

RIMESSE
Rotaie deserte e non più utilizzate per i controlli sulla sicurezza

Il servizio verifiche chiuso senza motivi

La soppressione prevista dall'estate

LA CHIUSURA del servizio verifiche di Grosseto avrebbe dovuto essere definitiva già da questa estate, insieme a quella già avvenuta alla stazione di Chiusi, dove le verifiche sulla sicurezza e la manutenzione non vengono più eseguite. In seguito alla segnalazione dei verificatori di Grosseto all'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, alcune mansioni del personale specializzato grossetano sono state mantenute, anche se di fatto i treni merci non vengono più controllati, almeno ufficialmente. Loro, infatti, hanno continuato a lavorare, come del resto fanno tuttora, ogni volta che la stazione di Livorno non ha lo spazio sufficiente per far sostare i treni da controllare e ogni volta che non ha personale a sufficienza per farlo. A fronte della «riorganizzazione» del settore verifica, infatti, le stazioni verso le quali sono state dirottate le competenze prima svolte dal personale qualificato di Grosseto non hanno avuto incremento di addetti o di spazi sufficienti a garantire la maggiore mole di lavoro.

IL PROBLEMA per la sicurezza, sollevato dal sindacato dei ferrovieri, dovrà essere approfondito nelle dovute sedi, prima di tutto per trovare soluzioni che consentano di rispettare quanto previsto dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, ovvero le scadenze dei controlli sulle vetture che circolano su rotaia. Ma connesso con il problema della sicurezza dovrà essere approfondito, in questo caso dalle istituzioni, locali e regionali, anche il ruolo della stazione di Grosseto visto più in generale. Se infatti il tema delle infrastrutture è per la Maremma un «must» di ogni campagna elettorale, confronto politico, dichiarazione di intenti e analisi socio

TAGLI CONTINUI
Dimezzato il personale viaggiante e di macchina

economica del territorio, se è vero che la carenza e le inadeguatezze delle strutture sono considerate da sempre un freno allo sviluppo di tutta la provincia, non solo per il trasporto delle merci ma anche per quello di turisti e lavoratori pendolari, è vero anche, infine, che a fronte di tutto questo la stazione di Grosseto in dieci anni ha visto dimezzarsi il personale di macchina e il personale viaggiante, ha visto i manovratori passare da tre a uno solo per turno, ha visto appunto i verificatori passare da quattro a uno solo per turno. E ha visto scomparire amministratori e officine tanto da poter essere considerata oggi una stazione comandata a distanza. Ma non solo. Mentre Grosseto sogna l'aeroporto, infatti, si sono ridotti anche i treni che fermano in città: gli eurostar, per esempio, «tirano a dritto» e la Maremma la salutano dal finestrino. Il dubbio, quindi, che dietro la «riorganizzazione» del sistema verifiche e manutenzione non ci sia altro se non un ulteriore «ridimensionamento» della stazione è un dubbio che ha sicuramente ragion d'essere. Del resto, quali investimenti sono stati fatti per la stazione di Grosseto?

IN BASE a un accordo tra Regione e Trenitalia è nato di recente il servizio Memorario. Nei primi mesi dell'anno sono stati previsti, sulla base di tale accordo, investimenti da 180 milioni di euro per i treni toscani. Ventisei nuovi treni che avevano lo scopo di «raddoppiare» in cinque anni il numero dei pendolari che sceglieranno la rotaia lasciando l'auto in garage. Di tutto questo nemmeno mezzo centesimo ha riguardato la stazione di Grosseto, l'unica provincia in tutta la Toscana che, almeno finora, non è stata interessata dal progetto.

Riccardo Bruni

LA PROTESTA Braccia incrociate fino alle 21

LO SCIOPERO indetto dall'Orsa, l'organizzazione sindacale autonoma di base dei ferrovieri, iniziato ieri alle 21, proseguirà oggi per tutto il giorno, fino alle 21. Ventiquattrore di braccia incrociate, per personale di macchina e personale viaggiante di Trenitalia Spa, che seguono ad altre iniziative indette dopo l'accordo del 15 maggio scorso, che non ha convinto l'organizzazione di categoria. Fs ha attivato il numero verde 800.89.20.21, cui i viaggiatori potranno rivolgersi fino alle 24 per avere informazioni sui treni a media e lunga percorrenza previsti.

Il treno merci

Trasferite a Livorno e Pisa

di RICCARDO BRUNI

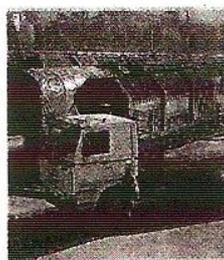
ACCADE

LE REGOLE

L'agenzia per la sicurezza sui treni prevede che siano effettuati controlli sui convogli merci ogni 550 o al massimo 700 chilometri

LA PRATICA

Esistono treni merci che una volta venivano controllati a Grosseto e che oggi continuano ad andare avanti e indietro senza alcuna verifica



Un merci al momento di caricare i vagoni

«L'AZIENDA sta cercando di risparmiare, ma sulla sicurezza». L'allarme arriva dall'Orsa, il sindacato dei ferrovieri, in stato di agitazione per quanto sta avvenendo alla stazione di Grosseto. In base alla riorganizzazione dell'intero settore verifiche e manutenzione, infatti, i controlli sulla sicurezza dei treni merci che venivano eseguiti a Grosseto dovranno essere eseguiti altrove, principalmente a Pisa e Livorno. Ma secondo i dati in possesso dell'organizzazione sindacale questo non avverrebbe, con la conseguenza che, sopprimendo i controlli a Grosseto, come l'azienda vorrebbe, alcuni convogli merci viaggierebbero avanti e indietro lungo tutta la Penisola senza i dovuti controlli sulla sicurezza. Secondo quanto previsto dalle direttive dell'Ansf, l'agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, infatti, i merci dovrebbero essere controllati ogni 550 chilometri di percorrenza, in alcuni casi, e ogni 700 chilometri in altri. Questo al fine di garantire la sicurezza sulle rotaie. «Ma Pisa e Livorno non sono in grado di prendere in carico tutto il lavoro che non viene più svolto a Grosseto — affermano in stazione — con il risultato che circa il settanta per cento dei treni che prima venivano controllati a Grosseto viaggia adesso senza alcuna verifica». Per capire, facciamo un esempio. Il treno

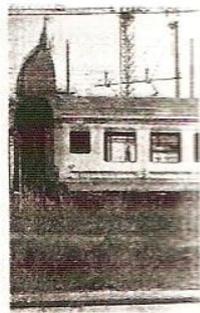
INVESTIMENTI

Binari e tecnici specializzati non vengono più utilizzati

TRE BINARI della stazione di Grosseto sono stati finora a disposizione dei treni per le verifiche sulla sicurezza. Tre binari lungo i quali i convogli in sosta fino a poco tempo fa si sottoponevano alle attenzioni del personale specializzato. Una verifica dura in media circa cinquanta minuti, di solito, e prende in considerazione ogni aspetto della sicurezza, sia dal punto di vista strutturale e meccanico, sia dal punto di vista degli accorgimenti di ancoraggio e fissaggio della merce che è stata affidata al treno per il trasporto.

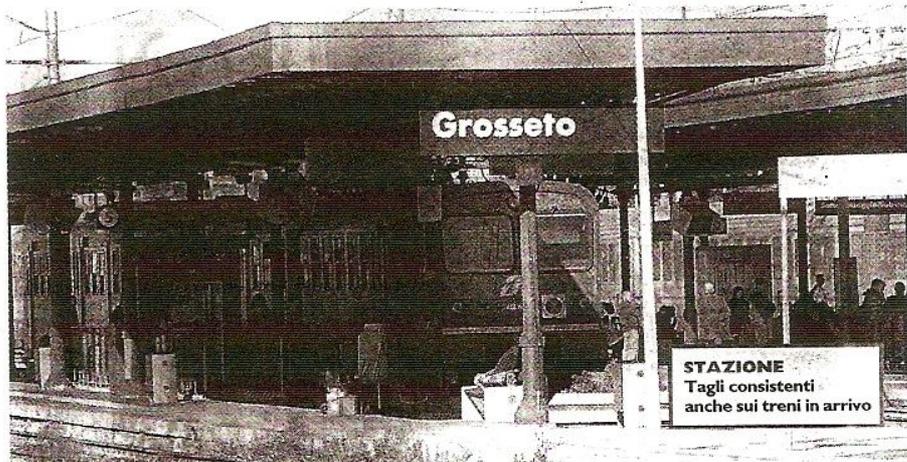
LA FIGURA professionale del verificatore ha fatto passi in avanti dall'immagine del tizio in divisa che passava con un martello a battere il treno affidando completamente il controllo al giudizio del suo orecchio che sapeva valutare i rumori emessi dal metallo. Oggi i verificatori sono personale che ha effettuato studi e si è qualificato attraverso scuole e corsi di perfezionamento, che hanno ovviamente dei costi, considerati dall'azienda nella voce «sicurezza» del bilancio delle uscite. Ma se il personale formato attraverso questi corsi, se questo personale specializzato non venisse cioè più utilizzato, anche quei costi passerebbero alla voce «sprechi». Come del resto quei tre binari, patrimonio della stazione grossetana, che adesso non sono più utilizzati, nonostante le altre stazioni che dovrebbero eseguire le mansioni tolte a Grosseto, come quella di Livorno, non abbiano gli spazi sufficienti.

I TRENI merci passano, infatti, ma non si fermano più per i controlli, ma certo quei tre binari non possono essere trasferiti altrove insieme alle competenze. E per i verificatori ecco che lo spettro del trasferimento in un'altra sede ne nasconde uno ancora peggiore, ovvero quello del trattamento riservato agli esuberanti, in un piano di rilancio dell'azienda delle ferrovie che è impegnata ad «abbattere i costi».



passa e va. Nessuno lo controlla

le manutenzioni che si facevano in Maremma ma il personale non basta



51015 è un merci. Sei giorni alla settimana parte da Milano e percorre 1.382 chilometri fino a Bicocca, la principale stazione merci di Catania. In base alle direttive dell'Ansf dovrebbe sottoporsi a un controllo di sicurezza ogni 550 chilometri. Prima della «riorganizzazione» di giugno, questo treno veniva controllato a Grosseto. Ora gli addetti alla sicurezza maremmani lo vedono passare dodici volte alla settimana, ma non si ferma. Quel treno non viene sottop-

sto più ad alcun controllo fino alla destinazione. E la stessa cosa avverrebbe per altri quattordici treni merci che viaggiano sulla rete ferroviaria italiana. Per altri cinque è stato possibile prevedere controlli a Pisa, per tre a Livorno. «Anche se di fatto a Livorno non hanno lo spazio per fare i controlli — ci spiegano — e quindi ci mandano ogni volta un fax per farli fare a noi. Ma solo su quei tre che dovrebbero fermarsi a Livorno. Gli altri quattordici viaggiano senza i

controlli che prima erano previsti dalla normativa dell'Ansf».

A GIUGNO la società Cargo, la partecipata statale che si occupa di questo settore, aveva infatti chiesto una deroga all'Ansf, proprio per sopstare le verifiche rimodellando le scadenze dei controlli. Ma stando a quanto ci spiegano gli addetti del settore di Grosseto, quei controlli non stati spostati: in molti casi sono stati semplicemente soppressi. Da qui è

seguita la denuncia, all'Ansf, che ha poi mantenuto in piedi una piccola parte del servizio, che però non copre tutti i convogli e che si trova tuttora al centro di una questione aperta. I verificatori di Grosseto sono dieci, i loro turni sono stati ridotti di due terzi, le loro mansioni spostate in altre stazioni. In pratica, si stanno trasformando in esuberanti. «Questo in un periodo molto difficile per le ferrovie — affermano dall'Orsa — se pensiamo che l'incidente di Viareggio, a quanto pare, sarebbe avvenuto, a quanto pare, proprio per la rottura di un asse. E controllare quell'asse è un compito che spetta ai verificatori. Anche se il cargo è straniero, i controlli devono farli i nostri verificatori. E a Grosseto si sta tagliando su questo, senza che siano nuove tecnologie o nuovi strumenti di controllo».

LA STAZIONE di Grosseto, con i suoi tre binari morti riservati alla sosta dei treni da sottoporre alle verifiche, è del resto l'unica, tra Livorno e Roma, ad avere gli spazi in cui è possibile svolgere queste funzioni. Anche per questo era stata individuata, in una strategia di percorrenze massime previste dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, come punto ideale per eseguire tali controlli. «Queste caratteristiche non sono cambiate — concludono dall'Orsa — ed è per questo che non capiamo da dove nasca la necessità di togliere a Grosseto le mansioni di controllo».



L'ORSA TUTTI I CHIARIMENTI RICHIESTI ALLA DIREZIONE

La denuncia del sindacato di base «Degradate tutte le procedure»

«L'ORSA ha più volte lanciato un grido di allarme, preoccupata per la mancanza di linee guida per il rilancio della divisione Cargo e per il degrado legato alle procedure di sicurezza». Così il sindacato autonomo di base dei ferrovieri aveva scritto ai responsabili della divisione Cargo lo scorso agosto, chiedendo in pratica di non smantellare il servizio di verifica della stazione di Grosseto. In quelle righe l'esortazione a «un'inversione di indirizzo con più controlli e più manutenzione». Dopo aver segnalato più volte questa situazione, il sindacato si è rivolto alla direzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, in merito alla nota con la quale l'Ansf prevedeva la deroga per la riprogrammazione delle visite tecniche dei treni merci. «Tali provvedimenti — ha scritto il segretario generale dell'Orsa, Armando Romeo, il 6 ottobre scorso — producono di fatto l'eliminazione delle verifiche tecniche fino ad oggi previste in diverse località, attraverso una riprogrammazione che passa dagli odierni 700 chilometri massimi di percorrenza a percorrenze superiori ai 1.300 chilometri senza controlli».

CON QUELLA lettera il sindacato chiedeva a Trenitalia «spiegazioni in merito a tali modifiche, sia per quanto riguarda le deroghe limitate a casi di necessità, sia per quanto riguarda la richiesta di una autocertificazione della divisione Cargo di Trenitalia, che attesti che il ricorso alle deroghe non pregiudica il funzionamento del sistema ferroviario, che potrebbe essere interpretata come la volontà di

deresponsabilizzarsi da eventuali conseguenze future». «Ma tutto ha continuato ad andare avanti senza risposte» commentano oggi dall'Orsa, tanto che il 23 ottobre è partita una nuova lettera, stavolta indirizzata ai responsabili di Trenitalia. «Nei nuovi programmi di visite tecniche disposti dalla società — ha ribadito Romeo — si intenderebbe autorizzare il superamento delle norme, eliminando completamente per i treni classificati come V2 la prevista verifica ogni 550 chilometri. E analogo condizione interverrebbe per i treni classificati V1 che, in deroga alle norme, si vedrebbero eliminata la prevista verifica entro i 700 chilometri. Alcuni di questi treni sono adibiti al trasporto di autovetture e quindi non sono esonerabili dalle visite tecniche lungo il percorso per la natura del carico».



Comitato per la Vita Onlus
Grosseto

Ringraziamento 5 per mille

71.111,79, grazie a tutte le persone che nella loro dichiarazione dei redditi per l'anno 2006 hanno devoluto il loro 5 per mille al Comitato per la Vita. Quando ho letto questa cifra, vi giuro, mi sono venuti i brividi e le lacrime agli occhi. Si perché vedere questi risultati non puoi che commuoverti. Commuoverti nel vedere che 3.142 contribuenti hanno pensato al Comitato per la Vita, ragazzi sono numeri che ti lasciano sorpresi IN BENE. Veramente non pensavamo di raccogliere tanto, erano già tanti gli euro ricevuti nella dichiarazione per il 2005 di euro 54.483,73 che 16.628,06 euro in più e 714 contribuenti in più era IMPENSABILE.

GRAZIE, Grazie dal più profondo del mio cuore, grazie ad ogni cittadino, agli studi commerciali e centri di assistenza fiscale, e a tutte quelle persone che da anni seguono il Comitato per la Vita. In 26 anni di attività abbiamo sempre lavorato ininterrottamente, con serietà, caparbià per arrivare a raggiungere gli obiettivi che nel tempo ci eravamo prefissati, lavorando in modo trasparente, in modo che ogni lira ed euro raccolto sia stato investito negli Ospedali di Grosseto, Pitigliano, Massa Marittima, Castel del Piano e Orbetello per la prevenzione, la diagnosi, la cura dei Tumori della Provincia di Grosseto. Per noi, il malato Oncologico, nella sfortuna della malattia deve avere la possibilità di curarsi nella sua città e vicino alla sua famiglia, curarsi nel migliore modo possibile con macchinari all'avanguardia e in ambienti funzionali e accoglienti, idonei nel diritto della propria privacy.

E per questo da 26 anni abbiamo investito 2.500.000 euro negli ospedali di Grosseto e provincia, perché vogliamo, (lo dice il nostro nome "Comitato per la Vita") che il malato Oncologico con le cure idonee possa vivere, pensando nel tempo a questo periodo di malattia, come un brutto ricordo.

Questo è il nostro scopo, il nostro vero obiettivo, che ci porta di conseguenza a fare tutto quello che abbiamo già fatto e faremo negli anni futuri. Naturalmente, noi siamo 15 persone nelle vostre mani, che grazie a voi, alle vostre Donazioni, alla fiducia che riponete in noi abbiamo potuto fare tanto e lo faremo ancora. La generosità della provincia di Grosseto è veramente immensa, è piccola ma gli abitanti hanno un cuore megalattico.

Grazie, grazie di nuovo a tutti dal Consiglio direttivo del Comitato per La Vita e mio personale.

IL PRESIDENTE DEL COMITATO PER LA VITA

ENRICA TOGNAZZI
Enrica Tognazzi

AVVISO A PAGAMENTO

