali preposte, potrà legittimamente chiudere la sezione posteriore del complesso multiplo rinviando in ogni caso a Trenitalia la responsabilità di qualsiasi eventuale disservizio derivato dalla composizione multipla dei materiali-treno. Permanendo tale situazione e in relazione alla concretizzazione effettiva dei rischi rappresentati, ci vediamo costretti alla denuncia agli organi di controllo e vigilanza nonché alla proclamazione dello stato di agitazione del personale ferroviario. La presente valga pertanto ad attivazione delle procedure di raffreddamento per tutto il personale (PdM, PdB ed impianti a terra) della DTR Toscana, ai sensi della l.146/90, 83/2000 e sg.

Trenord

Effetto Expo: Adesso ti premio io

La dirigenza aziendale pochi giorni prima delle ferie invernali, con un atto di assoluta arroganza, purtroppo molto ricorrente ultimamente, ha cancellato tutti gli accordi aziendali in merito alla gestione delle ferie, facendo seguito alla richiesta della Regione in merito al potenziamento del servizio offerto. Ad oggi si naviga ancora a vista, e tra proclami minacciosi di qualche OS più o meno compiacente, i lavoratori non sanno ancora se e come potranno godere delle ferie. Questo atto unilaterale gravissimo anche alla luce dei brillanti risultati conseguiti per Expo, dove si è registrato il raggiungimento di tutti gli obiettivi aziendali prefissati in merito al mantenimento dei livelli di produzione treno programmato, anche e soprattutto per merito della disponibilità di una fetta consistente di addetti alla produzione reale (macchinisti e capitreno) a rinunciare a parte delle ferie estive 2015. Nell'anno precedente la dirigenza aziendale aveva forzato la mano sulla parte economica del contratto aziendale cancellando unilateralmente buona parte della parte variabile e dei premi economici. A questa situazione non fa da contraltare un'altrettanta determinata compagine sindacale, divisa nei meandri degli interessi delle proprie botteghe, imbullonata a tutti i costi al tavolo delle trattative, incapace di coordinare il malcontento dei lavoratori. Le Rsu da poco rinnovate avranno un duro banco di prova, ma alla luce del quadro generale traspare sempre più la volontà dell'azienda di giocare a proprio favore la insita debolezza attuale dei lavoratori di poter esprimere con azioni determinate la propria voce.
Serve ora più che mai l'unità dei lavoratori, a prescindere dalle divisioni che servono ad alimentare solo la cattiva pratica di chi ha fatto del sindacato il mezzo per il raggiungimento di interessi che poco hanno a che fare con quelli dei lavoratori. Se è vero che la regione ha richiesto l'aumento di produzione, questo non deve essere solo caricato sulle spalle di chi già ora vede sopportare la pesantezza di un lavoro difficile e fisicamente stancante, ma deve essere finalmente occasione per dare spazio occupazionale al mercato del lavoro da troppo tempo schiacciato dalla crisi occupazionale.

Carlo Fasani

Milano IESU

HANNO "SPARITO" IL PUNTO 3 DAL VERBALE RSU

Nessun problema, ve lo mostriamo noi

Per quanto riguarda il punto 3, vengono segnalati sia da parte di alcuni presenti RSU alla riunione, sia da parte del personale di servizio che ha denunciato i casi, ***diversi comportamenti gravi, scorretti, ed irrispettosi, di responsabili addetti alla gestione dei turni nei confronti del personale mobile (PDM-PDB).*** *Tale comportamento deplorevole è al momento solo denunciato e messo agli atti della riunione, all'unanimità si prega quindi chi di dovere a prendere un'iniziativa affinché questi fatti spiacevoli non abbiano più a verificarsi.*

In un bel giorno di primavera il punto 3 è improvvisamente sparito dalla bacheca, si dice "a maggioranza" (ovvero 3 RSU, mentre i 2 RSU Ugl e Cobas erano per mantenerlo). Il verbale monco poi non è mai più uscito. Chissà perché così tanta fretta da pompieri nello "sparirlo", visto che non fa altro che fotografare una situazione reale. In più di un caso va ricordato che sono arrivati provvedimenti disciplinari per il personale mobile. Quelli non "li hanno mica spariti", a differenza del punto "3".

CUB—ITP

RAILROAD WORKERS UNITED
RWU
Solidarity - Unity - Democracy
"The Rank-and-File in Action!"

http://railroadworkersunited.org/

LA VIAREGGIO CANADESE—1

L'agente solo criminale all'origine dei disastri

Tre grandi incidenti - Chatsworth, California (12 settembre 2008); Lac-Mégantic, Québec (6 luglio 2013); Spuyten Duyvil, New York (1 dicembre 2013) - sono stati tutti attribuiti ad una qualche forma di "errore dell'operatore."

Ma questi incidenti, come quello più recente di Amtrak, avevano un altro fattore in comune: il macchinista in cabina di guida stava lavorando da solo.

Gli aerei di linea commerciali hanno regolarmente i copiloti: due membri dell'equipaggio qualificati certificati nella cabina di guida. Forse treni dovrebbero prevedere la stessa nella cabina di una locomotiva.

A volte può accadere che il lavoratore sbagli. Ma semplicemente puntando il dito fa ben poco per aiutarci a capire quali fattori possono aver contribuito all'errore. Affaticamento, sovraccarico dei compiti, riduzione degli equipaggi, mancanza di formazione, distrazione ...

I lavoratori sono esseri umani, inclini a commettere errori - indipendentemente dal numero di regole scritte, da quale disciplina venga minacciata, o da come sono installate le telecamere di osservazione. Dobbiamo prendere in considerazione questa realtà, e dotare i lavoratori delle ferrovie degli strumenti necessari per svolgere il lavoro in modo sicuro.

Ron Kaminkow
Macchinista e segretario generale del gruppo cross-union Railroad Workers United

Il sindacato dei macchinisti Brotherhood of Locomotive Engineers and Trainmen (BLET) e la confederazione United Transportation Union (UTU) hanno avallato nel 2013 il Safe Freight Act, che prevede l'Agente

no1personcrews@gmail.com
NO Single Employee Crews

SOLUZIONE: LE TELECAMERE A BORDO?

Gli incidenti ferroviari recenti hanno alimentato la proposta d'installare telecamere sulle locomotive. I dirigenti delle imprese ferroviarie sostengono che queste telecamere li aiuteranno a capire, dopo un incidente, che cosa ha fatto l'equipaggio (o non ha fatto) e dove ha sbagliato.

Naturalmente, le telecamere non servono a nulla al fine di prevenire i rischi di incidente. In effetti le telecamere potrebbero diventare invadenti, irritanti, potrebbero distrarre e forse addirittura divenire pericolose.

In situazioni difficili o confuse, macchinisti e conduttori hanno bisogno di sentirsi liberi di parlare candidamente e decidere il miglior modo di agire insieme. Non devono essere distratti dalla preoccupazione di rappresaglie da parte della società quando si rivede il filmato.

Immaginate un membro dell'equipaggio che fa un errore. Consapevole del fatto che è stato catturato videocamera, può agitarsi ed essere distratto e preoccupato per il resto del tragitto.

Oppure immaginate un informatore che avvisi di una cattiva pubblicità parlando di un problema di sicurezza.

I vettori ferroviari potrebbero facilmente abusare dei filmati della telecamera per spiare, intimidire, molestare, imporre la disciplina, licenziare i dipendenti, per ragioni che potrebbero non avere nulla a che fare con qualsiasi incidente. Quindi, se verranno installate queste telecamere, abbiamo bisogno di norme severe che limitino il modo in cui vengano utilizzati i filmati.

Railroad Workers United sta valutando una bozza di risoluzione sui pemessi di visualizzazione e sulla distruzione di filmati dopo viaggi senza irregolarità.

CANZONE DI PAGINA 40 *traduzione dall'inglese: David Leoni* ***John Paul Wright, autore della canzone e musicista, è macchinista negli USA e militante RWU. Lo abbiamo intervistato e pubblicheremo l'articolo sul prossimo numero di CR***

NOTE SU PERSONE E IMPRESE CITATE NELLA CANZONE (a cura di Alp): ***W&LE:*** *compagnia ferroviaria Wheeling & Lake Erie Railway Company, favorevole all'introduzione dell'Agente Solo.* ***Edward Burkhardt,*** *già amministratore di imprese ferroviarie tra USA, Regno Unito; Australia, Nuova Zelanda era il presidente dell'impresa MM&A all'epoca del disastro. Falco dell'Agente Solo e delle privatizzazioni.*

Casey Jones: *macchinista realmente esistito, è simbolo di eroismo e sacrifico (ma nelle canzoni IWW diventa krumiro e collaborazionista).*

www.tomhardingdefensefund.com/

LA VIAREGGIO CANADESE—2

Siamo tutti Tom Harding

Alla 1.15 del 6 luglio 2013 il treno merci della compagnia MM&A composto da 5 locomotive, 1 carro scudo e 73 ferrocisterne cariche di Bakken (petrolio greggio), 10.287 tonnellate, stazionato a Nantes, partiva in discesa senza macchinista, prendeva velocità e deragliava 11 km dopo a Lac-Megantic (Québec) su una curva a 101 km/h dove la v max era di 16 km/h. Il deragliamento provocava la fuoriuscita del greggio e un incendio che distrusse gran parte del centro della città. Morirono quarantasette persone.
MM&A è uno dei pionieri dell'applicazione dell'Agente Solo sui treni il che ha fatto crollare gli standard di sicurezza.
Le norme per lo stazionamento prevedono un minimo di 9 freni a mano per i treni da 70 a 79 vagoni. Alcuni hanno sostenuto che Tom ne avesse serrati solo 7. Ma l'indagine del Canadian Transportation Safety Board (TSB) ha stabilito che 9 freni a mano non avrebbero impedito l'incidente; ne occorrevano non meno di 15 (e forse addirittura 26). Non solo. Se la sfrenatura dei "moderabili" dei locomotori in seguito all'incendio la notte del disastro è stato un fattore chiave che ha portato alla tragedia, a pagina 105 del rapporto di 179 pagine di TSB è scritto che l'incidente "probabilmente" sarebbe stato evitato se fosse stato attivato il freno continuo automatico sul convoglio incustodito. Tuttavia, MMA ha istruito il personale a non utilizzare il freno automatico in stazionamento (ww.theglobeandmail.com). L'indagine ha dunque dimostrato che il treno si mosse in quanto stazionato senza freni a mano sufficienti, su un binario privo del tronchino di sicurezza (itinerario convergente), con i compressori che si arrestarono non garantendo più la produzione d'aria per il mantenimento del sistema frenante. Causa scatenante, come scrivemmo nell'articolo dedicato al disastro, fu lo spegnimento dei motori della locomotiva in seguito ad un incendio e all'intervento del Vigili del Fuoco. Una volta azzeratasi la pressione in condotta il treno si mosse.
Il presidente MM&A Burkhard, un "falco" dell'Agente Solo e delle privatizzazioni ferroviarie in mezzo mondo, licenziò Tom cercando di far ricadere le colpe su di lui e schivare le proprie responsabilità. I tagli indiscriminati a secondo agente e frenatori sui convogli sono all'origine di questo e di altri disastri.
Nonostante sia chiaro che le cause siano quasi tutte imputabili alla compagnia e all'ente Transport Canada, Tom Harding è stato arrestato assieme a Richard Labrie e Jean Demaitre, controllori del traffico. *(li vediamo in fila ammanettati nella foto di copertina)*. Attualmente è libero su cauzione (15mila dollari). Tom affronta 47 capi di imputazione per negligenza criminale. Se condannato rischia il carcere a vita.
Nei giorni in cui esce questo numero del giornale si sta svolgendo il processo. L'avvocato di Harding, Thomas Walsh, ha detto di temere che il suo cliente affronti un "processo farsa" e divenga un "capro espiatorio".
Siamo tutti Tom Harding!

USA/MINNESOTA

Scontro il 24 marzo ad un PL a Callaway tra un treno della Canadian Pacific e un'autocisterna che trasportava propano, che ha preso fuoco. Sette degli ottantadue vagoni sono deragliati. Feriti i due macchinisti, i duecento abitanti evacuati. Ventotto deragliamenti sono stati segnalati in Minnesota lo scorso anno dall'ufficio di analisi per la sicurezza della Federal Railroad Administration. Quasi 150 deragliamenti nel periodo 2012-2015.

Il peggior disastro ferroviario del Nord America dal 1864

Erano le 23.25 del 5 luglio 2013 quando il macchinista Tom Harding stazionava un treno dell'impresa Montreal, Marine & Atlantic Railway (MMA), composto da cinque locomotori diesel e 72 ferrocisterne contenenti 100mila litri di petrolio greggio a Nantes, 10 km ad ovest di Lac-Mégantic. Tom lasciò attivo uno dei cinque locomotori diesel per la produzione di aria compressa onde alimentare le capacità del freno e si recò in hotel. Poco dopo un residente nella zona chiamò i vigili del fuoco perché aveva visto delle fiamme sul locomotore. L'incendio venne spento, ma il treno lentamente si sfrenò mettendosi in movimento in discesa, verso Lac Mégantic, dove piombò in piena velocità; cinque ferrocisterne deragliarono ed esplosero. Il bilancio ufficiale fu di 47 morti, duemila gli sfollati. Un Vigile del Fuoco 25enne impegnato nei soccorsi si suicidò tre mesi dopo: aveva trovato i resti carbonizzati della sua fidanzata.
Riportiamo da CR20 la testimonianza di un ex macchinista MMA sotto copertura dell'anonimato:
"Hai un uomo solo su questi treni in tutte le ore del giorno e della notte - festivi e fine settimana [..] Non ci sono orari prestabiliti e il tuo corpo non può abituarsi a questo ... Sì, è tua responsabilità cercare di dormire un po', ma non sempre ci si riesce [..] E allora sei stanco. Stai trasportando materiali pericolosi attraverso il centro delle città. A volte è una lotta. Se si dispone di qualcun altro con te in cabina, ci si può aiutare a vicenda". L'ex dipendente ha parlato di disastro annunciato.
L'anonimo ha descritto Harding come un "veterano", quando lui è entrato in azienda nel 1998. "È stato molto apprezzato dai suoi compagni di lavoro ed è stato considerato come macchinista esperto [..] La ferrovia è lì da un secolo, un disastro di questa portata è accaduto quando Mr. Burkhardt (il capo MMA) ha deciso di istituire la sua politica dell'agente solo".

Ode a chi non ode (XIII)

Sono la badante giunta natante
il cimitero sommerso
sono il pomodoro salso
come ero tabacco o cotone
il mio mese ti sparisce in un boccone
Dalle stive al tacco striscio dello stivale,
portoghese di carrozze ferroviarie
maltese di mani (mozze) e d'acute cavigliere
o scoscese occhiate in mezz'al viale
Buoni per lavori di decoro al di sotto
suoni di teglie nei forni dal fondale negletto
d'una cucina che serve carni al mondo perfetto.
Migliaia di miglia per il meglio di mio figlio
(o per sempre diviso da uno scoglio)
Della Madunina il viso colore fosco
il sudicio vischio de' danè in tasca
in bilico a rischio, a galla o arresa tra macchinari
di me come te domani si dispone
merce sfusa, bolla di sapone
agghindata di calzini o accendini
a giornata in cooperativa sfacchinare
Guardati in me, chiedi quale scusa
o tornerò com'arriva
a lambirti i piedi schiuma di mare

VIVA VIVA 'O SENEGÀL

"L'Italia ancora bocciata per corruzione. Ma i condannati in carcere sono solo 126"

"La mappa di Transparency: noi come Lesotho e Senegal"

[Lastampa.it]

CUB Rail
ARCHIVIO STORICO

1920

IL GESUITA DI PINEROLO

Perona Giovanni, osservato nell'estetica della persona, ricorda e assomiglia a Sant'Ignazio di Loyola.
I suoi precedenti, per soddisfare la boria di fungere da Capo Deposito, li risparmiamo per non rubare spazio ed anche perché bisognerebbe porre in ridicolo quei dirigenti che si prestarono ad accontentarlo. Ma il suo agire per lo sciopero del gennaio scorso fu veramente abominevole. Ingaggiatore di Krumiri, di pensionati e di chi non era ferroviere; amico della questura e della magistratura; ciò deve bastare per caratterizzare l'uomo.
In seguito a boicottaggio dei compagni di Pinerolo è stato mandato in trasferta a Cervignano a fungere da Capo Deposito ed ancora c'è, a dispetto dell'economia che sanno fare gli amministratori nostri.
Questo tipo di mummia viene di tanto in tanto a visitare la sua famiglia a Pinerolo e, con la sua bieca anima di gesuita, tenta di mettere in cattiva luce qualche nostro buon compagno.
Le manchevolezze che questo figuro va sofisticando sono nulle di fronte al suo agire pieno di nefandezze verso l'ascesa delle rivendicazioni operaie. Compagni di tutta Italia: boicottate senza pietà Perona Giovanni!

IL FOTOGRAFO ROSSO

Già pubblicati:

CR19 Lo gnogno di Ancona
CR21 Il cretino di Ferrara
CR22 Il gancicida di Treviso
CR23 Il campanaro di Genova
CR24 I piccoli zar di Lecco
CR25 Lo scienziato d'Iseo
CR26 Gli esculapi di Reggio Calabria
CR27 Il postribolante di Brescia
CR27 Il lapidato di Rimini
CR28 L'ignorantone di Caserta
CR29 Il mancato suicida di Salerno
CR30 Il ricottaro di Gorizia
CR31 Il FFF di Voghera
CR32 Il guaglionciello di Torino
CR33 Lo spingitore artritico di Firenze
CR34 I sabotatori di Porretta

SUNSET LIMITED

UN MISTERO LUNGO VENT'ANNI

La notte del 9 ottobre 1995 il treno passeggeri «Sunset Limited» della compagnia Amtrak deragliò nel cuore del deserto dell'Arizona. Vent'anni dopo la verità su quel disastro è ancora lontana. Con una rivendicazione, una miniera abbandonata, due suicidi e una taglia.

La notte del 9 ottobre 1995 il treno passeggeri «Siunset Limited» della compagnia Amtrak deragliò nel cuore del deserto dell'Arizona.

L'INCIDENTE

L'incidente si verificò alla 1.23 nei pressi della località denominata Harqua (Milespost 846,86), nell'area delle Gila Bends Mountains, Maricopa County, 70 km a sudovest di Phoenix. Il Sunset Limited, composto da due locomotori diesel e dodici vetture, con 248 passeggeri e 20 tra cuccettisti e personale di bordo, era partito da New Orleans con destinazione Los Angeles. Normalmente l'origine corsa era a Miami, ma a causa dell'uragano Opal la prima parte era stata sostituita da bus.
Il treno viaggiava in forte ritardo, circa 140'. La tratta che in quel momento stava percorrendo era di proprietà della Southern Pacific Transportation Company.
Il treno correva a 75 km/h in una notte di luna piena. Alla guida il macchinista Gean Haffey, affiancato dall'assistente tecnico Gary Lawrence. Due km prima del punto dove sarebbe deragliato il treno passò un segnale regolarmente disposto a via libera; imboccò la curva prima del ponte sopra il letto di un fiume in secca (Quail Springs Wahs). Prima del ponte i locomotori e otto delle dodici vetture deragliarono: un giunto di 10 cm che collegava due spezzoni di rotaia era stato rimosso, 29 bulloni allentati; la rotaia si era piegata al passaggio del treno. Quattro vetture si rovesciarono, due finirono nel letto del fiume.
Il viaggiatore Neal Halford, salito a bordo due giorni prima a San Antonio con destinazione San Diego, raccontò di essere stato svegliato da un forte schianto; su tutto il convoglio mancò la luce, si sentirono delle grida, poi, dopo lo schianto, un silenzio surreale, rotto poco dopo da due uomini del personale di bordo che chiedevano volontari per trasportare i feriti verso coda. A tutti raccomandarono di non uscire assolutamente dalle vetture: *"siamo in mezzo al deserto, là fuori vi sono scorpioni e serpenti".*
Jim Johnson, professore universitario che viaggiava sul treno, riuscì a raggiungere la testa e a parlare con uno dei macchinisti, cui chiese se avesse idea del perché il treno era deragliato. *"Non c'è bisogno di formulare teorie"* gli venne risposto, *"so benissimo quello che è accaduto: è un sabotaggio".*
Nel frattempo il 41enne cuccettista afroamericano Mitchell Bates, ferito, mentre soccorreva i viaggiatori, morì. Mitchell l'anno prima era miracolosamente uscito illeso dalle macerie della propria abitazione di Los Angeles distrutta dal terremoto. Ma al deragliamento del Sunset Limited non sopravvisse.

Sul treno in quel momento c'erano un morto e settantotto feriti; dodici erano molto gravi; tra i feriti numerosi bambini. Ma avrebbe potuto essere una strage.

Venne allertata la stazione di polizia di Buckeye, a circa 40 km dal luogo del disastro, da dove partì l'allarme generale per far muovere i soccorsi.

LA RIVENDICAZIONE

Dopo un'ora, 45' prima dell'arrivo dei primi soccorritori a bordo di un elicottero (la zona era priva di strade e di difficile accesso), Neal uscì comunque dalla vettura e, col chiarore della luna, notò qualcosa: due plichi vicino ad una pietra. Li raccolse. Erano manoscritti, ciascuno di quattro pagine: si trattava delle rivendicazioni del sabotaggio ai binari al fine di provocare il deragliamento, firmate SoG "Sons of the Gestapo" ("Figli della Gestapo").
Gli attentatori rivendicavano l'atto di sabotaggio come vendetta contro il Bureau of Alcohol, Tobacco, Firearms and Explosives (ATF) e l' FBI, per due episodi cruenti e sanguinosissimi avvenuti tra il 1992 ed il 1993 che avevano visto protagonisti, appunto, gli agenti ATF e FBI: il «Ruby Ridge» e l'«Assedio di Waco». Il «Ruby Rige» fu l'assedio da parte dei federali di un ranch dell'Idaho occupato da una setta che rivendicava la supremazia della razza bianca "ariana" conclusosi con la morte di un agente, della moglie e di un figlio del capo-setta Randy Weaver. L'«Assedio di Waco» culminò con l'incendio di un ranch in Texas occupato dalla setta sanguinaria dei davidiani, che causò la strage degli adepti, donne e bambini compresi.
Altri due volantini con la stessa sigla, sconosciuta sino a quel momento, vennero successivamente rinvenuti dai soccorritori.
Ma le indagini erano davvero difficili. La sigla SoG era del tutto sconosciuta agli investigatori, e i dubbi non erano pochi.

Mitchell Bates

Il disastro del City of San Francisco (1939)

LE INDAGINI

Le indagini e i rilevamenti dei giorni successivi permisero di giungere ad una prima conclusione certa: il sabotaggio era stato opera di mani esperte. Ventinove i bulloni allentati, il giunto era stato rimosso ed al suo posto era stato attivato un cavo jumper per collegare gli spezzoni interrotti (uno dei quali, appunto, non era più fissato alle traversine a causa dell'allentamento dei bulloni), al fine di mantenere attivo il circuito di binario ed evitare la disposizione del segnale a via impedita e il conseguente allarme in cabina di guida. Inoltre, come detto, la zona era (e lo è tuttora) di difficile accesso, per cui gli attentatori dovevano essere profondi conoscitori del posto.
Le dichiarazioni ufficiali contenevano parole di fuoco. Il presidente Amtrak, Thomas Downs definì il sabotaggio un "atto di codardia". Janet Napolitano, procuratore degli Stati Uniti per l'Arizona, dichiarò: *"può passare un giorno, una settimana, un mese, ma li prenderemo".* Il presidente Clinton si disse "indignato" e promise che il governo sarebbe andato fino in fondo per far sì che venissero catturati i colpevoli ed assicurarli alla giustizia.
Ma la rivendicazione era attendibile? Oppure si trattava di un tentativo di depistaggio?
Gli investigatori dell'Arizona, affiancati da 125 federali, da subito concentrarono le loro attenzioni su gruppi paramilitari neonazisti, ma anche su formazioni di estrema sinistra. Vennero ipotizzati collegamenti con la strage avvenuta

meno di sei mesi prima di Oklahoma City, compiuta da un ex soldato modello della guerra del Golfo (che sarebbe stato riconosciuto colpevole e giustiziato nel 2001); qualcuno ipotizzò che il deragliamento rappresentasse un diversivo per sviare le attenzioni degli inquirenti sui contorni di quella strage. Ma alla fine non emerse nulla di concreto.

Nel frattempo i dubbi sulla pista politica crescevano.
Nel corso delle indagini ad un certo punto vennero scoperte molte inquietanti analogie con un altro atto di sabotaggio avvenuto oltre mezzo secolo prima: nel 1939, 24 persone erano morte e 117 ferite in un sabotaggio al treno «City of San Francisco», nel deserto del Nevada. Le modalità erano del tutto identiche, identica la dinamica (pieno deserto, prossimità di un ponte, rotaia divelta); i colpevoli non erano mai stati identificati. Curiosamente la storia del disastro del 1939 era stata pubblicata in una rivista di appassionati ferroviari pochissimo tempo prima dell'incidente del Sunset Limited. Col risultato che gli investigatori iscrissero molti lettori della rivista nella lista dei sospettati. Tutti vennero interrogati. Ma non se ne cavò nulla.
Ora la pista politica stava perdendo credito. L'FBI a quel punto cominciò ad ipotizzare che la sigla "Figli della Gestapo" rappresentasse una copertura per nascondere il vero motivo dell'attentato.
Quale?
Le ipotesi furono molte:
- Il gesto di uno squilibrato.
- Uno o più lavoratori delle ferrovie scontenti che si volevano vendicare con la Southern Pacific, compagnia cargo proprietaria dei binari, ma che poi per errore colpirono l'unico treno passeggeri che circolava su quella tratta in forte ritardo (l'ultimo treno prima del Sunset Limited, un merci, era passato in quel punto 18 ore prima).
- Criminali che volevano far deragliare un treno merci per saccheggiarlo ma che per errore colpirono il viaggiatori in ritardo.
- Un contadino in attrito con la compagnia ferroviaria.
- I Vigili del Fuoco che soccorsero il treno dopo averlo fatto deragliare, al fine di ottenere visibilità.
S'indagò in ogni direzione, mentre nascevano le teorie e le ipotesi più stravaganti.

Nel 1998 sembrò esservi una svolta.
I federali raggiunsero una vicina miniera abbandonata, la Hellgate, e si calarono nei cunicoli fino a raggiungere la profondità di 250 metri, alla ricerca di cadaveri; trovarono solo i resti di una dune buggy, forse utilizzata dai sabotatori. Nessuna certezza, però.

LA MALEDIZIONE

Nel frattempo, a partire dal 1997 l'onda lunga del disastro del treno arrivò spietata colpendo come una maledizione.
Vivian Pleasant, un passeggero che era sopravvissuto portandosi però dietro gravi e permanenti lesioni, si suicidò.
Dan Comesano, conduttore in servizio sul treno rimasto ferito alla schiena e

grande amico di Bates, si licenziò, divorziò, ebbe problemi di depressione e si rifugiò nell'alcool.
Due anni dopo una segretaria FBI inviò per errore via fax un bollettino relativo alle indagini ai media dell'Arizona, dov'erano indicati come sospettati i Vigili del Fuoco Steven Albert Mills, Larry Leforte e Steve Hurley. Hurley, che si dice sia stato il primo soccorritore a giungere sul posto quella notte, non resse la situazione: si suicidò. Secondo l'avvocato Daniel Inserra *"non era mai riuscito veramente a recuperare a livello mentale rispetto a tutti i suoi problemi con quel treno".*

IL PROCESSO

Nel giugno 2001 macchinista e assistente tecnico finirono sotto processo assieme all'impresa di trasporto e a quella proprietaria dei binari dopo la denuncia e la richiesta di risarcimento di alcuni passeggeri del treno.
La discussione si concentrò sull'accusa di "negligenza".
Il macchinista Haffey dichiarò di aver controllato la regolarità del convoglio attraverso lo specchietto retrovisore della locomotiva sulla curva, pochi attimi prima del deragliamento; l'assistente Lawrence disse di aver alternato la visione delle rotaie alla consultazione dell'orario di servizio.
I due ne uscirono pienamente assolti, in quanto venne dimostrato che, nonostante la visibilità data dalla luna piena, non sarebbe stato possibile accorgersi in tempo del mancato fissaggio della rotaia che, con tutta probabilità, era rimasta nella sua posizione; i fanali illuminavano a circa 15 metri.
Per quanto riguardava la manutenzione, venne accertato che una settimana prima era stato regolarmente ispezionato il binario. Anche le imprese vennero dunque assolte.

IL DOPO

Il mistero del Sunset Limited ha ispirato inchieste televisive e scrittori. La giornalista sportiva Anne Montgomery nel 2004 ha pubblicato il romanzo di successo *The Jerusalem Syndrome The Wreck of the Sunset Limited* (La sindrome di Gerusalemme. Il deragliamento del Sunset Limited), una storia che si svolge nel deserto intorno al relitto del treno e che vede coinvolti un'adolescente incinta, un veterano del Vietnam ex cecchino delle forze speciali e un gruppo di pentecostali.
Dal 1996 il percorso *Sunset Limited* è stato deviato a sud di Phoenix. La bretella Tucson - Yuma via Maricopa taglia fuori la tratta in cui si verificò il disastro, che è stata abbandonata.
Attualmente il Sunset Limited viaggia tre volte alla settimana.
Ma i tagli del Congresso verso le ferrovie sono una realtà, ed il futuro del trasporto passeggeri su ferro è più che mai incerto. Altri treni a lunga percorrenza sono già stati soppressi. Amtrak sta morendo di morte lenta. I locomotori sono obsoleti. Solo nel Nord-Est degli States il trasporto passeggeri resiste alla concorrenza dell'aereo. Inoltre le compagnie private di trasporto merci, che sono proprietarie dell'infrastruttura, considerano Amtrak un intruso con diritto di precedenza rispetto ai propri treni merci.

SOPRA. La tratta Poenix– Hyder dove avvenne il disastro, oggi in stato di abbandono
IN ALTO A DESTRA. L'annuncio dell'FBI con la ricompensa di 310mila dollari
IN ALTO A SINISTRA. L'agente speciale FBI Mark J. Cwynar annuncia la ricompensa

Il caso del Sunset Limited, tutt'ora irrisolto, è tornato alla ribalta il 10 aprile 2015. Quel giorno Mark Cwynar, dell'ufficio di Phoenix del FBI, ha annunciato di aver predisposto una ricompensa di 310mila dollari a chi fornirà informazioni sul deragliamento utili ad identificare e catturare i responsabili.
Subito dopo l'attentato era stato fissato un premio di 120mila dollari, cresciuto fino a 300mila nel 1998. L'attuale ricompensa viene finanziata congiuntamente da FBI 250mila), Amtrak (50mila) e ufficio del procuratore della contea di Maricopa (10mila).

"Siamo molto vicini alla verità" ha dichiarato Cwynar, *"vi prenderemo e vi trascineremo di fronte alla Corte".*
Ma ad oggi, il mistero su cosa avvenne a quel treno che correva in una notte di luna piena nel deserto dell'Arizona, continua.

ALP

Giulio Regeni: colpevole di interessarsi dei lavoratori egiziani

Giulio, 28 anni ricercatore universitario, in Egitto per completare tesi universitaria, collaboratore (sotto pseudonimo) dell'agenzia Nena news e del quotidiano Il Manifesto, scompare il 25 gennaio, nessuna notizia fino al 3 febbraio, quando il suo cadavere è rinvenuto lungo una strada di lontana periferia.
"Incidente stradale" dice la polizia.
Il corpo è coperto di ferite, segno di orribili torture.
"Rapina" sostengono gli investigatori.
"E' stato torturato per giorni, ucciso con un forte colpo alla nuca" dice il referto italiano.
Giulio è stato assassinato perchè colpevole, colpevole di interessarsi alle condizioni dei lavoratori e alle lotte dei sindacati indipendenti, i più pericolosi avversari dei militari al potere in Egitto.
Sindacati "di base", indipendenti dal sindacato governativo e che si scontrano con i veri padroni del paese, i militari, che, direttamente o indirettamente, sono i padroni del 40% ed oltre dell'economia nazionale.
Chi lo ha torturato voleva che rivelasse i suoi contatti, chi lo ha ucciso voleva dare un segnale: "Nessuno informi il mondo di cosa succede in Egitto"
Le forze armate egiziane sono enormi (13° forza militare mondiale) composte da Esercito - Marina - Aeronautica - Comando Difesa Aerea,
corpi paramilitari come Guardie di confine - Guardia Nazionale. In aggiunta le Forze Centrali di Sicurezza del Ministero degli Interni
Consumano il 5% del PIL egiziano, a cui si aggiungono 1,7 miliardi di dollari da Stati Uniti nella procedura del "Dialogo Mediterraneo" della NATO e continui e consistenti aiuti economici dalle petromonarchie degli sceicchi del Golfo
Le forze armate egiziane servono, servono per un probabile intervento "antiterrorismo" nella confinante Libia, servono per difendere il confine sud di Israele, servono per tutelare gli investimenti internazionali nel paese ... compresi quelli italiani, ENI in primis.
Le divise però, controllano anche quasi la metà dell'economia egiziana. Imprese di proprietà di militari sono circa il 30% del totale, (Computer - elettrodomestici - vestiario - televisori - cemento - generi alimentari - panifici ...) e militari hanno partecipazioni nelle imprese energetiche - industria automobilistica e alberghiera - reti stradali - aziende di costruzioni - banche - trasporti - società immobiliari - Università del Cairo - alberghi sul Mar Rosso, dirette da esponenti forze armate sono la rete di supermercati - la più grande azienda produzione acqua minerale - rete nazionale stazioni rifornimento ...
Controllano circa l' 87 % delle terre agricole, produzione di carne, grano, olio ... E' militare la gestione delle Società di controllo dei passaggi commerciali del Canale di Suez, il Ministero della produzione Militare occupa 40 mila dipendenti civili, la Officina Militare 99, oltre a componenti di artiglieria, produce la gran parte dei prodotti di consumo e per la casa che inondano i mercati del paese
Militari in servizio, e militari in pensione, che legalmente possono andare a lavorare nel privato, oltre che essere nominati prefetti e governatori delle provincie.
Giulio incontrava sindacalisti, studiava e confrontava dati e scriveva, scriveva dei lavoratori e delle loro rivendicazioni.
I sindacati indipendenti, la vera opposizione all'economia del blocco militare, i lavoratori, la forza che potrebbe abbattere il regime militare golpista.
Il movimento dei sindacati indipendenti, che agiscono al di fuori delle strutture del sindacato ufficiale collaborazionista ETUF (Federazione Egiziana dei Sindacati) nasce nei primi anni duemila, dalle lotte contro le prime privatizzazioni di settori economici, effettuate dopo l'adesione dell'Egitto a trattati di libero commercio con paesi europei, i primi successi vengono dalla lotta contro lo spacchettamento del settore degli esattori delle tasse municipali, passati in gran parte dal settore statale a servizi locali, con pesanti decurtazioni salariali e dagli scioperi massicci dei 55.000 lavoratori della fabbrica tessile Misr Spinning and Weaving della città satellite di Mahalla al Kobra, per integrazioni salariali.
Il salario minimo collettivo è una delle vertenze generali che unificano le lotte, 2006/2007 per adeguamenti salariali, condizioni di lavoro, diritti, si muovono di nuovo i tessili di Ghazi al Mahalla e quelli di Kafr el Dawwa, della Zelfia Textile co, di Abul Mukaren, le operaie della Cairo Poultry e quelle della Mansoura Spanish Garment, occupano la fabbrica, scioperano i lavoratori del molino industriale di Gizeh, i netturbini, i trasporti Cairo-Alessandria, portuali, Poste, impiegati municipali e quelli del Canale di Suez, ospedalieri, le fabbriche di laterizi, i metalmeccanici della Suez steel company ... il percorso di unificazione della lotta ha luogo con il 6 aprile 2008, quando la EDLC (Federazione democratica dei lavoratori) e la EFITU (Federazione Egiziana Sindacati Indipendenti) e sigle minori danno vita ad un coordinamento che prende il nome dalla data del giorno dell'annuncio: "Movimento 6 Aprile" e sarà quello che condurrà le lotte contro il governo Mubarak, la presenza dei militari nella vita economica del paese e gli interessi delle multinazionali, movimento che sarà presente nelle rivolte di Piazza Tahrir al Cairo che hanno portato alla caduta del governo Mubarak
Il movimento sindacale è indipendente anche dalle congregazioni politico-religiose che hanno dominato gli ultimi anni della vita egiziana, siano i Fratelli Musulmani che hanno eletto il Presidente, Mohamed Morsi, nelle elezioni dopo la cacciata di Mubarak o i gruppi estremisti dei Salafiti
Le nuove rivolte del 2011, contro le privatizzazioni, al grido "Pane, libertà, giustizia sociale". I ricorsi legali, vincenti, contro quelle stesse privatizzazioni, promossi dalle organizzazioni sindacali indipendenti, danno fiato alla voglia di decidere del proprio destino di gran parte dei lavoratori egiziani
Gli scioperi rivendicativi scoppiati in varie parti del paese, quelli "ad oltranza" dei settori tessile, cemento, costruzioni, per diritti salariali ed indennità ... il salario minim o garantito, strappato al governo e contro il quale si sono scatenate le multinazionali europee, come la francese Veolia, che ha in appalto la raccolta rifiuti urbani del Cairo, ricorsa all' Arbitrato sovranazionale, previsto dagli accordi di libero commercio sottoscritti, per far revocare aumento salariale
Oggi le lotte contro la Legge 18 2015, che colpisce il settore pubblico e la resistenza delle comunità contadine del Delta del Nilo, contro gli sfratti e gli espropri dei terreni ad opera dei

latifondisti, a cui il golpista Governo del generale Al Sisi ha concesso di riappropiarsi dei terreni espropriati dalla riforma agraria degli anni settanta
Malgrado il golpe militare, il tradimento del leader sindacale che fu animatore dello sciopero degli esattori tasse municipali, da cui nacquero i sindacati indipendenti, oggi divenuto Ministro del lavoro del Governo golpista e la repressione poliziesca, la lotta continua.
Da poco un rilancio del movimento sindacale indipendente è stato iniziato con l'assemblea tenutasi al CTWS (Centro Servizi per i lavoratori e i sindacati) e la macchina repressiva militar -padronale ha lanciato un segnale chiaro a chi si interessa dei lavoratori egiziani " NON VI IMMISCHIATE" ... e Giulio è morto.

Giulio stava dalla parte del lavoro, dei lavoratori, del sindacalismo autogestito.
GIULIO ... UNO DI NOI

CUB TRASPORTI TOSCANA

LA GUERRA CON ALTRI MEZZI

"Credo che i cittadini si meritino altro del vedere piccole sigle sindacali che scioperano contro la guerra che non c'è. Questo pone il grande tema della rappresentanza sindacale che auspico sindacati e Confindustria possano risolvere perché o lo facciamo noi o lo fanno loro [..] Chi fa sciopero per la guerra in Libia prende in giro i cittadini perché la guerra in Libia non la facciamo. Ed è giusto che chi rappresenta il Governo lo dica con molta chiarezza"
Matteo Renzi da Bruxelles

Venerdì 18 marzo 2016 CUB - USI ait - SI Cobas hanno proclamano uno sciopero generale "Contro la guerra: guerra esterna e guerra interna".
Quella esterna con truppe italiane in Afghanistan, in Iraq e presto in Libia; quella interna, del padronato e del Governo, contro i diritti del lavoro, le pensioni, lo stato sociale, i servizi pubblici. Le due cose non sono prive di collegamento, lo sciopero lo vuole mettere allo scoperto: da una parte l'austerity economica contro il lavoro, dall'altra i rubinetti aperti dell'intervento pubblico, come volano economico degli interessi privatissimi ma è ovvio *nazionalmente strategici*. Inoltre la politica estera ha da sempre la funzione di sviare le discussioni, il siamo minacciati siamo impegnati nel conflitto, riportare la pace è da sempre funzionale al richiamo di unità nazionale sotto cui è possibile avere il consenso per i provvedimenti più restrittivi in campo del lavoro e dei diritti civili. Così in Francia con annuncio aperto del presidente Hollande e il varo del jobs act francese.
In italia lo sciopero va alla grande, manifestazioni a Milano, Napoli, Firenze, Bologna, Bergamo, Reggio Emilia ... adesioni di altri sindacati di base, studenti, la comunità curda di Milano, associazioni di difesa beni comuni, gruppi politici ...
Poco risalto mediatico, giornalisti distratti, ma ... il Presidente del Consiglio Matteo Renzi ha prestato attenzione!: "Alcune piccole sigle sindacali, oggi, hanno scioperato contro la guerra. Che guerra? La guerra non c'è! La guerra in Libia non la faremo. Auspico, che si arrivi a regolare la rappresentanza sindacale, in modo che vengano impediti questo genere di scioperi. Se le parti sociali, la Confindustria, non lo fanno, lo faremo noi!"
La guerra che non c'è!
Restiamo anche solo a quella letterale, quella esterna con le armi da fuoco:
- Afghanistan: da gennaio 2002, missione "ISAF", tremila soldati, 52 morti, un fiume di denaro speso;
attualmente missione "Resolute support", 750 militari, costo un milione al giorno
- Iraq: da marzo 2003, seconda guerra del Golfo, missione "Antica Babilonia", 3.200 soldati, 39 morti, fiumi di denaro;
adesso missione "Prima Parthica", 500 militari.
- Libano: 1.220 soldati
- Balcani/Kosovo: 600 soldati
- nel mare libico missioni "Mare Sicuro", "Active Endeavour"
- in Oceano Indiano missione "Atalanta"
- basi militari ad Abu Dhabi e Gibuti
e poi ... Mali, Centrafrica, Palestina, Egitto e altro.
"La guerra non c'è!" - però si acquistano decine di caccia bombardieri F35 made in USA, della Lockheed Martin, costi ipotizzati dai 13 ai 17 miliardi
"La guerra non la faremo!" - ma si ammoderna la flotta militare (una portaelicotteri, dieci lanciamissili, incrociatori) per circa sei miliardi
Considerato che l' Articolo 81, inserito di recente nella Costituzione Italiana, obbliga al pareggio del bilancio statale, tutti questi costi bellici, andranno successivamente, tolti dal bilancio statale e ne faranno, nuovamente le spese, stato sociale, servizi e patrimonio pubblico.
La "guerra che non c'è" e gli affari, che invece ci sono!
In Iraq la zona di occupazione destinata alle truppe italiane è la regione di Nassirya, area dove ENI (azienda di stato) ha opzioni sull'estrazione di petrolio.
Ed è a Nassirya che il 12 novembre 2003, avviene l'attentato che causa 21 morti tra militari e civili.
Tuttora ENI ha interessi in attività dei pozzi di Zubair, SAIPEM per il porto petrolifero di Bassora, il Consorzio Italiano Grandi Imprese (Impregilo, Fincosit, Todini e altri) nel nuovo porto di Al Faw. I militari italiani saranno dislocati attorno alla diga di Mosul, a tutela della Trevi, azienda italiana che ha l'appalto per il consolidamento. Mosul è occupata dalle milizie del Califfato islamico dei tagliagole dell'ISIS, è sulla linea del fronte ... ma "la guerra non c'è"
In Libia ENI e altre 130 aziende di vari settori (SNAM, SAIPEM, Finmeccanica, Beretta, Ansaldo, Edison, Impregilo, Bonatti, Telecom, Iveco...) vogliono riprendere il controllo dei lavori pattuiti con il precedente presidente Gheddafi e fermati dai bombardamenti NATO e dalla successiva guerra civile. Il Segretario di Stato USA John Kerry ha detto che si aspetta l'impegno di 5.000 militari italiani per "stabilizzare" il paese... ma "la guerra in Libia non la facciamo!"
In Kosovo: centrale elettrica di Kosovac, autostrade Pristina-Skopje e Morina-Merdane ...
In Afghanistan: miniere, marmo, infrastrutture ...
In Egitto Renzi incontra il generale golpista Al Sisinel novembre 2014, "Egitto partner strategico". Nel marzo 2015, guidati dal viceministro allo sviluppo economico Carlo Calenda, esponenti di 170 aziende italiane vanno in Egitto per stringere accordi economici. ENI c'è, per i pozzi nel delta del Nilo, per i nuovi giganteschi giacimenti di gas off-shore davanti alle coste egiziane.
Nel gennaio 2016 il ricercatore universitario Giulio Regeni, che si interessava dei sindacati indipendenti
in lotta contro i padroni e il regime militare, viene sequestrato, torturato per giorni ed assassinato. "Incidente stradale" dichiara la polizia egiziana. La guerra c'è, eccome!
Continuiamo la mobilitazione, tagliamo le spese militari, difendiamoci dal blocco militar-industriale sanguinario che ci governa.

DIARIO DEL TAV

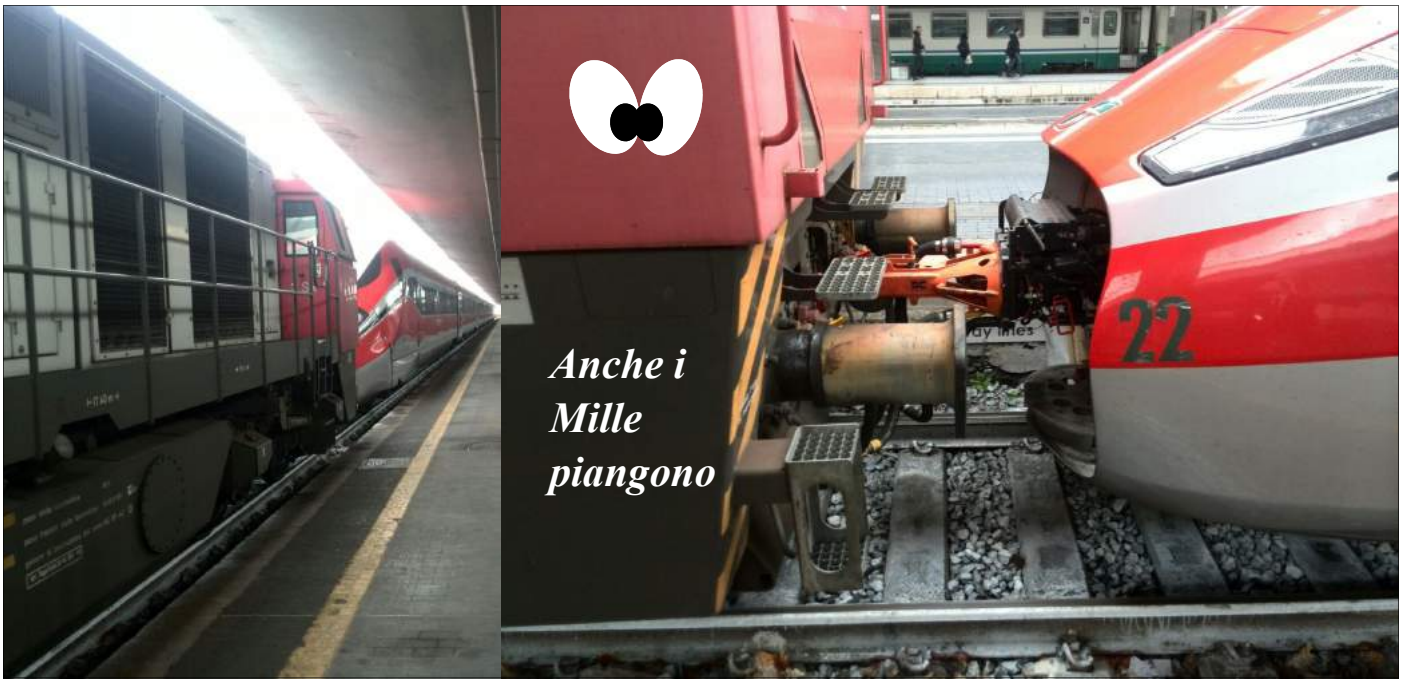
Il fenomeno TAV è interessante perché va al di là del progetto trasportistico e denuncia alcuni vizi del sistema economico e di potere in cui viviamo immersi. Uno di questi vizi che sta dilagando è la criminalizzazione di ogni dissenso; un altro, strettamente correlato, è l'autoritarismo che sta diventando sempre più strumento di gestione politica ordinaria del disagio crescente.

Caso emblematico di criminalizzazione è la decisione dei giudici di Torino per gli arresti domiciliari a due militanti e obbligo di firma per altri quattro: motivati per l' "assedio" di due auto dei carabinieri nel settembre scorso a Bussoleno dopo una manifestazione. Le accuse rivolte parlano da sole della risibilità della cosa: concorso in minaccia, oltraggio a pubblico ufficiale e rifiuto di fornire le generalità. Non vi fu alcuna violenza che giustifichi addirittura gli arresti. Ma lo scopo non è neanche quello giudiziario del rigore o l'intimidazione, piuttosto quello di dare un pretesto ai media per continuare la campagna che equipara il dissenso al crimine e all'illegalità. Che poi la *legalità* sia diventata uno strumento di ingiustizia è un altro capitolo di cui dovremmo parlarne molto di più. Neppure fa tanto effetto l'illegalità vera delle infiltrazioni mafiose in tutti i cantieri di grandi opere che ormai è divenuta routine; è davvero paradossale che forze dell'ordine ed esercito siano in Val Susa a proteggere, dai cittadini che difendono la loro terra, i cantieri in cui la presenza della mafia è ben documentata,.

Caso piccolo ma emblematico dell'involuzione politica e culturale in cui affondiamo è l'appello a provvedimenti sempre più autoritari e antidemocratici come a Firenze fa addirittura la CISL per sostenere i lavori TAV: "Il blocco dei lavori Tav a Firenze è ormai un'emergenza, ci vuole un commissario straordinario che abbia il compito, interfacciandosi con i vari enti e organismi coinvolti, di sbloccare in tempo reale tutti gli ostacoli e portare a termine l'opera il prima possibile." A parlare così sono il Segretario generale aggiunto della Cisl Toscana, Ciro Recce e il Segretario della Fit-Cisl Toscana Stefano Boni. Lo scenario di ignoranza politica è sempre lo stesso, nessuno si chiede davvero perché i lavori in queste grandi opere vadano così lentamente, nessuna analisi del progetto che evidenzierebbe l'insostenibilità dell'opera, nessuna attenzione al quadro disastroso di corruzione e connivenze politico mafiose; l'unica cosa importante è che i lavori vadano avanti ad ogni costo, anche invocando una figura d'eccezionalità come il "commissario". Si vuol cancellare dalla memoria che proprio la Corte Costituzionale ha stigmatizzato il ricorso al *commissario* per la realizzazione della linea Tav Napoli-Bari previsto nello "Sblocca Italia". Il giochino funziona pompando agli occhi dell'opinione pubblica l'inevitabile intreccio di malaffare, in modo qualunquistico, quello che sembra *far piovere* illegalità da rubagalline e che fa fare segni della croce alla casalinga di Voghera, allora si invoca le norme colabrodo e la necessità dell'uomo forte, che ovviamente per essere tale deve poter operare eslege (non rispondere agli organismi di controllo e alle norme previste); accantonata così la legalità ordinaria, si ha mano libera a fare come ci pare. Nessuna memoria di quanto accaduto altrove, dove questa figura è servita solamente ad aggirare regole esistenti e controlli che avrebbero evitato lo sfacelo di progetti inutili e dannosi; il pensiero va proprio a Venezia, alla realizzazione del MOSE, dove la figura del commissario è servita a imporre un sistema clientelare e criminale, disastroso per le casse pubbliche.

Davanti al fallimento della cura immaginata per uscire da una profonda crisi di disoccupazione che affligge l'Italia, le grandi opere inutili hanno ormai dimostrato la loro inadeguatezza, la loro funzione antikeneisiana (non danno lavoro), anziché distribuire reddito aumentano la concentrazione della ricchezza. Che si sostenga una figura autoritaria e antidemocratica come il "commissario" persino da parte di un sindacato ci fa chiedere da che parte stiano i sindacati confederali, quale sia oggi la loro funzione.

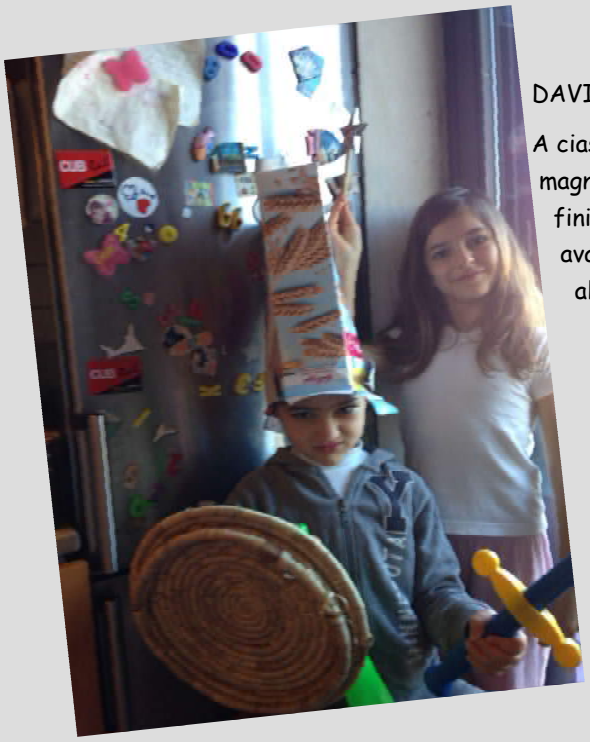
Comitato NoTAV Firenze



L'incursione di CubRail nelle vostre case alla conquista di cappe, frigoriferi, lavagnette, manubri - 2

CRUCITTO - Precisione millimetrica

KARKAN CERCA CASA - Brianza sobria



DAVID LEONI -

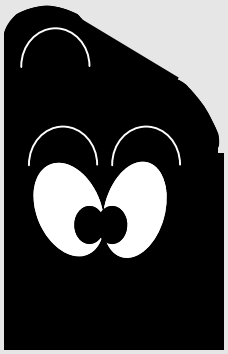
A ciascun leoncino il suo magnete (e mica è finita, è solo un avamposto, ce ne sono altri tre)

BART - Sul manubrio ...

E DI QUESTO LOC SUPERPROTETTO CHE NE DITE?

ONIDONE -

Onidino, il dominatore del frigo!

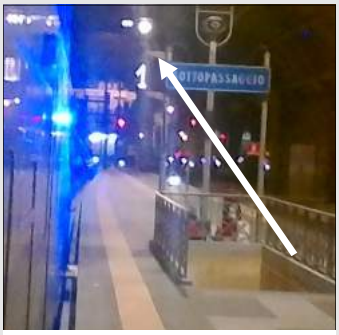


Cargo Style IX

(continua dai numeri precedenti)

Che cos'è il Cargo Style

Il *Cargo style* ha origine dalla caratteristica dei fanali di testata di molti treni merci di circolare con una lampadina fulminata o mancante del tutto; in seguito, come dimostra questa rubrica, il verbo Cargo Style s'è diffuso contagiando i segnali bassi, ripetitori di partenza e loco di tutte le divisioni. Rappresenta un simbolo di degrado, mancato rispetto RS e delle norme di sicurezza, menefreghismo, scarsa professionalità, tutti indicatori che contribuiscono ad ammazzare il nostro lavoro.



Pure l'Indicatore di partenza a Mi C.le ...

CONTINUATE AD INVIARCI LE VOSTRE FOTO E SEGNALAZIONI

Seregno

E il segnale PF di Ge PP fisso su "frenate"?

Le denunce di Amnesty International

I BAMBINI CHE LAVORANO PER I NOSTRI SMARTPHONE, TABLET E PER LE AUTO ELETTRICHE

Il 50% della produzione mondiale di cobalto arriva dalla Repubblica Democratica del Congo (RDC). La domanda cresce del 5% all'anno. Il cobalto serve a fabbricare le batterie di tutti i materiali elettronici portatili (tablet, ecc.) ma anche le auto elettriche. Amnesty International ha pubblicato il rapporto «*Voilà pourquoi on meurt ; les atteintes aux droits humains en RDC alimentent le commerce mondial du cobalt*». Nelle miniere *congolesi bambini e adulti lavorano in condizioni estremamente pericolose, senza alcun utensile adeguato né protezioni, a piedi e mani nude con martello e scalpello, senza casco e maschera.*

La polvere di cobalto è estremamente tossica a la sua inalazione può portare a malattie polmonari mortali. Nelle miniere artigianali clandestine i tunnel sono mortali; oltrepassano la profondità autorizzata e crollano trasformandosi in una trappola. I morti (nel 2015 almeno 80) spesso non vengono restituiti ai familiari.

I bambini si ritrovano a lavorare spesso per più di 12h di fila, restando talvolta 24h nel fondo della miniera; lavorano in un caldo fortissimo o sotto la pioggia trasportando sacchi da 20 a 40 kg. Senza indumenti protettivi si ammalano e rischiano la propria vita per guadagnare tra 1 e 2 dollari al giorno, che si fanno spesso prelevare dalla polizia. Non denunciano questo racket perché il loro lavoro è illegale.

Il rapporto di Amnesty International del 16 gennaio 2015 denuncia che le grandi marche non effettuano i controlli necessari al fine di evitare che il cobalto utilizzato non sia estratto da bambini e non indagano concretamente sulle violazioni dei diritti umani.

Il rapporto ricostruisce il percorso del cobalto estratto nella RDC attraverso la Congo Dongfang Mining (Cdm), interamente controllata dal gigante minerario cinese Zheijang Huayou Cobalt Ltd (Huayou Cobalt), il cobalto lavorato viene venduto a tre aziende che producono batterie per smart phone e automobili: Ningbo Shanshan e Tianjin Bamo in Cina e L&F Materials in Corea del Sud. Queste ultime riforniscono le aziende che vendono prodotti elettronici e automobili.

Ai fini della stesura del rapporto, Amnesty International ha contattato **16 multinazionali che risultano clienti delle tre aziende** che producono batterie utilizzando il cobalto proveniente dalla Huayou Cobalt o da altri fornitori della Repubblica Democratica del Congo: Ahong, Apple, BYD, Daimler, Dell, HP, Huawei, Inventec, Lenovo, LG, Microsoft, Samsung, Sony, Vodafone, Volkswagen e ZTE. Una ha ammesso la relazione, quattro hanno risposto che non lo sapevano, cinque hanno negato di usare cobalto della Huayou Cobalt, due hanno respinto l'evidenza di rifornirsi di cobalto della RDC e sei hanno promesso indagini.

Amnesty: *Secondo l'Unicef, nel 2014 circa 40.000 bambini lavoravano nelle miniere delle regioni meridionali della Repubblica Democratica del Congo. Prevalentemente, nelle miniere di cobalto. Come Paul, 14 anni, orfano. È uno degli 87 minatori o ex minatori incontrati da Amnesty International in vista del rapporto. Ha iniziato a lavorare nella miniera a 12 anni. Ha già i polmoni a pezzi: "Passo praticamente 24 ore nei tunnel. Arrivo presto la mattina e vado via la mattina dopo. Riposo dentro i tunnel. La mia madre adottiva voleva mandarmi a scuola, mio padre adottivo invece ha deciso di mandarmi nelle miniere".*

***Il cobalto** è al centro di un mercato globale privo di qualsiasi regolamentazione. **Non è neanche inserito nella lista dei "minerali dei conflitti"** che comprende invece oro, coltan, stagno e tungsteno.*

CALAIS, SGOMBERATA LA PIÙ GRANDE BIDONVILLE D'EUROPA

"Inferno", "giungla", sono i termini con cui viene definita la più grande bidonville d'Europa, quella di Calais, nel nord della Francia. Vi stazionavano da 6000 a 7000 profughi, quasi tutti in attesa di tentare il passaggio nel Regno Unito. Lo sgombero con le ruspe di una parte consistente, annunciato e rinviato più volte, è avvenuto.

Con cifre simili la baraccopoli non poteva che autogestirsi i "servizi". Sono spuntati negozi di alimentari, discoteche, negozi sportivi, luoghi di culto, scuole, botteghe di barbieri, uffici giuridici, ristoranti, teatri.

Sono nati i quartieri etnici, da quello afgano a quello sudanese. Infiniti gli episodi di violenza all'interno del campo, vittime soprattutto donne e minori.

MAURITANIA

Il viaggio di Jodi

Jody MacDonald ha viaggiato attraverso il deserto della Mauritania fino al mare. 700 kilometri su un treno merci.
"E 'stato un viaggio sporco e scomodo, ma unico e incredibilmente eccitante", dice Jody. Ha viaggiato con uno dei treni merci più lunghi del mondo attraverso la Mauritania per circa 30 ore. Il treno parte dalle miniere di ferro nel nord e raggiunge l'Atlantico .
Per i residenti delle comunità isolate dell'interno della Mauritania il treno rappresenta spesso l'unico modo per raggiungere la costa. Alcuni viaggiano direttamente sul carico, con pochi soldi si può un posto a sedere su una panca di legno.
700 kilometri di binari attraverso un territorio che è il doppio di quello della Francia, la maggior parte di sabbia e deserto.
"Siamo finiti in una enorme tempesta di sabbia. In pochi minuti, il vento ha raggiunto una velocità di oltre 100 kilometri all'ora. Mi sferzava in faccia come carta vetrata. Solo dopo qualche tempo sono stato in grado di raggiungere l'interno della locomotiva. La cabina era piena di vetri rotti".

AIUTACI ! SOSTIENICI ! SIAMO AUTOFINANZIATI !
postpay n. 4023600610984736 intestata a Francesco Mesiano

Regno Unito

AGENTE SOLO A PLIMOUTH

Il 3 aprile un treno della Great Western Railway ha tamponato a bassa velocità un altro convoglio fermo alla stazione di Plimouth. 19 feriti.

USA

SCONTRO A CHESTER

La mattina del 3 aprile il treno Amtrak Palmetto 89 da New York a Savannah, in Georgia, si è scontrato a Chester (sud di Philadelpia) con una gru che si trovava sopra i binari; il loc è deragliato. Morti due occupanti della gru.

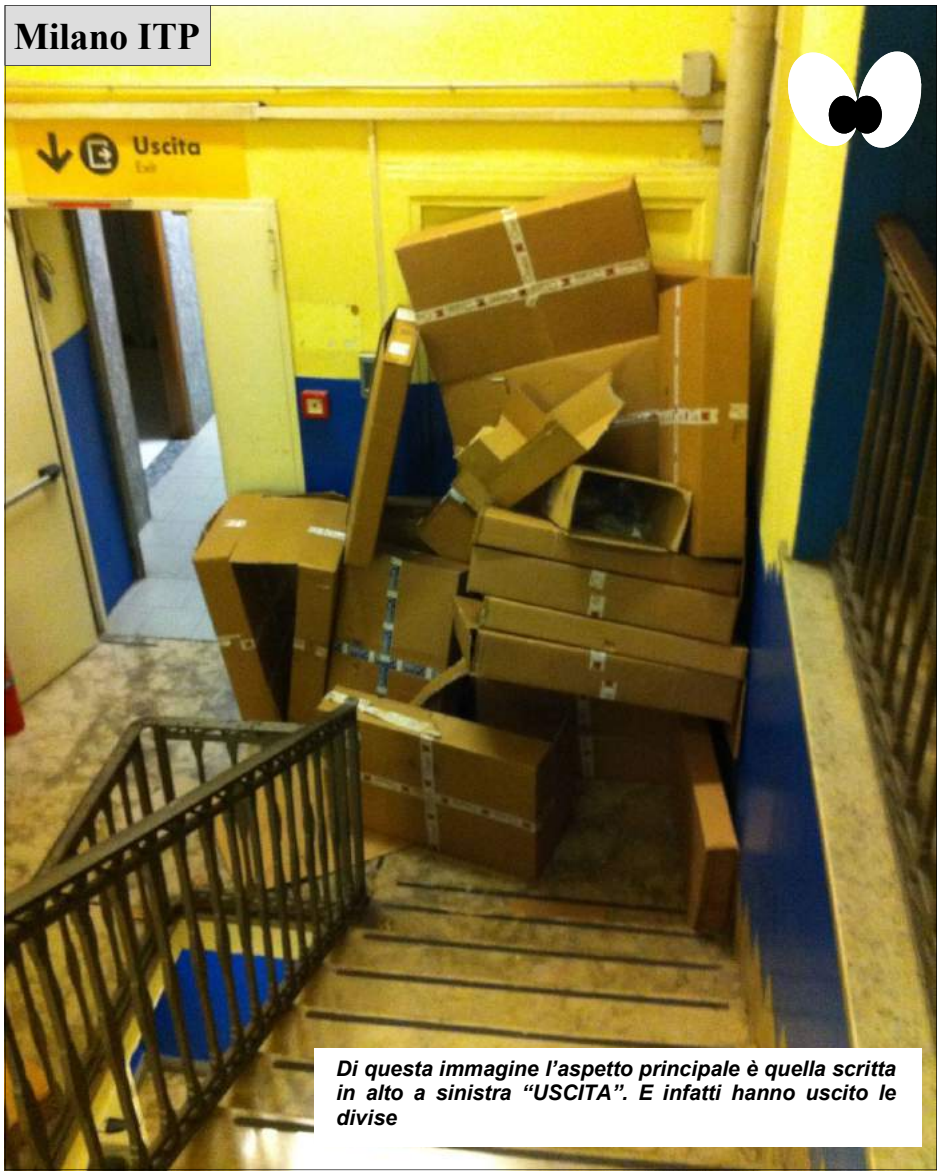
Sedicesimo aggiornamento

Codici ingresso salette PdM

Alessandria	**3825A**
Bergamo	**7878**
Bologna Centrale	**310376C**
Bologna Mascarella	**1111C**
Chiasso saletta SBB	**1291**
Civitavecchia ***smartcard uff. verifica***	
Cremona	**2871A**
Domo DPV Pax	**1361E**
Domo saletta TMR	**461279*A**
Firenze CM	**301211**
Firenze CM ***bagni PdM***	**3136E**
Firenze Rifredi	**560280**
Firenze SMN	**2135E**
Gallarate	**2386**
Genova Brignole	**4112**
Genova PP ITP	**2345**
La Spezia	**1210*A**
Lecco Maggianico	**070576E**
Livorno Centrale	***smartcard***
Lucca	**246790E**
Mantova	**246810E**
Mestre IA	**6134E**
Milano Centrale *scala C*	**102**
Milano Centrale *scala E*	**123**
Milano Lambrate	**1E**
Milano Parco Centrale	
Cancello	**2584**
Milano Porta Garibaldi	**2356E**
Milano Rogo	***2871**
Milano San Cristoforo	**132351E**
Milano Smistamento	
PM centro	**1956**
Modane *entrata*	**2009**
Modane *uscita*	**000**
Novara	**4455E**
Novara Boschetto *later*	**1234E**
Novara Boschetto	**26461E**
Orbassano	**26463**
Parma	**353**
Padova *(cancello)*	**8035E**
Padova DTR	
1° binario	**2512**
porta corridoio	**0601**
Parma DPV	**3521**
Pavia	**1234**
Pescara	**537180**
Piacenza	**002006**
Pisa Centrale	**201400**
Pistoia	**246790E**
Roma Termini	
via Giolitti 42	**9864B**
Rimini	**347C**
Rimini DL	**353C**
Roma Ostiense	**2336**
Savona	**4112**
Torino Porta Nuova	**7681**
Torino Smistamento	**5256**
Verona PN	**1364E**
Ventimiglia	**2015**
Voghera	**1423E**

Genova

Milano ITP



Di questa immagine l'aspetto principale è quella scritta in alto a sinistra "USCITA". E infatti hanno uscito le divise

I CODICI D'ERRORE DELLE APPARECCHIATURE SCMT

Ansaldo *(Il continua dal numero precedente)*

D_APPUNTAMENTO Distanza dal prossimo PI in appuntamento
D_OBIETTIVO Distanza obiettivo
NID_PI_SUCCESSIVO Identificativo del prossimo PI in appuntamento
Q_REAZIONE Reazione in caso di mancato appuntamento

ERRORE PRIMARIO SU MIM	TESTO DA VISUALIZZARE	CODICE ERRORE SECONDARIO		REAZIONE SSB
14	Guasto a terra	1	n totale non uguale per tutte le boe del punto informativo	Nessuna (errore non vitale)
		2	nPig delle boe del PI non ordinate correttamente	
		3	incongruenza nei campi N_PIG,M_TOT delle boe del PI	
		4	incongruenza nei campi NID (NID_MACROAREA o di NID_AREA o di NID_PI) tra le boe del PI	
		5	incongruenza nei campi msst tra le boe del PI	
		6	campi dello header esclusi (N_VERSIONE e NID_PACKET di H44 fuori range tra le boe del PI	
		7	campi del body fuori range tra le boe del PI	
		10	Errore verso del PI sconosciuto (il PI è scartato)	
		11	Errore Boe ricevute insufficienti oppure incongruenti	
		12	NID PI SUCCESS non coerente in pacchetto 'A' ridondante	
		13	Q VERIFICA APPUNT non coerente in pacchetto 'A' ridondante	
		14	Q REAZIONE non coerente in pacchetto 'A' ridondante	
		15	Q VERIFICA APPUNT non coerente in pacchetto 'P' ridondante	
		16	Q REAZIONE non coerente in pacchetto 'P' ridondante	
		17	D APPUNTAMENTO non coerente in pacchetto 'R' ridondante	
		18	NID PI SUCCESS non coerente in pacchetto 'R' ridondante	
		19	Q VERIFICA APPUNT non coerente in pacchetto 'R' ridondante	
		20	Q REAZIONE non coerente in pacchetto 'R' ridondante	
		21	D APPUNTAMENTO non coerente in pacchetto 'L' ridondante	
		22	NID PI SUCCESS non coerente in pacchetto 'L' ridondante	
		23	Q VERIFICA APPUNT non coerente in pacchetto 'L' ridondante	
		24	Q REAZIONE non coerente in pacchetto 'L' ridondante	
		25	D APPUNTAMENTO non coerente in pacchetto 'FV' ridondante	
		26	NID PI SUCCESS non coerente in pacchetto 'FV' ridondante	
		27	Q VERIFICA APPUNT non coerente in pacchetto 'FV' ridondante	
		28	Q REAZIONE non coerente in pacchetto 'FV' ridondante	
		29	D APPUNTAMENTO non coerente in pacchetto 'FP' ridondante	
		30	NID PI SUCCESS non coerente in pacchetto 'FP' ridondante	
		31	Q VERIFICA APPUNT non coerente in pacchetto 'FP' ridondante	
		32	coerenza dei campi 'NID PI SUCCESS' e 'D_APPUNTAMENTO'	
		33	D APPUNTAMENTO' non coerente in pacchetto 'A' ridondante	

ERRORE PRIMARI O SU MIM	TESTO DA VISUALIZZARE	CODICE ERRORE SECONDARIO		REAZIONE SSB
14	Guasto a terra	34	D APPUNTAMENTO non coerente in pacchetto 'P' ridondante	Nessuna (errore non vitale)
		35	NID PI SUCCESS non coerente in pacchetto 'P' ridondante	
		36	errore dati su comando configurazione TX antenna	
		40 41 42	Errore: ricevuta velocità fuori range in CMT+RS	
		43 44	Errore: ricevuta funzione Obiettivo errata in CMT+RS	
		45	Errore: non ricevuto valore di InFill in CMT+RS	
		49	Errore: consistenza dati proveniente da PI di tipo N SF CMT	
		50	Errore: ricevuta velocita' fuori range in CMT+RSC	
		51	Errore: troppi PI errati consecutivi	
		52	Errore: L_PACKET inconsistente	
15	Guasto a terra	1	incongruenza nei campi N_PIG,M_TOT delle boe del PI	Nessuna (errore non vitale)
		2	nPig delle boe del PI non ordinate correttamente	
		3	n totale non uguale per tutte le boe del punto informativo	
		4	totale non noto	
		5	campi dello header esclusi (N_VERSIONE e NID_PACKET di H44) fuori	
		6	Errore verso del PI sconosciuto (il PI è scartato)	
		7	Errore Boe ricevute insufficienti oppure incongruenti	
		8	Errore: L_PACKET inconsistente	
16	Guasto a terra	1	incongruenza nei campi mDup tra le boe del PI	Nessuna (errore non vitale)
		2	incongruenza nei campi msst tra le boe del PI	
		3	incongruenza nei campi NID(NID_MACROAREA o di NID_AREA odi NID_PI)	
		4	incongruenza nei campi N_PIG,M_TOT delle boe del PI	
		5	nPig delle boe del PI non ordinate correttamente	
		6	n totale non uguale per tutte le boe del punto informativo	
		7	campi dello header esclusi (N_VERSIONE e NID_PACKET di H44) fuori	
		8	Errore verso del PI sconosciuto (il PI è scartato)	
		9	Errore Boe ricevute insufficienti oppure incongruenti	
		10	Errore: L_PACKET inconsistente	
		11	Il PI non è integro	
		12	campi del body fuori range tra le boe del PI	
17	Versioni SSB/SST non compatibil		Non esiste errore secondario	Nessuna (errore non vitale)
18	Guasto a terra		Non esiste errore secondario	Nessuna (errore non vitale)
19	Guasto a terra	1	Stato del telegramma pari a D	Nessuna (errore non vitale)
		2	Stato del telegramma pari a E	
		3	Stato del telegramma pari a S (tel perso)	
20	No treno fermo	0	Violazione della condizione di treno fermo	Arresto
		1	Commutazione da cabina abilitata a cabina non abilitata a treno in movimento	

continua

CUBacheca

ABBONAMENTI A CUB RAIL
comprese spese di spedizione ed eventuali opuscoli

GIORNALE CARTACEO

12 EURO (un anno, 6 numeri)

Iscritti CUB: 5 euro/anno
Iscritti Cassa di Solidarietà: 5 euro/anno
Iscritti CUB e Cassa di Solidarietà: GRATUITO

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

Contatti: **cubrail@libero.it**

GIORNALE PDF

Contributo minimo: 6 euro
Condizione: impegno formale all'eventuale divulgazione via mail del file Pdf solo dopo 30 giorni dall'uscita

NUMERI ARRETRATI

COPIA CARTACEA: tutti i numeri esclusi 0, 1, 9, 11, 19, 25, 31 *(esauriti)*

RICHIEDILI SCRIVENDO AL NOSTRO INDIRIZZO MAIL: cubrail@liberomail.it

COPIA PDF: tutti i numeri compreso il numero 0
Scaricabili dal nostro sito: cubferrovie.altervista.org/pagina-cubrail/

COME ABBONARSI rivolgendoti agli attivisti negli impianti oppure recandoti in Posta e facendo una ricarica sulla **Postpay n. 4023600610984736 intestata a Francesco Mesiano**

(costo aggiuntivo di 1 euro); successivamente invia 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 !)

Il giornale in trasparenza
ABBONATI al 1.4.2016

TRENITALIA e RFI		TRENORD	
Milano itp	96		
Firenze	46	Milano	8
Roma	11	Brescia	7
Genova itp	8	Lecco	4
Pisa	6	Bovisa	2
Ragusa	6	Gallarate	2
Brescia	5	Bergamo	1
Verona	4	Cremona	1
Genova	3	Laveno	1
Livorno	3	Sondrio	1
Lucca	3	Voghera	1
Trieste itr	3		
Torino	3		
Ancona	2	DB SCHENKER	1
Arezzo	2		
Bari	2	NTV	1
Bologna	2		
Grosseto	2	SERFER	1
Milano IMC	2		
Novara	2	TILO	1
Reggio C	2		
Treviso	2	*non ferrovieri/ pensionati/ simpatizzanti*	*19*
Acireale	1		
Acqui Terme	1		
Asti	1		
Caltanissetta	1	*Associazioni*	*4*
Campobasso	1		
Caserta	1	*Biblioteche*	*1*
Catania	1		
Chivasso	1		
Messina	1	*ABBONATI PDF: 10*	
Milano Appalti	1		
Milano Assist.	1		
Padova	1	*MAILING LIST CUB RAIL: 85 nominativi*	
Rapallo	1		
Sassari	1		
Venezia	1		
Viareggio	1	*VISITE AL SITO CUB RAIL: 233*	
Viterbo	1		

Il 6 gennaio 2016 è nata ADELE, figlia di Chiara e Stefano Voredini, macchinista Iesu Milano ed abbonato sostenitore CubRail.

BENVENUTA, ADELE!

IL MEGLIO DAL WEB

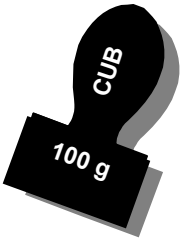
Capopopolo arringa i tacchini ultras: un coro così non si era mai sentito [Lastampa.it]

Rubano pecore e si ribaltano con l'auto sulla SS 170 [Andriaviva.it]

Friburgo: il violentatore della mucca fuggiva su un trattore rubato [CdT.ch]

25 posti assurdi per fare la pupù [Tio.ch]

IL CUB etto



Se è di ghiaccio te lo infili... si scioglie e fa solo bene;
se è di porfido, lo tiri e fa solo male;
se gira, è l'indicatore di deviatoio;
se è questo giornale, spera di non finirci scritto sopra, ne uscirai a pezzi.

Inserto umoristico satirico del giornale di collegamento tra i ferrovieri

Dopo l'ultimo Cubetto

DILAGA L'ALLARME INFILTRATI NEI GRUPPI-COLAZIONE CON LA BANCONOTA DA 50 EURO INTERE. PROTESTANO I PAGATORI DI CAFFE': "ORA BASTA, IDENTIFICARE I NUMERI DI SERIE, LA BANCONOTA E' SEMPRE QUELLA". L'ALLARME DI MAX BRACCIA: "IO INTANTO PAGO, MA ADESSO CHI FERMERA' LA MUSICA? L'ARIA STA DIVENTANDO ELETTRICA". LA DIRIGENZA: "INTERVERREMO, TAGLIEREMO LA CONDOTTA".

GLI ENIGMI DI MASTROGUZZETTA

MA COS 'E PAZZI !
PISCARA: SALTILLU CAMMARIERE C'U CANNOLU SICILIANU!

ANDRIA: RIBALTARU 'NA MATIZ CU QUATTRU PECURI 'INTRA E NUN GUIDAVA ALESSIO?!

E 'A VACCA 'E FRIBURGU???

CLASSIFICA DINAMICA UFFICIALE ITP MILANO

Top 10 febbraio - aprile 2016

1. Calò che pubblica la lista nera dei mancati aggiornatori di Whatsapp
2. Continuava a non avere nessuno
3. Il contagio della moda di girare coi cinquanta interi nei gruppi-colazione dopo l'ultimo Cubetto
4. 'U sapìa
5. La smentita ufficiale di Alessio da Chivasso che nega di avere la Matiz (il modello dell'auto ribaltatosi in Puglia con 4 pecore dentro) e tantomeno di trovarsi in Puglia
6. Il riposo del capopopolo Cuconato con la coppola
7. La crisi esistenziale di Claudio Barone nel sottopasso di Verona
8. M'u sentia
9. Giovanni da Novara mondo cane teng sèmpr fàm
10. Panico a Pescara, colazione al "Venezia" col cameriere esatto sosia del Saltillo stessa voce ma col ciuffo alla Elvis

C'ERA UNA VOLTA
LA FERROVIA DEGLI ANIMALI

Era bellissima, era viva, ovvero l'esatto opposto di quella attuale. L'identificazione con un animale era quanto di più simpatico e naturale ci fosse. Per questo i cinici ed asettici "manager" di oggi l'hanno voluta distruggere. Ripercorriamola insieme

ANIMALE DI QUESTO NUMERO
3 - Il GRILLO

Il «Grillo» *(da non confondersi con Peppone RLS di Torino Regionale Piemonte)* era una cassetta trasportabile data in dotazione al PdM nei loc tradizionali (424, 636, 645) non muniti di condotta a 78 poli che venivano assegnati ai treni navetta per carenza di locomotori modificati (646, 632, 633, 652). Aveva i pulsanti di apertura e chiusura porte e veniva collegata con due cavi ai coltelli del Bipolare, mentre un altro cavo scorreva lungo il corridoio, usciva dal finestrino posteriore e veniva collegato ai morsetti dell'accoppiatore della prima vettura. In tal modo il PdM comandava le porte dalla cabina di guida.

BELGIO
Scontro … interno

Furgone centrato da un locomotore di manovra su un attraversamento.
Nulla di strano, se non che il furgone è di Infrabel, la RFI belga.

BELGIO

Vetro sfondato con una traversina. Quando gli imbecilli non hanno nazione, o del vandalismo dei coglioni. Sarà per scacciare la noia? Siam pronti a scommettere che i deficienti dopo l'«impresa» si saranno fatti pure il selfie. Qui siamo a Dendermonde.

[witter.com/StationschefBMO]

D'ANTICA SAGGEZZA
Di Cosimone li versi

L'alacre sindacalista di ventura
Legge la relazione introduttiva
Al congresso della FLAICA CUB
Annota il testo e scambia opinioni.
Per ora nihil sub sole novi.
Per ora.

L'eroico sindacalista di ventura
Discende trionfante tra gli applausi
La collina faticosamente scalata.
Caldo boia, vorrebbe
Un bel chinotto fresco.

Trovato il deterrente al virus Zika: il vaccino Scrok/ITP Milano

TIENDA

LIBRI

Pippo Gurrieri
Battaglie e sconfitte dei ferrovieri ragusani
Sicilia Punto L
Euro 15
(Abbonati Euro 9)

LIBRI

Demetrio Vallejo

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

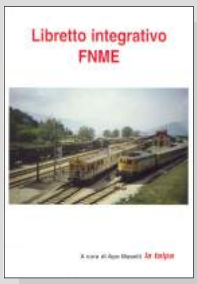
LIBRI

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

Atti del convegno
La repressione nei luoghi di lavoro 29.10.14
Euro 4

LIBRI

Sonno e lavoro a turni

La talpa
Euro 3

LIBRI

Quaderno CubRail 1
Roberta Bottaro, Lavoro a turni e macchinisti

Euro 3
(Abbonati gratuito)

LIBRI

Quaderno CubRail 2
1877 La grande insurrezione dei ferrovieri statunitensi
Euro 3
(abbonati Gratuito)

LIBRI

Graziano Giusti
La Rivoluzione dal basso. Dagli IWW ai Comunisti dei Consigli (1905-1923)QPM Euro 10
(Abb.6)

VIDEO

Quando combattono gli elefanti
Euro 7

CD MUSICALE

Canto Funesto
3 marzo 1944
Balvano
Euro 5

BANDIERA

BANDIERA CUB RAIL
80 x 140 cm **Euro 15**

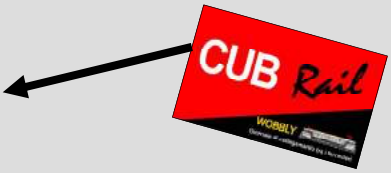
ADESIVO

Salvaschermini CUBRAIL per SCMT
Euro 1
(abbonati gratuito)

prezzi comprendono le spese di spedizione. Per richiedere info e materiale scrivi a:
cubrail@libero.it

PENNINO CUBRAIL
Per navigare con tablet, i-phone, ecc.
COLORI ASSORTITI
EURO 1,5 ***(abbonati gratuito)***

TORCIA
COLORI ASSORTITI
EURO 1,5
(abbonati gratuito)



MAGNETE CUB RAIL

Ottimamente rifinito, immancabile sulla parete del frigo di casa
EURO 3
ABBONATI 1,90

....FAI UNA DORMITA DI TRE GIORNI, POI RISORGI E SEI DI NUOVO DISPONIBILE!
MA... NON MI SPETTA L'ULTIMA CENA?
MA DAI! QUELLO ERA UN CONTRATTO DI DUEMILA ANNI FA!
MARCHIO

“Casey Jones” a Lac Mégantic

Come all railroaders cause you need to hear
A story bout a fellow Engineer.
Tom Harding is hoggers name
And for the crimes of Ed Burkhart they are tryin to blame.

Ol’ fast Eddie’s train blew up a town,
he trying to spread the disasters around,
Wisconsin, Quebec and overseas.
They want to frame our brother, while he runs free.

While the town of Lac-Mégantic was up in flames,
He said he saw nothing wrong with a one man train!
The Government said “run em with one employee,”
And this oil boom is making a ton of cash for me.

The people of Lac-Mégantic said it was not fair
For fast Eddie to go around railroadin’ everywhere.
Buyin’ short-lines just to run em’ in the ground,
Making arrogant statements while we burn to the ground!

Down in the good ol’ US of A,
There’s a fight going on today.
On a Short-line in Ohio land,
The W&LE wants to run one man.

Negotiations have been going on for a long time,
The workers have already been out on the picket line,
The talks are stalled and at a Stalemate,
Because the one man man plan they won’t negotiate!

So people of Ohio, you’d better listen up!
What town do you want the railroad to blow up?
There’s was nothing safe about a One man train
When poor Lac-Mégantic was up in flames!

[CHORUS]
Old fast Eddie blew up a town,
Now they want to spread disasters around,
A one man train it is not safe!
Say NO to the route the railroads want to take!

While the unions are fighting in Washington Town,
We better get some boots down on the ground.
Federal law trumps law in the states,
All the tools in the box, is what it’s gonna take.

So Listen to the moral of this story,
Like Casey Jones of old in History.
The worker gets the blame, especially if their dead,
Cause the Railroads and the Government sleepin the same bed!

Casey Jones there’s a lot of them around,
Casey Jones won’t put the reverser down.
Casey on the W&LE,
Is dyin for a bit of solidarity!

Ferrovieri venite tutti, fermatevi ad ascoltare
Una canzone su un macchinista nel bisogno.
Tom Harding è il nome in lista del compagno
E per i crimini di Ed Burkhart lo voglion incolpare.

Il treno del vecchio Eddie veloce fece scoppiare una città,
Ma lui ci prova ancora a diffondere disastri in quantità:
Wisconsin, Quebéc e perfino lontano oltremare,
Lui libero se ne va e il nostro fratello vogliono incastrare.

Mentre la città di Lac Mégantìc nelle fiamme era avvolta,
Lui diceva di non vedere nulla di male nell’Agente Solo!
E il governo ripeteva “mandate sul treno un uomo a volta”,
Ci guadagno soldi a palate col petrolio bollente esploso.

La gente di Lac Mégantìc disse che era ingiusto
Perché Eddie veloce coi suoi trenini prova gusto,
Si prende ovunque tratte brevi con libera mano,
Lancia arroganti proclami mentre noi qui bruciamo!

Laggiù nei buoni vecchi Stati Uniti d’America
Si combatte oggi una battaglia storica.
Qui in una piccola linea in terra d’Ohio,
La W&LE vuole alla guida un uomo solo.

I negoziati sono trascorsi, durevoli per un bel po’,
I lavoratori hanno messo i picchetti in ballo,
Sono fermi ora i discorsi e i tavoli allo stallo.
Perché al piano dell’uomo solo loro ribatton di no!

Allora meglio se ascoltate, uomini e donne dell’Ohio!
Quale futura città volete che la Ferrovia mandi in aria?
Niente era in salvo con un uomo solo al clic della leva
Quando la povera Lac Mégantìc in grandi fiamme ardeva

[CORO]
Il vecchio Eddie veloce ha fatto esplodere una città,
Vogliono che i disastri sian più d’uno,
Un convoglio ad Agente Solo non è sicuro!
Dite NO agli altri tratti che la Ferrovia ancor vorrà.

Mentre a Washington combattono i sindacati,
Convien che piedi a terra noi siam scesi in corsa.
Se le leggi federali la legge sormontano negli Stati,
Altro non ci occorre che i nostri arnesi in borsa.

Allora la morale ben ascolta della storia,
Come il Casey Jones indietro nella memoria,
I lavoratori prendono la colpa, meglio poi se da morti,
Perché Ferrovia e governo dividono, sai, gli stessi letti!

Ci sono a iosa “Casey Jones” qui e lì,
Casey Jones giammai la loco lascerà
Casey si trova pure alla W&LE,
E muore per un poco di solidarietà!

John Paul Wright

NOTE: vedi pagina 19