

13.07.2016

Una Italia a due velocità, a binari alternati e a sicurezza differenziata

Chi parla di "errore umano" depista volontariamente l'attenzione dalle vere responsabilità. é sempre un errore umano, e lo sarebbe anche quando sbagliasse un computer, perchè qualcuno lo avrebbe programmato male, ma la ricerca di un capro espiatorio, possibilmente al più basso livello della scala gerarchica, serve solo a nascondere le responsabilità di chi ha in mano il "potere di spesa", cioè di quelli che sono pagati profumatamente per evitare in ogni modo e con ogni accorgimento ogni rischio, (compresa anche la remota ma pur possibile improvvisa pazzia di un individuo), ed hanno la possibilità di destinare a questo ingenti risorse, e non lo fanno.

Vi sono diversi sindacati dei ferrovieri e non tutti si sono comportati allo stesso modo.

Contro la privatizzazione dei trasporti, contro il macchinista unico, contro i rischi che questo avrebbe comportato solo alcuni ferrovieri aderenti al sindacalismo di base, in uno splendido isolamento, si sono battuti.

Il disastro ferroviario di Andria è la tragica metafora di una Italia a due livelli ove, in nome del profitto e di scelte non condivise, la sicurezza viene negata e determina morte nei luoghi di lavoro e di vita.

il disastro ferroviario della privatizzazione

Scritto da Maurizio Marchi

Mercoledì 13 Luglio 2016 16:46 - Ultimo aggiornamento Mercoledì 27 Luglio 2016 17:16

Non avevamo certo bisogno di una conferma : dal processo in corso per la strage ferroviaria di Viareggio, ove Medicina Democratica Onlus è parte civile, emerge un nodo di responsabilità multiple frutto della privatizzazione di gran parte del “ciclo produttivo” del trasporto merci, dello stato e della gestione della rete ferroviaria italiana.

Andria ci ricorda le differenze tra la parte di rete sottoposta, pur parzialmente, a un controllo pubblico e quella abbandonata totalmente al privato con due “standard” di sicurezza che la normativa vigente accetta e perpetua.

Ci diranno pertanto che l’evento è colpa umana e tale colpa ricade sui lavoratori della linea, la colpa è invece della mancata estensione degli standard minimi di sicurezza a tutta la rete, dei finanziamenti spostati sulla alta velocità e su opere inutili e ambientale distruttive.

Un’aspetto accomuna questa Italia “a due velocità” : in entrambi i casi l’unico antidoto sono le popolazioni (della Val Susa come di ogni dove che si batte contro l’assurdità delle tante TAV e a favore del potenziamento – della sicurezza in primis – delle reti regionali e locali) e i lavoratori. I sindacati di base dei ferrovieri e singoli lavoratori si sono sempre battuti per un incremento della sicurezza ricevendo in cambio discriminazione.

La lotta e l’unione delle lotte per l’incremento del trasporto alternativo alla gomma, al mantenimento della proprietà e gestione pubblica della rete ferroviaria quale “opera strategica” per garantire uniformità di standard costruttivi e gestionali come pure di sicurezza, è l’unico indirizzo per la prevenzione in questo settore. Un bene comune di uso quotidiano di tutti.

Il Direttivo Nazionale di Medicina Democratica