# Crevalcore, 7 gennaio 2005, ore 13,00 - 17 morti e 80 feriti

**STRAGI CON UN PERCHÉ (comunicato Cub-Trasporti del 8 gennaio)**

**- In allegato le foto dell'intervento effettuato dai vigili del fuoco -**

Roma, 10/01/2005

Mentre dalle lamiere si estraggono ancora i morti del più grave disastro degli ultimi decenni, gridiamo forte la nostra denuncia di una situazione insostenibile.

Il 31 ottobre scorso la Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia diffondeva un volantino negli impianti di Veneto ed Emilia dal titolo "non andiamo più oltre": in esso si diceva che in 10 mesi si erano verificati 12 casi di superamento indebito di segnali a via impedita. È sin troppo semplice dimostrare che l'impennata dei casi di superamento indebito dei segnali non è casuale, bensì ha origini precise.

Il contratto di lavoro in vigore, a partire dall'estate 2003 ha portato un fortissimo aumento dei carichi di lavoro per il Personale di Macchina e Viaggiante con riduzione dei riposi (fino ad 11h nel trasporto regionale), aumento della giornata lavorativa (fino a 10h), estensione delle flessibilità contrattate nella fascia notturna; parallelamente Trenitalia ha proceduto ad estendere il modulo ad Agente Unico su treni navetta con loc 464. Sta avvenendo un progressivo, costante decadimento di un sistema che, in nome del profitto, taglia posti di lavoro in figure chiave della sicurezza (2° agente di macchina), mentre la professionalizzazione viene vista come una delle tante voci di bilancio, i cui costi (e tempi) sono da ridurre.

Ora, qualora vengano confermate le prime ipotesi, forse dovranno aggiornare il volantino relativo ai segnali superati indebitamente. Ma, nel frattempo, altri lutti si sono aggiunti mentre si allunga una già lunga scia di sangue sulle rotaie, che solo negli ultimi quattro mesi ha visto altri due gravissimi incidenti (Madonna dell'Olmo, Palagianella).

A completare il contesto del disastro di Crevalcore, occorre ricordare che la dorsale Vr-Bo ha ancora lunghe tratte a binario unico sprovviste di Ripetizione Segnali.

I ferrovieri CUB non uniscono la propria voce a chi sottoscrive accordi di forte arretramento delle condizioni di lavoro e poi, in occasioni di tragedie si presenta alla stampa a versare lacrime di coccodrillo.

I ferrovieri CUB sono vicini ai familiari delle vittime del disastro di Crevalcore; ricordano commossi gli amici e colleghi morti nello schianto continuando il proprio impegno quotidiano, incessante contro la ristrutturazione selvaggia per una ferrovia sicura.

---

**CREVALCORE, DUE TRENI SI SCONTRANO: 17 MORTI E DECINE DI FERITI.**

Altri 5 ferrovieri (4 macchinisti ed un capotreno) sono morti in un incidente ferroviario avvenuto sulla linea Bologna – Verona, a pochi chilometri dal capoluogo emiliano.

Un treno interregionale di Trenitalia Divisione Trasporto Regionale dell'Emilia Romagna, poco dopo le 12,30, si è scontrato con un treno merci trasportante pesanti barre di ferro.

L'ora di punta, la velocità del primo (prescritta dalle normative), la pesantezza del secondo, danno l'idea dell'immane disastro.

Lo abbiamo scritto altre volte; questa volta anche alcuni giornali quotidiani "riescono" a scriverlo: è stato un disastro annunciato, che come tutti gli altri poteva essere evitato o quantomeno limitato nei danni alle cose ed alle persone.

MA NON E' STATO EVITATO!!

Cassandre degli anni 2000? No ma lavoratori raziocinanti ed organizzazioni sindacali e di cittadini indisponibili a vendere i diritti di sicurezza, di integrità fisica, di trasporto pubblico.

Le cause: La linea Bologna – Verona è in gran parte a binario unico nonostante sia una delle principali tratte di trasporto merci perché collega alla Germania attraverso il Brennero.

A poca distanza fervono i lavori, ma soprattutto il flusso di capitali dal pubblico ai privati, per la linea ad Alta Velocità (pardon, qualcuno la chiamò ad Alta Capacità).

A fronte di cifre astronomiche sperperate per l'Alta Velocità, cifre irrisorie impegnate nell'aumento della velocità generalizzata su tutto il sistema ferroviario (cioè raddoppi, ammodernamenti, manutenzione, ecc…).

Falsità e demagogia dopo ogni incidente ferroviario, in realtà sviluppi di politiche che avevano il principale obiettivo di passare capitali, attraverso macchinosi marchingegni, anche quelli teoricamente investiti sulla sicurezza, a società private. Poco importava se solo le briciole venivano utilizzate seriamente sulla sicurezza, assolutamente insufficienti per garantirla.

Distruzione totale di tutto quel sistema di organizzazione del lavoro ( uffici verifiche, uffici veicoli, officine e reparti di manutenzione ferroviaria, ecc…) che rappresentava il principale caposaldo della sicurezza del trasporto e loro sostituzione (peraltro molto parziale) con tecnologie che quando non sono ormai antiquate (vedi introduzione del sistema Vacma sui locomotori), non possono dare garanzie di sicurezza se non con l'ausilio della presenza di ferrovieri in carne, ossa e testa.

Conseguente azzeramento della cultura della sicurezza che è stata trasforma in premi a quei dirigenti di vari livelli che hanno speso meno in questa "fastidiosa" (per la società) attenzione.

La costituzione di quel grande baraccone che sono le "certificazioni" che guardano la teoria, ma non la pratica, e quindi importanti solo per passare ulteriori capitali pubblici a società private (guardando meglio non tanto "indipendenti" come il ruolo di certificatori vorrebbe).

Tutte cause derivanti dalla politica sui trasporti ferroviari votata dai Governi ed applicata dalle amministrazioni societarie.

Il tutto, e molte altre sarebbero le motivazioni da riportare, all'interno di un quadro generale di privatizzazione e liberalizzazione: cioè: " GLI INVESTIMENTI SI FANNO SOLO SE RENDONO, IN CASO CONTRARIO NON SI FANNO" e meglio è " SE INGENTI (direi quasi TOTALI) FINANZIAMENTI PUBBLICI VANNO DIREZIONATI A SOCIETA' PRIVATE".

E' ben vero dunque che LA PRIVATIZZAZIONE PRODUCE INCIDENTI (come finalmente una associazione di pendolari ha dichiarato).

E' dunque per molti una novità ma PRIVATIZZAZIONE SIGNIFICA INEFFICIENZA, INSICUREZZA DEL TRASPORTO E DEL LAVORO, RIDUZIONE DI PERSONALE CIOE' AUMENTO DELLA DISOCCUPAZIONE, TAGLIO DEGLI INVESIMENTI PER LA MANUTENZIONE DEI ROTABILI E DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE, TRASFORMAZIONE DELLE STAZIONI IN MEGACENTRI DI AFFARI E COMMERCI DI LUSSO.

LA BATTAGLIA ALLA PRIVATIZZAZIONE E' L'UNICA STRADA PERCORRIBILE

CONTRO GLI INCIDENTI FERROVIARI.

INVERSIONE TOTALE DELLA ATTUALE POLITICA DEI TRASPORTI, IN FAVORE DI UN TRASPORTO PUBBLICO, SOCIALE, SICURO E SOSTENIBILE.

---

**ENNESIMO INCIDENTE FERROVIARIO**

18 agosto – operaio della ditta Bonciani muore folgorato al Bivio vicino alla stazione di Bologna Centrale.

13 settembre – un treno regionale di tipo TAF (treno ad alta frequentazione) esce dai binari vicino a Cuneo, la capotreno ed una viaggiatrice muiono, i feriti sono 30.

22 settembre – dei carrelli per lavorare in linea della ditta Ventura si scontrano con un treno merci di traversine ferroviarie della medesima ditta, 2 morti e 5 feriti.

15 ottobre – per circa 3 ore un locomotore della Ditta Ventura ha corso ad oltre 100 Km all'ora senza macchinista fra la Calabria e la Campania.

16 ottobre – un treno della linea Brescia – Parma a San Zeno ha travolto un'auto ad un passaggio a livello, un uomo e due bambini sono morti, il terzo è gravissimo.

18 ottobre – deraglia il treno metropolitano che da Palermo porta all'aeroporto di Punta Raisi, 20 feriti.

2 dicembre – scontro fra un treno merci ed un Intercity a Palagianello in provincia di Taranto: 78 feriti.

7 Gennaio – un treno interregionale si scontra con un merci a Crevalcore vicino a Bologna, muoiono 5 ferrovieri più 9 pendolari, una ventina i feriti.

Questi gli incidenti più importanti degli ultimi mesi; è solo la punta dell'iceberg, molti altri di minore entità non sono riportati dalle cronache.

Questi dati mostrano delle certezze: tutto il sistema ferroviario italiano è collassato, non esiste sicurezza, né tantomeno quella efficienza, foglia di fico di Consigli di Amministrazione ma anche di dirigenti yesmen che sono stati fra i responsabili della cancrena ferroviaria.

Non sono dati casuali quindi ma logiche conseguenze delle scelte fatte dalle Amministrazioni FS in ottemperanza, per lo più, alle scelte politiche effettuate dagli ultimi governi in termini di piano generali dei trasporti.

In queste scelte un qualsiasi sviluppo del trasporto ferroviario in senso sociale è ed è stato totalmente alieno.

Le necessità industriali di ridurre i costi del trasporto ma soprattutto di incamerare capitali pubblici attraverso di pezzi pregiati delle ferrovie stesse, deprezzati dalla poltica delle Amministrazioni Ferroviarie di smantellamento del trasporto pubblico e comunque della loro gestione pubblica, hanno determinato queste scelte politiche.

Le organizzazioni sindacali tradizionali, ma anche alcune ultime arrivate, ed una gran parte delle organizzazioni sociali (associazioni di utenti e di cittadini) hanno accettato di stare all'interno di queste scelte, ricavando in cambio ruoli di potere e prebende, anche se questo voleva dire assecondare e non contrastare l'attacco alle condizioni generali dei lavoratori e la distruzione del servizio pubblico di trasporto.

Il nuovo Amministratore Delegato FS non ha dato segnali di invertire questa nefasta politica dei trasporti perpetuando così il processo di smantellamento delle ferrovie del quale il precedente Amministratore Delegato né era stato il principale artefice.

**NON SI PUO' PIU' CONTINUARE COSI' !**

**La CUB Trasporti CHIEDE perciò le immediate DIMISSIONI dell'attuale Amministratore Delegato del Gruppo FS e l'ISTITUZIONE da parte del Parlamento di una COMMISSIONE D'INCHIESTA che indaghi sui danni effettuati ad un bene pubblico quali le ferrovie da parte delle precedenti Amministrazioni societarie, prima che possibili "irregolarità" da loro commesse vadano in prescrizione.**

In allegato a questo comunicato nel sito www.rdb115.org le foto dell'intervento effettuato dai vigili del fuoco

USB Unione Sindacale di Base - Confederazione Nazionale

via dell'Aeroporto 129 - 00175 - ROMA - Tel: 06.59640004 - Fax: 06.54070448 - usb@usb.it