



I chiodi della Ferrovia SICUREZZA DEL LAVORO e DI ESERCIZIO (come la intendono i ferrovieri e come le aziende)

Con l'investimento mortale di Attilio Franzini (47) all'alba del 4 ottobre nella stazione di San Giorgio di Piano alle porte di Bologna (linea per Venezia) si ripete a tutti noi, come monito, cosa è successo dopo Brandizzo. Vorremmo dire 'nulla' ma è persino peggio, per ciò che le ferrovie mettono in campo negli atti quotidiani: i tagli, le mancate assunzioni e redistribuzione dei carichi, gli accordi di peggioramento della vita e delle condizioni di lavoro, lo scarico di responsabilità con l'alibi dell'*errore umano*, nessun cambiamento di direzione rispetto al fondo di appaltizzazione che è la vera matrice dell'infortunio. Da notare nell'investimento la solitudine dell'operaio e l'orario notturno. Come a Brandizzo.

RFI già scarica la propria responsabilità organizzativa dell'incidente ("l'operaio si è spinto fuori dal recinto di cantiere", "ditta esterna" - qui Salcef, a Brandizzo Sigifer). Al processo per il deragliamento di Pioltello i Dirigenti costruiscono la propria difesa indicando negli operai la responsabilità per la mancata manutenzione del binario. Per il chiodo che avrebbe crocifisso Roma Termini il 2 ottobre è colpa dell'operaio della ditta, come se il sistema messo a punto possa dipendere da una canalina di collegamenti. Dopo Brandizzo il capotecnico di collegamento tra ditta e Regolatore della Circolazione è licenziato e l'azienda monda così la propria responsabilità, senza far emergere il contorno entro cui si crea il delitto, che se approfondito porta direttamente alla logica di pressione nell'appalto.

Dopo Brandizzo, in 7 mesi si sono contati altri 3 morti e 10 feriti (fonte <https://cubferrovie.altervista.org/3-marzo-4-ottobre-in-sette-mesi-tre-morti-e-dieci-feriti-nei-cantieri-ferroviari/>) e i ferrovieri sanno. Sanno dove si annida il problema, dietro la facciata di comunicati aziendali o sindacali che nulla mutano e della fiducia riposta nella Magistratura, come se non fosse chiamata in causa l'organizzazione del lavoro. Conoscono le pressioni per disapplicare. Sanno che sicurezza sul lavoro e sicurezza di esercizio non sono separabili. Sanno che deve cambiare l'approccio alla sicurezza, deve cambiare il modo di lavorare e di concepire la manutenzione.

Ecco perché i ferrovieri, con la rabbia in corpo che si rinnova, scioperano su piattaforme che indicano i punti e le cose da cambiare e per avere la parola su questi aspetti negati.

I manutentori di RFI scioperano il 9 ottobre contro l'infame accordo del 10 gennaio che destruttura uomini e lavorazioni.

I restanti ferrovieri tutti scioperano il 12-13 ottobre, per un rinnovo contrattuale di sicurezza, diritti, orari, salario e che imposti diversamente la visione del lavoro e del servizio ferroviario.

Anche a partire dagli incidenti e l'immediata produzione di prevenzione.

Perché a noi questo chiodo fisso non ce lo levate.