



RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO da un nostro referente UN GRAVE INCIDENTE PASSATO SOTTO SILENZIO

Vengo a segnalare un grave incidente ferroviario avvenuto il 1° dicembre 2013 (alle ore 22.45 circa) sulla linea Potenza-Foggia, nei pressi del PM di Cervaro (nel foggiano). In tale punto c'è stato il deragliamento del treno regionale 3546, partito da Potenza alle ore 21.05, con arrivo prescritto a Foggia alle ore 23.01. In tale deragliamento i due componenti l'equipaggio di quel treno, il macchinista Michele Nota, di anni 56 (dell'impianto di Foggia, Divisione Regionale Trenitalia) ed il capotreno Michele Capotorto, di anni 53 (dell'Impianto di Foggia, Divisione Regionale Trenitalia) hanno subito gravissimi danni; mentre gli unici due viaggiatori presenti sul treno hanno subito lievi ferite. Ai suddetti sfortunati colleghi, ricoverati presso l'ospedale riuniti di Foggia in sala rianimazione ed in coma per due settimane, sono stati riscontrati i seguenti gravissimi danni:

al macchinista Michele Nota, sottoposto a tracheotomia per insufficienza respiratoria acuta, riversamento polmonare, contusione ala grande del fegato, politrauma con fratture costali bilaterali, frattura al piatto tibiale dx, frattura e lussazione della testa dell'omero dx, frattura a varie vertebre;

al capotreno Michele Capotorto, trauma cranico, frattura facciale con ferite all'occhio, frattura al braccio, frattura alla spina dorsale, ferite alla gamba.

Il deragliamento è avvenuto a causa delle abbondanti piogge, sia nel giorno dell'incidente (domenica), che in quello precedente. Piogge, che hanno fatto esondare il fiume Carapelle in un canale di bonifica, che ha portato via diversi metri di massicciata sotto i binari, lasciando gli stessi sospesi senza alcun appoggio terreno. La protezione civile, nei giorni precedenti l'incidente aveva lanciato l'allerta meteo per abbondanti piogge continue, che avrebbe interessato la Basilicata e la Puglia (in particolare il territorio dell'incidente). In merito a tale allerta RFI, sulla tratta Potenza - Foggia, non si era per niente attivata, non facendo nessun controllo della linea, dei fiumi e quant'altro.

Sicuramente per i danni gravissimi riportati dai nostri cari colleghi ha inciso molto l'ambiente di lavoro (cabina di guida delle AIn 668); infatti, la già ridotta grandezza originaria della cabina di guida con le sue parti metalliche, si è ridotta ulteriormente nel corso degli anni per le modifiche apportate e il montaggio di ulteriori apparecchiature, creando spigoli non protetti; da ultimo le nuove sedie multifunzione, pesanti, scomode da spostare, non ergonomiche e comunque non fissate al pavimento. Per i colleghi Michele Capotorto e Michele Nota, c'è stata tanta solidarietà e affetto da parte di tutti i colleghi dei vari impianti (Foggia, Bari, Barletta, Gioia del colle, Taranto, Potenza, Lecce, Brindisi); mentre, da parte di tutti i sindacati (incluso l'ORSA), c'è stato esclusivamente un condannabile assoluto silenzio, a conferma della loro "vicinanza" al datore di lavoro e conseguente "lontananza dai lavoratori". Di certo, i macchinisti, i capotreno e tutti gli altri lavoratori ferroviari, non hanno certamente bisogno di questi sindacati, che "tutto fanno" all'infuori di fare "VERO SINDACATO", a tutela dei lavoratori.

Colleghi, meditate, meditate...

Cosimo Damiano Cervello



LE FERROVIE NELLO STATO PONTIFICIO a cura del Prof. Plinio Vecchiotti docente di Storia Improbabile presso l'Università degli Studi di Fucecchio

Correva l'anno 1514 quando i due macchinisti fuochisti Pantegani e Nutrielli del deposito di Mortadella, stanchi di chiedere il trasferimento nella loro terra natia, la cinghialia, decisero di contattare un loro compagno del corso allievi macchinisti di quel deposito per sapere se vi fosse bisogno di personale.

Con sconcerto appresero che a causa della carenza cronica di personale di macchina facevano continui ricorsi al lavoro straordinario.

Decisero quindi di chiedere un colloquio privato con il loro direttore del personale, il monsignor Noccioletti, il quale rispose candidamente e senza tanti giri di parole che i due non avrebbero ottenuto il trasferimento fino a quando non si fossero iscritti al sindacato più famoso dello stato: la Corporazione Giullari Inciucianti Lavativi. (C.g.i.l.)

Successes così che i nostri due Macchinisti fuochisti scoprirono che avrebbero potuto "comprarsi" il trasferimento con i pochi sesterzi di una tessera, perdendo però nel contempo la loro dignità di lavoratori...

Roma

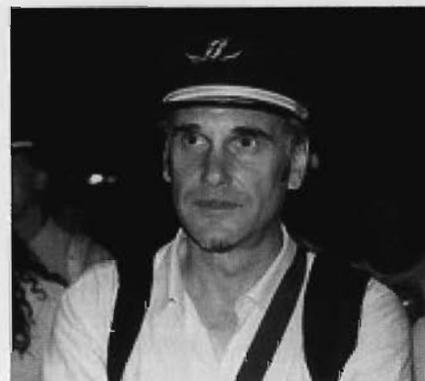
È con profonda tristezza che devo comunicarvi che è scomparso improvvisamente l'amico ANTONIO ARMENTANO, pensionato da pochissimo.

Lo ricorderemo sempre come esempio di onestà, altruismo e correttezza.

Ci stringiamo alla famiglia alla quale porghiamo le più sentite condoglianze a nome dei colleghi e di tutta la redazione.

Marco Crociati

Lucca



Appena prima di andare in stampa apprendiamo che il 29 novembre ci ha lasciato il nostro collega macchinista Alessandro Bertolucci dopo aver combattuto per quasi due anni una malattia che lo ha portato via a soli 54 anni.

Nel prossimo numero scriveremo di più su un collega che ricordiamo per il suo grande impegno sociale su più fronti. Consigliere comunale a Lucca ed impegnato sindacalmente a fianco dei colleghi macchinisti nella lotta di opposizione all'Agente Solo, Alessandro è stato sempre presente alle manifestazioni sulla sicurezza ed alle iniziative dei familiari sul disastro ferroviario di Viareggio.

Nella commemorazione il Sindaco di Lucca lo ha definito "Partigiano della vita" per il suo impegno sociale.

Ancora In Marcia si unisce al cordoglio dei colleghi partecipando ai familiari le più sentite condoglianze.