WOBBLY

anno XII numero 66 agosto 2021

CUB Rail

cubferrovie.altervista.org

CUB Rail

Giornale di collegamento tra i ferrovieri

66

LA GUERRA DI LUGLIO

Genova 2001, botte nelle carceri, alle fabbriche, ai migranti, botte legali ai processi e nei licenziamenti

FOTO DI BRIOCHES... LIKE! FOTO DI BRIOCHES... LIKE! ANCORA FOTO DI BRIOCHES... LIKE, LIKE! E QUESTO? MA DAI! C'È ANCORA QUALCUNO CHE METTE IL PANE SULLO STATO!
Marchio

IN QUESTO NUMERO

2 La vignetta del Marchio
4 *Editoriale*. Genova ha vent'anni
5 Sghei
6 *Oggetti Misteriosi, le astrattezze della ferrovia profonda:* L'Agenzia, leuropa e il capotreno perduto
7 *Crhonicub Italia, Ticino e Grigioni*
8 *Crhonicub Mondo*
10 I perdenti posto in calce all'Avviso Comune
11 Le lotte contro i licenziamenti/La trilaterale dei sindacati
12 Da Alitalia SAI a AS a ITA. Lo chiamano rilancio.
14 Thello, non poteva che finire in vergogna
15 Promesse tesserate. L'amoralità confederata
16 Risultati del questionario anonimo sul rinnovo del CCNL
18 Lettera CUB Trasporti sulla Bozza ANSFISA di revisione al RCF
19 Come e perché vogliono depennare il capotreno
21 Sul capotreno dopo l'incontro dei Sindacati di base con ANSFISA
22 Pesto alla genovese
24 I vertici dei Grandi
26 *Dagli impianti:* Milano San Rocco, Verona PN Scalo
27 Inserto formativo
30 *Il marchio contraffatto*
31 La controriforma Cartabia dei processi: l'improcedibilità di Viareggio, Rigopiano, Ponte Morandi, etc.
32 Viareggio 2009-2021. Intervento di Daniela Rombi al 12° della strage
34 Processo di Viareggio: Gli RLS condannati alla rifusione hanno pagato. Elenco finale dei sottoscrittori
40 Il sindacato giapponese contro le liberalizzazioni, Doro Chiba (VII)
44 *Biografie partigiane*. "Italiani kaput!"
45 *Ode a chi non ode*
46 *Storico*. I denti d'oro del punitore di Messina
48 *Cargostyle*
49 *Rubrica Musicale. Louder than music*
50 *Pensionamenti*
53 Ancora licenziamenti. Logistica bologna chiude. Adil vive.
54 Un Tutor... a metà Insegnare bene e razzolare male
55 No TAV. L'emergenza come strumento di dominio e controllo

COPERTINA

l'iniziale corteo della fabbrica GKN sfila dalla fabbrica di Campi Bisenzio dopo l'annuncio della chiusura e dei licenziamenti (9 luglio) e l'occupazione a presidio dei macchinari. Seguirà una manifestazione a Firenze con lo sciopero provinciale del 19 e la Manifestazione Nazionale nel distretto industriale di Campi il 24 luglio. Gli operai reclamano che il caso GKN sia un caso nazionale per esemplarità dell'attuale fase. La violenza di luglio inaugura i propri scontri che assieme rendono la dimensione di una guerra portata alla classe sotto le mentite spoglie della pacificazione (gli accordi sindacali come l'Avviso Comune).

La violenza si abbatte d'estate, dal luglio 2001 a Genova (col collaudo a Napoli il 17 marzo dello stesso anno per un analogo incontro del WTO) in poi su quelli nelle mani delle forze dell'ordine:

Essa si abbatte sui picchetti degli operai, di nuovo quella dello Stato in aiuto ai padroni o quella dei mazzieri privati, magari davanti agli occhi della polizia questa volta immobile. Il 18 giugno Adil Belakhdim, 37 anni, attivista Si Cobas, muore investito e trascinato da un camion che forza il picchetto di facchini davanti alla Lidl di Biandrate (No): esecutore un dipendente di una ditta di trasporti che aveva fretta di ripartire -dopo fugge ma non fa molta strada- mandante il sistema della logistica che prema sugli uni e sull'altro.

È violenza quella dei licenziamenti, ricominciati a fluire dopo la fine della moratoria, mentre le imprese continuano a ricevere i ristori.

È guerra quella dei morti sul lavoro – 799 nei primi 6 mesi, in crescita sul 2019 prepandemia; l'orditoio di Luana a Prato è stato ispezionato dai periti del tribunale il 18 giugno rilevando due manomissioni sull'apparato di sicurezza, alla saracinesca di protezione e alla fotocellula di interruzione. Come Luana, mentre andiamo in stampa, muore il 3 agosto a Camposanto (MO) una lavoratrice incastrata e risucchiata dentro una macchina fustellatrice dello stabilimento dove lavorava – lascia una bimba di 4 anni.

È guerra ai migranti – del 2 luglio le evidenze in video dell'attacco di una motovedetta libica ad un barcone con tentativo di speronamento e l'apertura del fuoco, fuori dalle acque nazionali; gli ultimi 20 morti in mare il 22 luglio; l'Agenzia europea Frontex è intanto alla sbarra alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo.

A regime il sistema genera violenza, impersonale e perciò non incolpabile, ma non meno micidiale.

È guerra quella del calcio nella traduzione nazionalista che ne fanno i media per ricompattare entro i confini sfruttatori e sfruttati, contro il medesimo insieme che però veste un altro colore di maglia. I giornali parlarono di Genova 2001 un mese e mezzo poi l'attacco alle Torri Gemelle di New York inaugurò la nuova stagione di ricompattamento in difesa dell'Occidente: richiamo ai valori di blocco geopolitico a copertura di interessi economici, guerre scatenate con pretesti, varo di leggi liberticide e anticostituzionali, centri di tortura legalizzati: tutti arruolati assieme. Donald Rumsfeld, uno dei pianificatori per il governo USA della teoria del Nuovo Secolo Americano, è defunto il 29 giugno di quest'anno, non la sua dottrina.

È violenza quella della legge che risponde ai voleri della politica. Dopo sette mesi la Corte di Cassazione non riesce a spiegare la sentenza emessa sulla strage di Viareggio, o quelle che al pari fanno pagare le spese ai famigliari dei morti per amianto a Sesto San Giovanni. Ne sanno qualcosa gli RLS ferrovieri costituiti parte civile a Viareggio, le aziende hanno pure preteso i pagamenti prima della pubblicazione delle motivazioni pensando di strangolarli.

È violenza quella delle istituzioni che piegano le norme di sicurezza al business dei privati. Il decreto semplificazioni soccorre i padroni sugli oneri di controllo. Ansfisa in ferrovia è anch'essa braccio del sistema.

IV DI COPERTINA

Il nostro Simone Leo, ultramaratoneta, corre sulla cima di Prato Nevoso (Cn) con la luna sullo sfondo. Foto di Dino Bonelli

GENOVA HA VENT'ANNI

A

llora pronti? facciamola vedere a quei rottinculi. Ci siamo, uno-due-tre-via.

Entrano all'improvviso spalancando le porte come se esplodessero, subito sciamano dentro distribuendosi nelle stanze. Sono bardati dalla testa ai piedi e menano fendenti, si buttano sulle persone ma sotto i colpi anche le cose intorno vanno in frantumi. Manganellate alle ciotole, alle lampade, ai vasi da fiori, alle mensole e alle sedie. Schegge già volano per lo spazio ristretto, gli intonaci vanno in pezzi. È un anticipo di quello che accadrà alle persone di lì a poco. Tavoli e brande rovesciate. Anche le gambe di metallo vengono piegate o divelte. Non c'è scampo. Dei materassi addossati ad una parete vengono trascinati per le estremità al centro del pavimento. I piumini delle imbottiture sbuffano. Un vasetto di composta perforato allarga un fiore rosso nell'incarto esterno. Un colpo andato a vuoto nella foga sbriciola una mattonella. Un crocefisso rotea per l'aria proiettando intorno le orlature di plastica. Un'arancia calpestata estroflette il contenuto dai punti di rottura. Il pavimento è presto ricoperto di detriti minuti che vanno a impiastricciarsi con fluidi corporali.

All'inizio è una furia muta. Calci e bastonate si abbattono senza sosta, dieci, dodici, venticinque ventisei, trenta, sempre sullo stesso oggetto. Ciascuna delle figure nere nella tuta da combattimento si dedica con cura alla distruzione nella sua area di tiro. Più tardi, molto più tardi, quando lo scompiglio iniziale è cessato e le polveri si posano, quando la stanchezza prende anche le torri scure, subentra la fase tre, rallentata ma non meno meticolosa. Mi devi guardare quando ti parlo e tonfa. Abbassa lo sguardo e tonfa. Cosa hai detto? e tonfa. Allora non fai più il Che Guevara?! e tonfa. Dillo su: Viva il Duce! e tonfa. Balla, balla e tonfa. Hai ancora da muoverti? e tonfa. Fai Ciao a Manu Chao e tonfa. Smetti di piangere e tonfa. Ti potessi vedere, ti sei incasinato tutta la faccia e tonfa. Guarda mi hai sporcato i guanti e tonfa. Ritmo interrotto. Le parole, quali che siano non importa, più spesso puri insulti gridati, servono come pretesto anche a dare pausa alle braccia indolenzite dal mulinare. Dentro le tute spesse col rinforzo antisommossa si suda facile. Frasi e botte ora si alternano.

Poi dopo la preparazione, l'irruzione e il supplizio c'è la fase successiva, quattro, quella delle coperture. Mettiamo qui gli oggetti contundenti. Qui i volantini che incitano a massacrare la polizia e le mappe con i piani di attacco e fuga. Qui uno strappo al giaccone. Voi cinque a referto medico. Qui è pronto il comunicato per i giornalisti che anticipa gli impertinenti curiosi. Lo sgorbio là nell'angolo secondo me non l'ha capita, quello è capace che chiama l'avvocato domani, vai a persuaderlo che non gli conviene. Avete voluto alzare la testa e questo è quello che capita a chi fa il galletto, domani non ci mettiamo nulla a farvi di nuovo visita.

Fortunati quelli mazziati per la strada, magari dopo la prima serie di colpi avviene qualcosa che distrae il percussore, un'altra testa da rompere, magari trovate una via di fuga, in ogni caso -se dio non voglia non vi caricano sul cellulare- vi limiterete alla fase due.

Come cominciare il racconto ad un ventenne di oggi di cosa fu Genova nel 2001 se non a partire dai fatti del carcere di Santa Maria Capua Vetere di cui in questi giorni si parla con dovizia di particolari. La violenza scatenata ma anche la preparazione della violenza prima e la copertura dopo, perché bestie sì ma mica davanti alle telecamere. *La gente non capirebbe quanto questo lavoro sia necessario, c'è chi specula.* Gli avvenimenti dentro il carcere del 6 aprile 2020 siano allora moltiplicati, allargato il campo delle telecamere, dalle celle ad un intero edificio, ed ecco si ottiene il carcere di Bolzaneto o la scuola Diaz, cento scene di strada dove nel luglio 2001 i manifestanti venivano inchiodati dove trovati. C'erano i boy scout, le associazioni cattoliche, l'Arci, Lilliput e le mani bianche di gesso alzate, nessuno è scampato alla macchina da macinazione lanciata. Due giorni di cariche per strada e rincorse tanto per viali, giardini, piazze che per le infinite salite dei caruggi, "dagli al black block", sia che avesse i capelli bianchi, una bandiera arcobaleno o una macchina fotografica.

Ma il richiamo a Santa Maria Capua Vetere non è solo allo scopo della restituzione del raccapriccio per qualcuno che per anagrafe nel 2001 Genova non c'era, esso è la testimonianza significativa della continuità. Solo a queste settimane di notizie e solo alle verità giudiziarie, c'è pure la condanna del gruppo di 5 carabinieri della caserma Levante di Piacenza, che dal 2017 fino all'arresto nel 2020 organizzavano "lo spaccio di droga con estorsioni, arresti illegali, lesioni personali, torture, peculato, abuso di ufficio, e falso ideologico". Questi fatti ci dicono quello che per i compagni degli anni '70 era consapevolezza diffusa: in mano della polizia non hai niente cui appellarti. In loro custodia ogni altra garanzia è sospesa. Il tema è caro e non deve essere condotto sul crinale delle generalizzazioni. Esso porta direttamente alla questione della gestione del potere, un potere diretto, immediatamente fisico e mentale, dove l'*habeas corpus* ha ancora da venire, e tuttavia permesso dalle pieghe della legalità. Lo strappo del piercing o le ore in piedi al muro, le frasi derisorie in punta di bastone tendono oltremodo l'elastico della precarietà dipendente dall'altrui arbitrio. "Il Potere" dunque, la cui definizione, quale che si voglia dare, contiene in sé la frizione: potere è far fare a cose o persone ciò che altrimenti non farebbero (non è un potere far ca-

dere un grave verso il basso). Nel potere c'è già la volontà resistente piegata. In ciò la definizione pare portare indissolubile con sé l'abuso. Potere è di per sé l'abuso di potere. Tantopiù quando in gioco c'è la vita o la morte, la condizione esistenziale; in situazione, se lanciato da un proposito di vendetta, sfogo di paure e rabbie di lontana origine. Non vorremmo nasconderci dietro a formule da anarchismo da caricatura che rifiuterebbe ogni potere, se non all'interno del riconoscimento d'un complesso statuto per cui ognuno di noi ha individualmente e socialmente in mano un piccolo grande potere che usa abusa a sua volta. Anche la formula che l'unico potere buono sia quello che serve a disarmare ogni altro potere, ci pare stretta e che abbisogna di molte precisazioni di realtà. Allora cosa? come fare ad allontanare da noi quel manganello legale che ci aspetta prima o poi? Si perché qui, nel punto di partenza del ragionamento, Genova, si incrociano lo smisurato potere sancito dallo Stato e la violenza primordiale libera di abbattersi come uragano. Non c'è di peggio dell'unzione della violenza. Le retoriche della rigenerazione nel bagno di sangue sono le più azzeranti di senso. L'assoluto monopolio della violenza allo Stato è gravido di mostri.

Proviamo a riprendere il bandolo. Innanzitutto quale potere e per fare cosa, ossia una valutazione storicamente determinata delle cose in mano per fare, combattere la realtà che va in modo diverso e già violento di per sé. Ecco il non sottile distinguo. Contropotere nelle donne e uomini assieme che rivendicano un mondo non espropriato. Questo era già anche Genova 2001. La collettività è un filtro di un certo spessore per capire cosa fare, come usare assieme il potere che ci diamo.

Come opportunamente ricostruito in un articolo su Domani (F. De Benedetti, 12 luglio) l'attacco alla scuola Diaz sede di Indymedia è stato anche il tentativo di chiara intenzione -da fase quattro- di coprire quello che in epoca proto-telefono-cellulare era la moltiplicazione delle riprese e foto, che consentiva le plurime versioni del documentario privato e quindi più difficile la distorsione nelle versioni ufficiali che giustificandola salvavano d'autorità l'ordine costituito dalle proprie responsabilità. Tutti i rullini fotografici, tutte le macchine digitali, tutti i telefonini, tutte le memorie dei pc furono sistematicamente cercate-sequestrate-fatte a pezzi seduta stante. Co-

SGHÈI

Il GIP adotta misure cautelari per nove pakistani e manda ai domiciliari due dirigenti di Grafica Veneta per sfruttamento di lavoro.

"Giornate lavorative di circa 12 ore per 7 giorni su 7... assenza di giornate di riposo… mancato riconoscimento di ferie… mancato riconoscimento di eventuali giornate di malattia… pausa pranzo da svolgersi all'interno del luogo di lavoro senza che fosse destinato alcuno spazio specifico (quale refettorio o sala mensa)… sorveglianza a vista continuativa durante lo svolgimento delle prestazioni lavorative… mancata messa a disposizione dei lavoratori dei fondamentali Dispositivi di protezione individuali, quali scarpe antinfortunistiche o protezioni per i rumori". Ma c'è anche, per i lavoratori, "l'obbligo di retrocessione di parte dello stipendio formalmente erogato in conformità alle buste paga, così da ridurre la retribuzione oraria all'importo di 4,5/5 euro all'ora, ben al di sotto di quanto previsto dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro…", poi "il mancato riconoscimento della tredicesima mensilità, l'obbligo di pagamento di un importo ricompreso tra euro 120 ed euro 150 per l'ospitalità in camere con almeno tre persone ed uso promiscuo di servizi igienici e cucina, il tutto mediante detrazione diretta dello stipendio".

"Tre anni fa il titolare [di Grafica Veneta, NdR] Fabio Franceschi, padovano, aveva lanciato un appello: "Non riusciamo ad assumere 25 persone perché i giovani non vogliono fare i turni. Abbiamo ricevuto solo 4-5 candidature, gli altri che abbiamo contattato si sono tirati indietro. Rinunciano per i turni troppo pesanti".

"Il 25 maggio 2020 un giovane pakistano fu trovato con le mani legate dietro la schiena, dopo essere stato picchiato, lungo la Statale 16, a Piove di Sacco (Padova). Poco dopo un suo connazionale, nelle stesse condizioni, fu trovato a Loreggia. Idem, per un terzo uomo, in provincia di Venezia. Il numero dei casi era poi salito a cinque, mentre altri cinque asiatici si erano presentati al pronto soccorso di Camposampiero, denunciando: "Siamo stati picchiati, seviziati e rapinati". Il pestaggio sommario, che secondo le vittime era stato messo in atto dall'organizzazione, indirizzò verso le condizioni di lavoro a Grafica Veneta".
Formalmente i contratti sottoscritti con Grafica Veneta sono regolari, nel senso che indicano un impegno settimanale di 40, 30 e 20 ore. Quindi, al massimo 8 ore al giorno. Ma gli operai hanno descritto una situazione ben diversa. "L'orario poteva variare da 10, 12 a un massimo di 16 ore al giorno". Un altro: "In busta paga vengono contabilizzate soltanto 8 ore". Un terzo: "Non era prevista giornata di riposo e neanche le ferie". Infine: "Lo stipendio mensile era di 1.100 euro, ma mi veniva accreditata una somma inferiore in quanto si trattenevano l'affitto di 120 euro e ulteriori 200, 300 o 400 euro". Quest'ultimo si riferiva a chi lo aveva reclutato".
Il gip: "Addirittura, vi sono state telefonate in cui i dirigenti della Grafica hanno detto al proprio tecnico di non consegnare nulla e cancellare i dati, disperandosi una volta appreso che la Polizia Giudiziaria era comunque riuscita ad acquisire un dato parziale". Bertan a Pinton: "Mi raccomando con le timbrature". Bertan addirittura invita il titolare pakistano di B.M. Services a parlare "ai suoi operai affinché rispondano bene". Bertan chiede a Pinton: "Noi gli abbiamo dato le timbrature?". E si sente rispondere: "No…se le sono prese loro dal computer per quanto riguarda gli ingressi e le uscite. Nell'aprire il programma hanno visto tutto". A quel punto Bertan usa una frase inequivocabile: "Ci siamo inculati da soli". In parte Pinton lo conforta: "Siamo riusciti a tagliare dal 26… hanno preso da maggio in poi".
Le violenze – Secondo il gip, "il violento pestaggio avvenuto il 25 maggio altro non era che una punizione riservata ai lavoratori che stavano maturando il proposito di ribellarsi al Badar, recandosi presso un sindacato per avere informazioni sui propri diritti". Cosa sapevano i vertici di Grafica Veneta delle violenze ai danni degli operai? Probabilmente niente, anche se sarebbero stati a conoscenza del clima di rivendicazione dei diritti da parte di alcuni operai. Infatti, a fine maggio 2020, l'amministratore delegato Bertan chiede al figlio di Badar come ha risolto i problemi "con quelli che vi rompono le scatole… spero che sia superata la cosa".

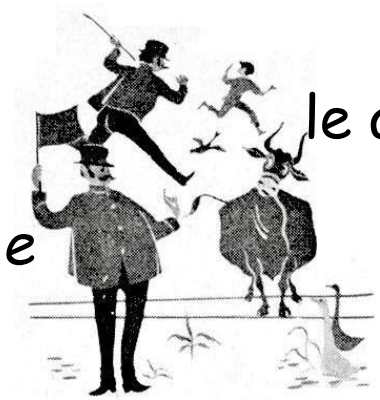
Stavolta non siamo nella campagne del Foggiano, bensì nel fiorente Nord Est. Ma la situazione è identica: caporalato, lavoro sporco svolto da connazionali delle vittime, sfruttamento, schiavismo. Un sistema infame!

Citazioni tratte da ilfattoquotidianbo.it

sì pure per strada laddove possibile. I giornalisti erano sotto tiro e l'etichetta press non era di salvacondotto dalla violenza per nessuno. Ma il mondo stava cambiando e non poterono impedire le ricostruzioni delle verità anche con i contributi documentali delle persone. Dopo vennero gli Aldrovandi, gli Uva, i Cucchi, i Saladino, i Bianzino, i Gatti, i Brunetti, le Mollicone, i Lonzi, i Magherini, i Castro, i De Cupis, gli Elantonio, per restare all'Italia, casi di *violenza dell'ordine* che per molta parte non erano subornabili grazie alla documentazione ripresa dai più. Fino ad arrivare ai morti di Black Lives Matter e l'incontrovertibile grilletto facile della polizia USA.

Ha ragione Tommaso Fattori nell'editoriale di Left a sottolineare che quel potere espresso a Genova del 99% dell'umanità contro l'1% dei possidenti il pianeta (o nella variante "voi G8, noi un milione"), fuori dalla coreografia di violenza in cui la propaganda dell'oggi vorrebbe chiuderlo, era un potere costruttivo di migliaia di volontà insieme: è stata una tappa di percorso che veniva da prima ed è andata oltre, verso esperienze alternative rispetto alla resa all'esistente -tante- di questi venti anni, ed è ancora in moto. Tante le proposte, le rivendicazioni, le acquisizioni di consapevolezza. Ed è il motivo per cui a protezione di quel vecchio potere *resistente e costituito* serve ancora oggi la polizia che manganella. La repressione alimenta a suo modo, radicalizza se vogliamo, perché il sistema non funziona e produce in modo risorgente la soggettività antagonista che lo sotterrerà.

Il potere sistemico è largamente spersonalizzato, la retorica liberista che libera dagli arbitrii signorili del sistema precedente, incatena ad un meccanismo. Un meccanismo di ruote dentate stantuffi e cinghie, apparentemente senza leve, che espropria, ricatta, impoverisce, toglie i mezzi di sussistenza, affoga in mare, ma non perché lo voglia qualcuno, piuttosto perché le cose vanno così, un mero risultato del processo. Quando poi quelle cose sono seriamente messe in discussione, tornano a loro difesa le guardie alabardate, le vecchie forme di potere violento. È se vogliamo la definizione della genesi del fascismo come parto della borghesia davanti all'approssimarsi della svolta rivoluzionaria di inizio '900. O della strategia della tensione negli anni '70. Quando le manfrine e il fitto lavorio persuasorio e le finte intermediazioni e le distrazioni di massa e le lusinghe di recupero non reggono più a puntellare il suo apparato, il democratico capitalista è sempre pronto a slegare i cani della guerra. ■



OGGETTI MISTERIOSI

le astrattezze della ferrovia profonda: *L'Agenzia, leuropa e il Capotreno perduto*

Qualcosa ce lo faceva sospettare, dettagli, sfumature, imbarazzi. Si entrava in un luogo si direbbe ministeriale aspettandosi la sobrietà e la spiccia solennità di chi dispone e controlla. Invece si aveva sempre l'impressione di un latente disagio, come l'esser ospiti per dovere e, soprattutto, di parlare lingue diverse. Eppure, a posteriori, ci hanno provato a farci capire il senso di quel luogo per noi rigido ma che rigido non era. Fiumi di slides per descrivere l'Agenzia Nazionale sulla Sicurezza Ferroviaria, la madre europea ERA e gli annessi acronimi in quantità industriale. Ma noi duri a parlare di norme, regole, controlli, sicurezza. La risposta, mai sprezzante, era però sempre nell'aria: sentiremo l'impresa ferroviaria, abbiamo pochi mezzi e -soprattutto- quella sinistra frase: noi definiamo principi. Il sospetto diventava presto certezza, pur rimanendo platee goffamente incredule, quando tutto si sgonfiava sotto la scure imperiosa del solito nemico passepartout: leuropa. L'entità geografica dal malinteso valore politico diventa all'uso entità sospettosamente udente, perfidamente puntigliosa e, infine, spietatamente severa nella pagella. Guai a nominare il Personale di Accompagnamento nei regolamenti d'Agenzia, giammai il Capotreno, pena la sonora bocciatura del puntuto conclave de leuropa. Leuropa ha in odio qualsivoglia vincolo per le lacrimose imprese ferroviarie, ma tanto ama delegarne ogni compito con l'imperiosa raccomandazione di fare le cose a modo. Come s'è fatto a non capire che era tutta una tattica? Un piano scientificamente portato avanti dall'italica Agenzia per schivare le bordate de leuropa cattiva che vuole tutte queste cose brutte. Un piano infallibile: evitare che ci sparino addosso arrendendosi prima che inizi la battaglia. Roba da cuori impavidi, che poi ne perdano lavoratori e viaggiatori poco importa perchè basterà una nuova slide dal titolo: "loro picchiavano ma noi gliele abbiamo cantate". Beato a chi ci crede..a leuropa. ■

CrhoniCUB
ITALIA, TICINO E GRIGIONI

30 giugno, Torre de' Picenardi, erosione

Alle 15 viene interrotta la circolazione sulla Cremona-Mantova per un'evidente erosione della massicciata nel comune di Torre de' Picenardi, in provincia di Cremona. Ad accorgersi un contadino. Quasi certo il fratto che a causare l'erosione siano stati gli scavi delle nutrie.

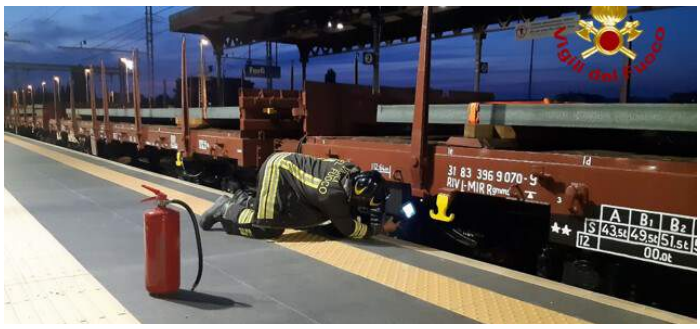
8 luglio, Pesaro, corto circuito su WL

Il treno Notte 752 al traino della E.402B.115 si ferma a Pesaro per un'esplosione nel circuito AT vicino al pacco batterie della vettura 3 (WLABm). Scarto vettura, trasbordo e soppressione treno.

15 luglio, Collestrada, TIR sui binari

Poco dopo la mezzanotte un autoarticolato esce di strada e precipita sulla ferrovia a Collestrada (Pg). L'autista del mezzo viene estratto vivo dopo due ore di lavoro dai VvFf. Traffico interrotto.

21 luglio, Forlì, principio d'incendio



Poco prima delle 21 si verifica un principio d'incendio su un treno merci. Intervento dei VvFf.

22 luglio, Brindisi, perdita da ferrocisterna

Intervento dei VvFf, stazione evacuata e traffico bloccato per una perdita di butilene da una ferrocisterna; il treno (7 carri) era diretto al Petrolchimico. Sblocco alle 22.20.

28 luglio, Fossacesia, treno contro auto

Un treno merci per il trasporto furgoni investe sul raccordo Sevel un'auto che attraversa i binari. Feriti i tre occupanti.

29 LUGLIO, SPRESIANO, FIAMME

Nella notte intervengono i VvFf tra Susegana e Spresiano per un principio d'incendio all'altezza delle ruote di un treno di merci pericolose (quindici ferrocisterne di stirene monomero stabilizzato) in transito sulla Treviso-Udine.
Ad accorgersi delle fiamme alcuni automobilisti che viaggiano sulla strada parallela che suonano ripetutamente attirando l'attenzione dei macchinisti.

1° AGOSTO, ABRUZZO, INCENDI

Fortissime ripercussioni sul traffico ferroviario sulla linea Adriatica per i vasti incendi che investono tutta la regione. Traffico sospeso tra Chieuti e Campomarino, tra Francavilla al Mare e Pescara Porta Nuova e tra Varano e Loreto. Bloccati migliaia di viaggiatori.

CrhoniCUB
MONDO

AUSTRIA

17 feriti lievi il bilancio di un incidente sulla Murtalbahn, linea a scartamento ridotto 760 mm in Stiria. Il treno, carico di studenti, ha urtato un albero e una vettura è finita nel fiume.

SLOVACCHIA

Senica, 16 maggio.

Scontro al PL tra colonna in manovra e TIR, morto il manovratore.

RUSSIA

Le Ferrovie russe stanno testando il "Virtual coupling" ovvero "accoppiamento virtuale", che fornisce il movimento sincrono di due treni merci adiacenti con la distanza minima consentita tra di essi. La prova si svolge nelle tratte Slyudyanka-1 – Bolshoi Lug e Yablonovaya – Lesnaya. I segnali fissi non sono necessari, poiché il macchinista del treno che segue è guidato a distanza dal treno che precede. Attualmente, oltre 300 locomotive che operano nella Russia orientale sono già dotate di sistemi di accoppiamento virtuale e questo numero dovrebbe raddoppiare entro la fine dell'anno. Igor Levitin, assistente del presidente russo Putin, ha definito le tecnologie presentate una svolta. Secondo lui, lo stato è interessato a sostenere tali progetti che devono essere sviluppati.
Il principio del Virtual Coupling è un "segnale" virtuale posizionato sull'ultimo carro del primo treno, che consente al convoglio che lo segue di mantenere una distanza di sicurezza.
In futuro è prevista l'installazione di un Radio Block Center, che consentirà di controllare dozzine di treni da un'unica posizione. Si tratta del RBC utilizzato anche per ETCS Livello 2 e Livello 3. L'orario dei treni e i limiti di velocità lungo il percorso verranno trasmessi alla locomotiva tramite un canale radio digitale. Lungo la ferrovia saranno installati ripetitori con una gamma di frequenza dedicata. Quando la RBS sarà operativa, verranno ridotti al minimo assoluto gli intervalli tra un treno e l'altro.

USA

16 luglio. Operazioni di evacuazione su un locomotore rovesciato per tre ferrovieri rimasti intrappolati nel loro treno merci Union Pacific deragliato a nord-ovest di Cedar City alle 22, a causa delle forti inondazioni. L'incidente è avvenuto nei pressi di Lund, piccola e remota comunità a 45 km da Cedar City, Utah.

Ferrovie e cambiamenti climatici

Le impressionanti devastazioni di metà luglio nell'occidente della Germania. Dighe rotte, piccoli fiumi esondati, morti e dispersi.

Ripubblichiamo qui il noto "Avviso Comune", la cui esigenza è dovuta allo sbalordimento davanti a quello che viene sottoscritto: valga come documento per i posteri, a vincere la loro probabile incredulità storiografica. Forse i rappresentanti delle maggiori centrali sindacali pensavano di essere ancora nei vari CTS della pandemia e non si accorgono di attaccarsi ad una patacca, nessuna esigibilità, nessuna garanzia. Il primo caso di armistizio firmato prima della guerra, scatenata poi in modo unilaterale (mentre di qua con l'accordo si era smantellato ogni arsenale). Una resa anticipata, un via libera spacciato per vittoria (in cui è cascato solo Il Manifesto). Nei giorni successivi al patto d'onore Il Sole 24 ore sparge fiori con titoli sulla ripresa, la crescita, il ciclo espansivo, l'aumento dell'occupazione; solo il 7 luglio a frattura aperta e non più nascondibile, pubblica didascaliche tabelle, su ciò che è legalmente consentito e ciò che non lo è, e un intervento di commento dell'immancabile Falasca "La libertà delle imprese di riorganizzarsi trova fondamento nella Costituzione". Spiegatelo a CGIL-CISL-UIL.

Presidenza del Consiglio dei Ministri

PRESA D'ATTO

Le parti sociali alla luce della soluzione proposta dal Governo sul superamento del blocco dei licenziamenti, si impegnano a raccomandare l'utilizzo degli ammortizzatori sociali che la legislazione vigente ed il decreto legge in approvazione prevedono in alternativa alla risoluzione dei rapporti di lavoro.

Auspicano e si impegnano, sulla base di principi condivisi, ad una pronta e rapida conclusione della riforma degli ammortizzatori sociali, all'avvio delle politiche attive e dei processi di formazione permanente e continua.

CGIL Maurizio Landini — CISL Luigi Sbarra — UIL Pierpaolo Bombardieri

CONFINDUSTRIA Carlo Bonomi — ALLEANZA COOPERATIVE ITALIANE Mauro Lusetti — CONFAPI Maurizio Casasco

IL MINISTRO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI Andrea Orlando

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI Mario Draghi

I PERDENTI POSTO IN CALCE all' "AVVISO COMUNE"

Non ha aspettato nemmeno la pubblicazione dell'accordo sottoscritto da Governo e parti sociali la Henkel, società tedesca che produce detersivi a Lomazzo, per liberarsi degli 81 lavoratori dello stabilimento, il licenziamento decorre dal 30 giugno.
A inaugurare invece il periodo dopo la fine del blocco dei licenziamenti - tra le prime misure di contrasto alla pandemia a cadere - ci pensa la FL Smith Maag Gears, azienda che produce riduttori a Segrate, licenziando il 1* luglio un dipendente che aveva perso la vista per una grave malattia.
Dopo è stato un rubinetto aperto:
- Gianetti ruote (cerchioni auto/moto) di Ceriano Laghetto (Monza), di proprietà del fondo Usa Quantum Capital Partner, 88 dipendenti a casa
- GKN driveline di Campi Bisenzio (Firenze), azienda che produce componenti auto, di proprietà del fondo britannico Melrose, chiude: 422 dipendenti e un altro centinaio tra appalti e indotto senza lavoro. Licenziamenti avvenuti per PEC, posta elettronica certificata e ratificati al Prefetto e parti sociali da remoto, in video, da uno degli avvocati della multinazionale, senza nemmeno scomodarsi a presentarsi all'incontro.
- Timken, multinazionale USA, chiude lo stabilimento di Villa Carcina (Brescia): fuori in 106
- Whirlpool, azienda di elettrodomestici, annuncia oltre 300 licenziamenti a Napoli
- Shiloh, componenti per auto di Verrès in Valle d'Aosta, acquistata da Teksid e chiusa: 12 licenziamenti
- Ansor di Canegrate (Milano), settore elettronica, chiude: 4 fuori
- ABB, multinazionale dell'elettronica svizzero-svedese di Marostica (Vicenza), delocalizza in Bulgaria: 60 restano disoccupati in Italia
- Rotork Gears di Cusago (Milano), elettronica, multinazionale britannica, chiude l'impianto: 28 licenziati
- Thello, società ferroviaria italo-francese, dismette il servizio: a casa 16 dipendenti del subappalto Chef en Voyage
- ex Embraco di Riva di Chieri (Torino), che produce compressori, delocalizza in Slovacchia: in 400 restano a casa
- azienda di cucine Focus srl di Sedico (Belluno) fuori 3 dei quattro lavoratori
- Officine meccaniche Giovanni Cerutti a Casale Monferrato, in 188 perdono il posto di lavoro
- Borsh elettrodomestici di Bari "ristrutturazione" del comparto, in 500 diventano esuberi
Licenziamenti facili con, eventuali, indennizzi pari a tredici settimane lavorative. Come stabilito dal 2015 nel Jobs act di Matteo Renzi

Poi quelli in bilico ...
- Sider Alloys di Portovesme in Sardegna, società mineraria per l'alluminio (ex Alcoa), società svizzera: 500 a fine ammortizzatori sociali
- Treofan di Terni, settore della chimica, in liquidazione dopo decisione giunta dalla multinazionale indiana Jindal: 142 a rischio
- Porto canale di Cagliari: 210 portuali dipendenti ex CICT anche loro a fine ammortizzatori sociali
- Air Italy, compagnia aerea sardo-qatariota in liquidazione: 1363 lavoratori tra Olbia e Malpensa ko
- Blutec di Termini Imerese: 633 a fine cassa integrazione
- Vitesco Tecnologia Power train (iniettori) della multinazionale USA Continental riduce produzione: a rischio 139 interinali Manpower degli impianti di Fauglia e S.Piero a Grado (Pisa)
- Linari G lavorazioni meccaniche srl di Calenzano (Fi) azienda dell'indotto Nuova Pignone, lavoratori in presidio permanente da quando viene intercettata una mail aziendale in cui di parla di "calo del fatturato" e "necessità di ridimensionamento"
Aggiungiamo 359 che hanno perso il lavoro in Veneto
Poi ci sono le ex grandi aziende statali
- ex Ilva ora della multinazionale indiana Ancelor Mittal: 1500 posti a rischio
- ex Alitalia oggi ITA: piano per oltre 6000 esuberi
Poi ci sono gli "accompagnati all'esodo" di Stellantis (nuova multinazionale della vecchia FIAT) forma di licenziamento incentivato che riguarda 800 dipendenti di Mirafiori, Maserati, Teksid ed ex TEA di Grugliasco, procedimento che avrà pesanti ricadute occupazionali sull'indotto.
Un centinaio di "tavoli di crisi" aperti a livello nazionale per oltre 55800 lavoratori interessati. ■

MF

PS questo resoconto è stato rieditato di continuo durante luglio per il susseguirsi di voci da aggiungere, che allargano drammaticamente il fenomeno, non potendo peraltro conteggiare quelle tante dismissioni unitarie che compaiono talvolta sui giornali come lettere di denuncia privata.

Le lotte contro i licenziamenti

La trilaterale dei sindacati

Anna Lombroso per il Simplicissimus, blog, del 1.7.21

Dopo quasi un anno e mezzo di durata ininterrotta (*un unicum a livello mondiale*, recita trionfalistico il Sole24 Ore) termina il blocco assoluto dei licenziamenti per motivi economici nei settori dell'industria e delle costruzioni, concedendo, sempre secondo la fonte confindustriale, "*spazio a un divieto selettivo per non compromettere la ripresa economica in atto in larga parte del mondo della manifattura*".

Ricordiamoci i nomi di questi tre: Maurizio Landini, Luigi Sbarra e Pierpaolo Bombardieri che rivendicano di "essere arrivati ad un avviso comune per utilizzare gli ammortizzatori sociali disponibili (cig, contratti solidarietà ecc.) prima di arrivare a qualsiasi licenziamento", auspicando che , sulla base di principi condivisi, si giunga "*a una pronta e rapida conclusione della riforma degli ammortizzatori sociali, all'avvio delle politiche attive e dei processi di formazione permanente e continua*".

Ricordiamoci il ricorso al termine "selettivo" che rimanda alla definizione della Treccani: scelta degli elementi migliori, in base a caratteristiche oggettive di qualità e rispondenza, e in applicazione a criteri funzionali o scientifici, e che riecheggia quelle soluzioni finali evocate in ogni discorso pubblico e in ogni documento programmatico dal presidente Draghi in modo da spazzare via qualsiasi residuo parassitario presente nella nostra società avviata al Grande Reset, si tratti di imprese medie e piccole che hanno potuto godere di aiuti che dovranno invece essere destinati in regime di esclusiva a multinazionali strutturate impegnate a occupare gli spazi della globalizzazione, o invece di lavoratori che hanno preteso troppo: diritti, garanzie, salari dignitosi, orari umani, sicurezza, sciaguratamente insensibili alla pressione che esercitano con la loro dissipatezza sul presente e sul futuro del sistema paese.

Chissà quei tre a che criteri pensavano e che requisiti debbano avere i meritevoli di restare sul mercato, pronti a sottoporsi ai test di efficienza e di obbedienza alle regole commerciali diventate leggi di natura, pronti a rigenerarsi e ristrutturarsi in modo da diventare merce appetibile nel grande disegno della "ripresa", così da potersi indebitare per offrire ai propri figli l'opportunità di accedere a studi e professione Stem, tutti specializzati in via dinastica nel premere un interruttore, sempre lo stesso, nello stare davanti a un pc, ma anche, è giusto ricordarlo, davanti a una macchina che può stritolarti, a un forno che può cuocerti, visto che la rivoluzione digitale non è così avanzata da sacrificare i suoi robot in mestieri così usuranti e pericolosi.

Ricordiamoci che non giunge inaspettato il loro tradimento e non è sorprendente l'infedeltà al mandato di difendere gli sfruttati diventati da tempo un bacino fertile per il Welfare aziendale con l'offerta di fondi, assicurazioni, consulenze, e un target propizio per convertirsi da soggetti di rappresentanza, tutela e salvaguardia in patronati avidi pronti a negoziare in regime di trattativa privata. E non si tratta soltanto della scandalosa comparsata della triplice il Primo Maggio in piazza insieme a Confindustria, della cambiale in bianco data a Draghi, delle acrobazie per non passare dalle parole ai fatti in merito al ripristino dell'articolo 18, ormai incompatibile con modello di sviluppo italiano, o della cancellazione della Legge Fornero, largamente superata nella graduatoria delle infamie dalle recenti misure.

Il fatto è che non abbiamo mai sentito il sindacato battersi contro la flessibilità oggetto nel nostro paese dal 2000 in poi di più di 50 provvedimenti intesi a promuoverla, diventata un culto che richiede un impegno unanime per imporla, facendo proselitismo e trasferendone i dogmi dal lavoro a tutti i settori della società e dell'esistenza, tanto che viviamo forme inedite di alienazione grazie a prestazioni dette continuative, ma che sono effimere, a chiamate occasionali, a salari in nero che incidono come un rischio esistenziale che siamo costretti a subire e che riduce i diritti e le prerogative di cittadinanza e aumenta i costi umani, presentando il conto andando avanti negli anni, quando il responsabile delle risorse umane o il funzionario del collocamento scuoterà la testa davanti al cinquantenne che non ha maturato esperienza e competenza durante un percorso professionale segnato da una lunga sequenza di contratti anomali.

Ricordiamoci che l'accettazione della precarietà, dando per buona la letteratura economica che sostiene da sempre che per favorire l'occupazione e il turnover è indispensabile licenziare, significa accettare un modello di vita basato sull'incertezza e l'insicurezza, su una condizione dalla quale è impossibile liberarsi perché infiltra come un veleno tutta la vita, reddito, casa, assistenza, possibilità di mettere su famiglia e di assicurare un tetto e l'istruzione ai figli, cancellando qualsiasi progettualità per il futuro ma impedendo anche la salvaguardia di requisiti di sicurezza nel posto di lavoro, autorizzando le imprese a non investire nella tutela di lavoratori che in un breve giro di tempo non saranno più alle loro dipendenze e che non hanno il tempo per apprendere e mettere in pratica gli elementari codici e

criteri per proteggersi.
Ricordiamoci che da anni alla faccia della cosiddetta cancellazione delle classi, operazione voluta in modo da criminalizzare l'omonima lotta, una classe, quella operaia, c'era ancora ed è stata lasciata sola, tanto che il Lingotto è diventato il teatro della defezione di un partito che ha decretato di non voler più essere di sinistra, che Mirafiori dopo più di 70 anni è stato la location del film dell'intesa della vergogna con l'abiura dei principi per i quali i lavoratori avevano combattuto per non ammalarsi, per essere rispettati, per lavorare meglio per non essere trattati come merce da consumare, che a Pomigliano è stata celebrata la vittoria del pensiero debole di Marchionne e dei decisori che comandavano da lontano confermando che gli investimenti sono possibili solo grazie alla rinuncia dei diritti, della salute, della dignità dei lavoratori. Così oggi possono essere trattati tutti allo stesso modo, così tutte le vertenze possono avere lo stesso epilogo, così con l'aiuto di tribunali, forze dell'ordine, stampa ufficiale, si possono mettere sotto i piedi i bisogni e le rivendicazioni di quelli di Sicobas, Whirlpool, dell'ex Ilva, e per estensione anche di quelli risparmiati dall'arcaica catena di montaggio che girano per la citta sotto Glovo, Amazon, pensando di essersi ritagliati un margine di sopravvivenza in autonomia, perché possono decidere il percorso da coprire in motorino, per non dire delle vittime delle nuove forme di caporalato e di cottimo, destinato alla donne col part time che permette di combinare lavoro domestico non retribuito e lavoro da remoto sottoretribuito.
Ricordiamoci cosa intendono per ammortizzatori quei tre che hanno consegnato la vittoria nelle mani di Confindustria grazie alla concessione dell'unico sopravvissuto a patto di espungere totalmente ogni voce di costo per il padronato, assicurando alle imprese (quelle che beneficeranno dei 30 miliardi del Decreto Sostegni Bis) la Cig pagata dallo Stato e non sospendendo i licenziamenti disciplinari, quelli relativi ai dirigenti, oltre che le risoluzioni del contratto di apprendistato e le procedure di licenziamento collettivo definite prima del 23 febbraio 2020. E quando non esiste nessuna forma di controllo sull'immenso bacino della piccole imprese, quelle che a detta dell'esecutiva riprenderanno fiato grazie al nuovo regime dei subappalti e il cui pubblico è stato già sulla carta frammentato in modo da ridurre oneri e responsabilità dalle spalle della stazione appaltante e consentire una giungla in materia di controlli di sicurezza e di contrasto alla criminalità, salari e rapporto qualità/costi.
E ricordiamoci che quei tre appartengono a una nomenclatura che non ha indetto una giornata di sciopero nemmeno quando si è verificato un episodio di squadrismo nel quale ha perso

la vita un sindacalista, impegnato in un presidio di lavoratori della logistica, un fronte nuovo e esposto agli attacchi padronali, un settore cruciale cui è permesso evadere e sfruttare allo spasimo, ricattare e intimorire protetto com'è da istituzioni e governi che danno un po' di guazza al popolino bue fingendo di perseguirne gli illeciti fiscali, con l'ipotetica tassa sui profitti minimi, che abbona proprio quelli dell'impresa criminale di Bezos che negli Usa proibisce già l'ingresso delle rappresentanze nei suoi stabilimenti. Ma ricordiamo loro, a quei tre, che a Piacenza, a Melfi, nei porti dove i lavoratori si rifiutano di caricare di armi i container qualcuno che si ricorda che ci sono le classi, c'è la loro lotta, c'è la memoria di diritti cui non dobbiamo rinunciare. ■

DA ALITALIA SAI IN A.S. A ITA
LO CHIAMANO RILANCIO: VERGOGNATEVI!

1) -7600 dipendenti;
2) -57% slots su FCO e -15% slots su Lin; 3) -61 aeromobili rispetto al 2019: -18 wide body (lungo raggio) e -42 narrow body (corto-medio raggio);4) -51 destinazioni rispetto al 2019;
5) Cessione del programma di fidelizzazione dei clienti; 6) Esternalizzazione delle manutenzioni;
7) Societarizzazione dell'Handling; 8) Brand Alitalia messo a gara (sic!).

OLTRE LA METÀ DI ALITALIA MANDATA AL MACERO
PRESIDIO E ASSEMBLEA DEI LAVORATORI ALITALIA
20 LUGLIO 2021 - PIAZZA SAN SILVESTR0 – ORE 10

Anche i presunti "migliori" al Governo del nostro Paese si adeguano e scodellano il solito Piano della miseria, preparando il decollo di una nanocompagnia, priva di alcuna speranza di sopravvivenza, che già dal nome prefigura una tempestiva dipartita dal mercato europeo e mondiale: ITA.
Sono così serviti i tanti sostenitori del repentino decollo di ITA, moltiplicatisi nelle fila dei sindacati confederali ed autonomi presenti in AZ (…beccatevi la holding), nonchè della politica italiana: **eppure era chiaro fin dalle prime avvisaglie dove si sarebbe andati a parare!**

I NUMERI IMPIETOSI DELLO SCEMPIO

Come da tradizione Draghi &Co chiamano rilancio tale scempio: i numeri sono eloquenti e non lasciano spazio ad alcuna incertezza sul drammatico futuro che attende ciò che resta della Compagnia di Bandiera italiana se non si riuscirà a sventare l'esiziale epilogo per oltre la metà di Alitalia.
Senza neppure arrossire il Governo dei migliori si prepara a ripetere le scelte di sempre, avallando un progetto che, ridimensionando ciò che è già molto piccolo, non ha alcuna possibilità di realizzare il promesso pareggio di bilancio nel 2023 e, addirittura, un

aumento di fatturato nel 2025), come dichiara il CdA di ITA, capitanato da Altavilla (…giochi di prestigio a parte non si capisce come farebbero a diminuire gli aerei ed aumentare il fatturato, senza impennare le tariffe e andare fuori mercato.

L'ALIBI DELLA PANDEMIA NON NASCONDE LE RESPONSABILITÀ

L'alibi della pandemia non nasconde **la ignobile responsabilità degli ultimi 4 Governi** che, trincerandosi dietro promesse e dichiarazioni, dal 2017 ad oggi, non sono stati capaci di far altro che provare a confezionare per la concorrenza il "bocconcino" di Alitalia e del ricco mercato del T.A. italiano, scaricando dalla Compagnia di Bandiera italiana il personale di terra, nonché riducendola ad una piccola low-cost e, contemporaneamente, facendo pagare i costi di tale fallimentare progetto ai contribuenti.
Se il **decollo di ITA** è sotteso da un miserabile progetto, ciò che si **prevede di realizzare nel 2025** è una illusione fondata sul nulla e scritta sull'acqua: un mero esercizio di stile linguistico. Nulla di più.

BRANCOLANO NEL BUIO E PROVANO A LIQUIDARE ALITALIA

Basti pensare che il Piano ITA è stato elaborato, a detta di Lazzerini, considerando 14 scenari possibili: la prova che nulla è dato sapere su quanto succederà e, ferma restando la fondata previsione che i tassi di traffico riprenderanno a crescere, non è dato sapere a nessuno in che modo accadrà e con quali tempi si realizzerà la ripartenza del settore.
La verità è che Draghi &Co si sono resi disponibili a tentare di chiudere il conto su Alitalia, preparando l'uscita definitiva della Compagnia d Bandiera italiana dalla contesa dei cieli europei, **senza neppure predisporre alcun intervento di sistema di cui l'intero comparto ha necessità.**

IL GIOCO DELLE PARTI TRA FRANCO-GIORGETTI-GIOVANNINI E LA VESTAGER

Tutto ciò con l'avallo della UE su cui i Ministri italiani competenti si affannano, in un evidente gioco delle parti con la Vestager, a tentare di scaricare le responsabilità del Governo italiano che, invece, ha avallato, fin dal primo momento (il Piano ITA era chiaro da subito!), la liquidazione della Compagnia di Bandiera.

L'ITALIA NON PUÒ E NON DEVE DIVENTARE UN GRANDE SUK

Il silenzio mediatico calato su questo drammatico epilogo, di cui si nascondono i numeri, insieme alla calura estiva del post-europei di calcio, rischiano di costituire gli ingredienti "propizi" per **consentire all'attuale Governo di nascondere sotto il tappeto l'insipienza di una intera classe politica e manageriale**, nonché le complicità diffuse di chi sta tentando di ultimare le ultime fasi di un disegno su Alitalia e sul Trasporto aereo italiano, che parte da molto lontano e che mira a rendere il nostro Paese un grande Suk, **ipotecando il futuro di migliaia i lavoratori.**

LA PANDEMIA È UN ALIBI CHE CONFERMA L'INSIPIENZA DELLA POLITICA

Il Covid è un dramma planetario ma per il Trasporto Aereo italiano poteva costituire una grossa opportunità per consentire ad Alitalia di rimettersi in carreggiata, approfittando delle enormi difficoltà dei concorrenti.
La discontinuità tra la vecchia Alitalia e la new-Co è stata usata come una clava. Tale pretesa può essere annullata, **riconsegnando gli asset allo Stato a titolo di rimborso del prestito erogato nel 2017 e nel 2019**: **una opzione che Draghi&Co fanno finta di non aver visto, sentito e capito, pur di abdicare al controllo dei flussi turistici e commerciali da e per il nostro Paese.**
Pietose le giustificazioni, spesso lacrimose, dei politici che hanno avuto in mano il dossier AZ e che hanno fatto di tutto per non imprimere una svolta alla vicenda Az e del Trasporto Aereo italiano ma che oggi, **invece di scegliere un più dignitoso silenzio, si dichiarano ottimisti sull'esito dell'ennesima scommessa giocata sulla testa di migliaia di lavoratori**: da **Calenda** a **Gualtieri** (…a proposito: li aspettiamo alle elezioni del Sindaco di Roma!), da **Di Maio a Giorgetti**, passando per **Patuanelli**, dalla "evanescente" **De Micheli** al "responsabile" **Giovannini**.

LE ALTRE COMPAGNIE NON DIMEZZANO LA FLOTTA E CONFERMANO GLI ORDINI DEGLI AEROMOBILI

Ad esempio, sono molti coloro che tentano di giustificare il taglio della flotta con cui decolla ITA ma non dicono che sono molte le compagnie aeree, tradizionali e low-cost, che non l'hanno tagliata ma, al contrario, hanno confermato gli ordini di nuovi aeromobili e stanno concentrando le "macchine" sul mercato italiano, pur di mettere le mani su un affare che il nostro Paese vorrebbe abbandonare.
Non solo. Il Ministro Gualtieri (…uno per tutti, anche se con gli altri la musica non cambia!) in una recente trasmissione televisiva si è auto-lodato della ricapitalizzazione definita dal "suo Governo" (…quello Contebis) per Alitalia di 3 mld di Euro ma non ha detto che tale investimento è già svanito e che nella migliore delle ipotesi la Compagnia di Bandiera italiana, prima di essere ceduta alla concorrenza, beneficerà di meno della metà di quella somma, con buona pace della nazionalizzazione.

È EVIDENTE CHE LA MOBILITAZIONE DEVE RILANCIARSI. NON È ASSOLUTAMENTE VERO CHE LA VERTENZA È FINITA.

Anzi. Ora si entra nel vivo e saranno tanti gli argomenti su cui la tenuta del Governo **dovrà misurarsi con le mobilitazioni di massa che decolleranno nel Paese, a partire da quelle, che non potranno fermarsi, dei lavoratori del Trasporto Aereo e di Alitalia: la Cub Trasporti ed AirCrewCommittee si adopereranno a rilanciare le proteste contro gli esuberi, nonché il peggioramento delle condizioni di lavoro e salariali.**

OBIETTIVI CONCRETI DI UNA MOBILITAZIONE CHE NON SI FERMERÀ

È necessario rimettere in discussione l'intero progetto della nascita di ITA, garantire la piena occupazione e l'integrità aziendale: tutti devono transitare nella new-Co, nessuna attività deve essere esternalizzata e/o societarizzata, i contratti non devono essere peggiorati. Metà della Compagnia di Bandiera italiana non può e non deve essere mandata al macero. ■

19 luglio 2021

Cub Trasporti
AirCrewCommittee

THELLO: NON POTEVA CHE FINIRE IN VERGOGNA

Piccolo esempio dei grandi risultati della liberalizzazione del traffico ferroviario. Si comincia con grandi proclami su una nuova società Italo-francese per i servizi ferroviari Italia-Francia e si finisce con una ingloriosa chiusura nottetempo. Nel mezzo il più classico esempio di liberalizzazione e concorrenza a costo del cittadino e dei lavoratori perché, ce la possono raccontare come vogliono, ma Thello era Trenitalia e Trenitalia i finanziamenti non li prende da un gruppo di generosi filantropi. Comunque tutto nacque nel 2011 come fosse un'orgogliosa risposta alla partecipazione di SNCF al capitale di NTV, la famosa concorrenza a tavolino. La risposta Trenitalia fu mollare gli accordi Trenitalia-SNCF (poi Artesia) per il trasporto Italia-Francia e creare Thello insieme ad una società privata francese (Veolia). La rivoluzione fu grande: se prima i viaggiatori potevano utilizzare collegamenti per la Francia da Venezia-Milano-Firenze-Bologna-Roma-Pisa-Genova (già in parte tagliati alla nascita di Artesia) il *progresso* portò ad un collegamento Venezia-Parigi notturno e, dal 2014, i Milano-Nizza-Marsiglia diurni. Grande risultato davvero. Ovviamente le stesse vetture di prima ma con una bella riverniciata e colori più sgargianti. In pratica tutto -nuove strutture e dirigenti- per viaggiare su dei semplici Intercity con la "R" moscia e su un treno notte tale e quale e quelli di prima. Un po' la teoria Frecciabianca, altro grande progetto Trenitalia per far viaggiare la gente su un Intercity ma potendo dire agli amici di aver preso una Freccia. Tutto fumo negli occhi, inutili impegni finanziari, divisione dei lavoratori e nessun beneficio per i viaggiatori. La patetica fine di Thello non è però la fine di questo sistema, un sistema liberista dove di privato c'è tutto tranne l'unica cosa che dovrebbe esserci: i soldi. Quelli li fornisce lo Stato alla fine della fiera. Curioso inoltre il paradosso evidente fra i tanto declamati pacchetti ferroviari europei, l'imprescindibile spazio ferroviario comune e la beatificata liberalizzazione del traporto ferroviario (sui quali l'Italia è stata sempre in prima fila, quando c'è da far guadagnare i privati siamo sempre più realisti del Re) e il fatto che negli ultimi quindici/venti anni i servizi internazionali da/per l'Italia sono praticamente spariti. Ciò fa capire come la liberalizzazione ha esclusivi scopi, appunto, liberisti tendenti ad instaurare un sistema privo di vincoli per le imprese in un settore che a livello continentale conta diverse centinaia di migliaia di lavoratori con uno sconfinato indotto. Thello, come le decine di società private sorte in tutta Europa, sono la cartina di tornasole di un sistema che le utilizza per colpire il diritto del lavoro e le relative garanzie nel segno della precarietà e del massimo ribasso sul costo del lavoro. Infatti, puntualmente, la più triste ed indegna riprova di tutto questo risiede nelle decine di lavoratori lasciati a casa sia in Francia che in Italia, compresi quelli dell'appalto della ristorazione. Drenaggio di fondi pubblici e comunitari, libertà di licenziamento, deregulation normativa, sono questi i capisaldi delle liberalizzazioni che avanzano mietendo vittime fra i lavoratori e vincolando ai profitti servizi di alto valore collettivo e, non ultima, la sicurezza. ■

MEZZOMERICO — LAVORI AL COVO

Dopo il successo della polentata di giugno, sotto la direzione di Francesco Mesiano sono partiti i lavori nel covo CubRail sulle colline di Mezzomerico/Suno (No). Iniziata la pulizia del sottobosco fino ai pini, poi sarà la volta della tinteggiatura degli interni e a protezione delle travi. Appuntamento alla vendemmia!

Promesse tesserate
L'amoralità confederata

Quando entrai in Ferrovia mai avrei creduto a quanta omertà e induzione indebita potessero esservi presenti.
L'ingenuità della gioventù e l'inesperienza lavorativa mi avevano portato a credere che certe cose si potessero leggere soltanto nei giornali.
"Concussioni", "induzioni indebite", "abusi d'ufficio" erano per me realtà appartenenti ad un altro mondo, di quelle cose di cui senti parlare dallo schermo di una televisione, al telegiornale. Un po' come quando guardi i film di guerra, non penseresti mai e poi mai che certe realtà potrebbero verificarsi anche nella tua vita.
Inizia tutto con te che entri in azienda, cinque anni or sono, con tante speranze e tanta voglia di imparare. Con lo spirito di voler dimostrare quanto vali e la voglia di metterti in gioco, di mettercela tutta.
Hai sempre sentito parlare dei sindacati, hai letto di loro nei libri di scuola, durante le lezioni di Storia, quando per la prima volta ne scoprivi l'origine, dai tempi della Trades Union Congress nella seconda metà dell'Ottocento fino alle lotte operaie del Lungo Autunno Sessantottino.
Ti è stato detto che tutti i sindacati hanno sempre lottato per la tutela e gli interessi del lavoratore.
Ma col tempo scopri che le cose non stanno esattamente così. Ci sono sindacati il cui unico obiettivo è l'affiliazione. Non importa con che mezzo. L'importante è che tu firmi il modulo d'iscrizione. Ti viene promesso un incarico o un trasferimento o un aumento di stipendio, in cambio di una firma (e qualche euro da devolvere mensilmente). Ci si mette poco a rendersi conto di come stanno veramente le cose. Non fai in tempo ad entrare in qualsiasi struttura e vieni subito accalappiato dai confederati come un cane randagio sperso tra le strade della Ferrovia, siano essi RSU, RLS o semplici colleghi. Partono offrendoti un caffè, proponendoti due chiacchiere e in men che non si dica inizi a sentire parole come "tessera" o "firma", ti viene infilato il modulo da compilare in mano, così velocemente da non fare in tempo nemmeno a domandarti da dove l'abbia tirato fuori, e con altrettanta celerità inizia a spiegarti come compilarlo: "Qui va il nome, qua va il cognome… qui il tuo numero di matricola", trattandoti quasi come l'ultima degli analfabeti.
Come se non bastasse ti vengono fatti nomi e cognomi di colleghi che hai da poco conosciuto, ferrovieri che fanno già parte della "setta", un po' come i rappresentanti porta a porta dell'energia elettrica o del gas quando ti dicono che nel condominio Tizio, Caio e Sempronio hanno già firmato il contratto con loro, basta solo che mostri loro l'ultima bolletta.
Pensa poi che fortuna, qui non hai nemmeno bisogno di mostrare nulla, anzi. Sono loro i primi a mostrarti un gran bel sorriso, un sorriso così splendente che quasi ti abbaglia. E poi semplicemente si allontanano, così come ti si sono avvicinati e te resti perplessa, perché non hai la più pallida idea di che cosa sia accaduto, d'altronde è poco che sei entrata in Ferrovia.
E allora ti informi, indaghi, chiedi ai colleghi con più esperienza di te e pian piano ti rendi conto di come stanno le cose e rimani frastornata da come tutto venga fatto alla luce del Sole, senza ritegno, come se fosse la cosa più moralmente accettabile di questo mondo. Parli col collega che sono quindici anni che lavora a centinaia di chilometri da casa, lontano dalla propria famiglia e scopri che frasi come "Se vuoi tornare a lavorare vicino ai tuoi figli basta che vieni nel nostro sindacato" sono per lui all'ordine del giorno. Parli con quello che si è rifiutato per anni di aderire a certe sigle sindacali e scopri il perché ancora oggi si ritrova a fare straordinari estenuanti, assolutamente non con casualità, come se non aderire ai confederati sia un fatto da punire, da espiare.
Passa il tempo, e cerchi di convincerti che forse certe situazioni che ti sono state raccontate siano casi isolati, che magari ci sia anche altro che non ti è stato detto. Trascorri i tuoi turni faticosi e stressanti lontana da casa, fai la cosiddetta "gavetta" pensando a quelle parole che ti sono state dette, a quelle proposte, tutt'altro che implicite, che ti sono state fatte.
Passa il tempo e ti accorgi che certi colleghi, che a differenza tua si sono lasciati convincere ad iscriversi, ricoprono posizioni privilegiate, sono stati trasferiti o semplicemente vengono trattati con un occhio di riguardo mentre tu ancora, anno dopo anno, ti ritrovi a fare la stessa mansione, aderendo tutt'al più a manifestazioni di interesse o compilando il modulo di trasferimento (come sancito dal CCNL) e il tuo fegato inizia ad infiammarsi, la bile inizia a deteriorarti e quel senso di ingiustizia così forte ti fa quasi rivalutare le tue decisioni in merito, ti fa quasi pensare che forse, forse..
Poi torni a casa, stanca dal turno appena concluso, ti fai una doccia, ti guardi allo specchio, ti osservi nei tuoi occhi riflessi e con orgoglio pensi, senza alcun dubbio: "Sono fiera di me stessa." ■

Eliot Bell

Come saranno impiegati i fiumi di soldi che il PNRR prevede per la ferrovia 4.0?
Intanto in questi giorni il mio tablet di servizio ha preso a parlare. Dice di chiamarsi Yvonne e di imparare molto da me: con voce vellutata mi suggerisce i turni sottolineando che con la tal modifica avrei tempo poi per andare a prendere i ragazzi a scuola. Dà la buona notte e mette la sveglia per le alzate.
Ieri ha cominciato a sottolinearmi la pancetta e mi preannuncia che prossimamente nelle località che visito potrà darmi consigli per gli acquisti. Dice pure di sentirsi presto pronta per dare il pronti al treno.

RISULTATI QUESTIONARIO ANONIMO CUB RAIL RINNOVO CCNL ATTIVITÀ FERROVIARIE

L'idea del questionario anonimo nasce dall'urgenza di porre all'ordine del giorno la questione del rinnovo contrattuale. Un rinnovo che procede, come sempre, senza nessun coinvolgemento dei lavoratori. Le istanze che nascono dalla quotidianità dei ferrovieri, a suo tempo concretizzate nella *Piattaforma del 2016* nata da una moltitudine di assemblee autoconvocate, vengono continuamente oscurate da un sistema concertativo blindato. I risultati dei questionari sono decisamente eloquenti. Verrebbe da dire scontati se non fosse che se lo sono è perchè i problemi ci sono, sono evidenti e l'ultimo difficile periodo di emergenza sanitaria ha semplicemente evidenziato il chiaro fallimento della concertazione aziende-sindacati firmatari. Si conferma come la grandissima parte dei lavoratori, a prescindere dal settore di appartenenza, vorrebbero un'azienda pubblica che spezzi il ricatto degli appalti a garanzia di un equo trattamento per tutti i lavoratori dell'indotto. Si evidenzia una forte contrarietà alle esternalizzazioni e l'esigenza di bloccare l'emorragia di impianti e posti di lavoro sui territori. Nello specifico dell'orario di lavoro le 36 ore settimanali vengono indicate come un giusto limite legato all'esigenza di riduzione dei ritmi lavorativi. Riemergono vecchie questioni come le carenze logistiche, l'effettivo esercizio del diritto al pasto (pur registrando un buon apprezzamento per il sistema dei ticket e delle convenzioni esterne) e le croniche carenze di personale da ripianare con corpose assunzioni, anche in funzione dell'attuale situazione sociale. Non manca l'allarme sulla manutenzione con la bocciatura dell'attuale organizzazione basata sulle esternalizzazioni, su ritmi lavorativi insostenibili e sull'eccesso di lavoro notturno che risulta essere un problema comune con il Personale Mobile e per il quale risulta evidente la necessità di diminuire il numero di notti ed aumentare le ore di riposo a seguito. Nel Personale Mobile le risposte evidenziano alcuni punti qualificanti: rivedere la normativa sui riposi fuori residenza (aumento ore di riposo, riduzione numero di RFR mensili e prestazioni afferenti, RFR solo in località non sede di impianto); rivedere le norme sulle squadre di scorta e sull'Agente Solo (nel senso di reintroduzione doppio agente e presenza di due agenti PdA su tutti i treni); rendere inderogabile il diritto ad usufruire del pasto. Riguardo i quesiti di carattere generale emergono: una bocciatura per il sistema di Welfare aziendale e dei benefit e, soprattutto, l'unanime esigenza di invertire il sistema delle relazioni aziendali prevedendo il coinvolgimento dei lavoratori preventivamente alla firma di qualsiasi tipo di intesa. Queste, in breve, le risultanze del questionario anonimo, una ulteriore conferma che dietro la voluta cecità dei tavoli concertativi esiste un mondo del tutto diverso rispetto ai principi contrattuali, un mondo che purtroppo fatica ad imporsi. L'UNICO SISTEMA PER SCARDINARE LA BLINDATURA DEI TAVOLI CONCERTATIVI È QUELLO DI AUTOCONVOCARE ASSEMBLEE NEGLI IMPIANTI IMPONENDO CON FORZA LE NOSTRE ESIGENZE SENZA SCADERE NELL'INDIFFERENZA E NEL FATALISMO CHE SONO IL VERO NUTRIMENTO PER AZIENDA E SINDACATI FIRMATARI.

DI SEGUITO I RISULTATI DEI 470 QUESTIONARI COMPILATI *(al 30 luglio 2021)*

1 Con gli ultimi quattro CCNL la categoria dei ferrovieri ha visto aumentare a dismisura produttività e ritmi lavorativi, in cambio di elemosine elargite per ingoiare la pillola. Nel prossimo CCNL pensi giusto

90.9% *Una riduzione dell'orario di lavoro e dei ritmi lavorativi mantnendo l'attuale retribuzione*
4.5% *Lasciare invariata l'attuale normativa contrattuale*
4.1% *Un ulteriore aumento di produttività proporzionale alla retribuzione*
0.4% *Non so*

2 Quali pensi sia l'orario di lavoro settimanale corretto e dignitoso per la lavorazione ferroviaria?

90.3% *36 ore settimanali come prima delle modifiche contrattuali avvenute con gli ultimi CCNL*
9.7% *Quello attuale di 38 ore settimanali*

3 Negli ultimi anni sono crollati gli organici e molti servizi e presidi sono stati chiusi. Rispetto alle carenze di organico pensi più utile:

91.8% *Assumere personale a copertura degli organici, tanto più nell'attuale situazione sociale*
3.4% *Continuare a incentivare il lavoro straordinario*
4.7% *Non so*

4 Rispetto a presidi, sedi ed impianti chiusi pensi

83.9% *Necessario riaprire impianti e presidi territoriali, per migliorare l'organizzazione del lavoro, i servizi per lavoratrici e lavoratori e creare valore nei territori*
8.2% *Non so*
7.9% *Logico continuare a tagliare impianti e presidi, grazie alla tecnologia ed all'automatizzazione*

5 Come giudichi l'esigenza di miglioramento delle condizioni logistiche (Ferrotel, sale soste, servizi igienici, spogliatoi e locali)

52.1% *Molto importante*
40.3% *Assolutamente necessario*
7.6% *La situazione attuale è soddisfacente*

6 Nonostante le Ferrovie dello Stato siano tuttora di proprietà pubblica, negli ultimi anni si è avviato un processo privatista che ha spacchettato l'azienda attraverso la creazione di Spa, Holding e relativi CdA; parallelamente molte lavorazioni sono state esternalizzate e interi rami d'azienda sono stati privatizzati. Ritieni che il nuovo CCNL debba essere in funzione di

85.9% *Una Ferrovia pubblica e che le privatizzazioni vadano combattute nell' interesse di lavoratori e utenti, reinternalizzando i rami d'azienda e i servizi privatizzati, assumendo lavoratrici e lavoratori oggi in appalto, con rigida applicazione a tutto il comparto dello stesso contratto*
10.7% *Non so*
3.4% *Confermare la logica delle privatizzazione, della concorrenza, dell'abbattimento del costo del lavoro e della divisionalizzazione all'interno del Gruppo FS*

7 Il Diritto al pasto, benché previsto nel CCNL, ha perso negli

ultimi anni di valore ed è diventato nella interpretazione aziendale un diritto flessibile e non garantito in caso di ritardo treno. Anche la chiusura delle mense e convenzioni non sempre adeguate, hanno indebolito tale diritto. A tal proposito ritieni

93.9% *Che il diritto al pasto sia inderogabile e che debbano essere garantiti sempre più degli attuali 30 minuti con tempi calcolati in base alla distanza e all'affollamento dei siti convenzionati*

3% *Che tale diritto possa essere scambiato con ticket e comunque non garantito in caso di ritardi e mancate convenzioni*

3.2% *Non so*

8 Sempre sul diritto al pasto pensi corretto

52.4% *Proseguire nella politica dei ticket restaurant e delle convenzioni esterne*

42.5% *Rilanciare i servizi di mensa aziendale*

5.1% *Non so*

9 Negli ultimi CCNL molte risorse sono state destinate al Welfare aziendale. Pensi che

67.9% *Che il Welfare aziendale\privato sia negativo perché sottrae risorse al SSN indebolendolo e perché è preferibile avere ciò che spetta in soldi liquidi piuttosto che in benefit*

17.4% *Non so*

14.7% *Sia corretto che il Welfare aziendale assorba risorse economiche, compreso incentivi economici contrattuali*

10 Il CCNL prevede per il personale mobile un numero rilevante di servizi fuori residenza, che non garantiscono il necessario riposo psicofisico e i pasti in orari decenti. Oltre a una migliore organizzazione di tali turni, come pensi debbano essere normati i RFR?

42.8% *Credo siano necessari tutti i provvedimenti contenuti nelle prime tre opzioni*

-Riduzione del numero settimanale/mensile di RFR con aumento dei riposi giornalieri a seguito

-Vincolando gli RFR solo alle località non sede di impianto/presidio PdA/PdC

-Aumento del riposo minimo fuori residenza e una diminuzione della prestazione massima nei servizi pre e post RFR

31.7% *Con un aumento del riposo minimo fuori residenza e una diminuzione della prestazione massima nei servizi pre e post RFR*

12.6% *Con una riduzione del numero settimanale/mensile di RFR con aumento dei riposi giornalieri a seguito*

6.2% 6.2% *Vincolando gli RFR solo alle località non sede di impianto/presidio PdA/PdC*

6.4% *Non so*

11 Riguardo al lavoro notturno credi

78% *Che sia necessaria una revisione della normativa con aumento dei riposi a seguito e con la diminuzione del numero di notti settimanale/mensile*

12.1% *Che sia sufficientemente tutelato come numero di notti, riposi a seguito e collocazione nei turni*

9.9% *Non so*

12 Gli ultimi CCNL hanno sancito l'Agente Solo per gran parte dei convogli e diminuito le squadre minime del PdA sui treni. Oggi molti convogli viaggiano con un solo macchinista e i regionali con un solo agente PdA. Rispetto alla sicurezza della circolazione e dei lavoratori pensi che

69% *Che sia necessario reintrodurre il doppio agente su tutti i treni e potenziare le squadre PdA con un minimo di due agenti PdA su ogni convoglio*

19.1% *L'Agente Solo e le attuali squadre minime del PdA siano corrette e garantiscono la sicurezza del trasporto e dei lavoratori*

11.9% *Non so*

13 La manutenzione infrastruttura è ormai strutturata sull'esternalizzazione di gran parte delle lavorazioni. Su questo aspetto ritieni

82.9% *Necessario riportare la totalità delle lavorazioni, e il personale in appalto e subappalto, in RFI con specifici vincoli professionali e con un orario di lavoro più sostenibile considerando le responsabilità ed i carichi di lavoro*

13.5% *Non so*

3.4% *Soddisfacente questo sistema*

14 Il sistema delle esternalizzazioni ha colpito profondamente le officine e numerosi servizi Trenitalia, su questo pensi

79.2% *Che è necessario internalizzare le lavorazioni a tutela delle garanzie dei lavoratori e della qualità del servizio*

13.3% *Non so*

7.5% *Che tenere queste lavorazioni fuori dal perimetro del Gruppo porti migliore efficienza*

15 Nelle procedure di rinnovo contrattuale da decenni i lavoratori vengono interpellati ad intesa firmata, depotenziando e rendendo inutile l'istituto del referendum. Su questo fondamentale aspetto credi

96.8% *Che vada sancito il coinvolgimento dei lavoratori preventivamente alla firma di qualsiasi tipo di intesa*

.2% *Che sia un sistema corretto e democratico.* ■

15 luglio
Cheshunt (Regno Unito). Ladro ruba un'auto e fugge sui binari. Tutt'ora latitante...

Bozza di revisione del Regolamento Circolazione Ferroviaria

Lettera del 16 luglio 2021 al MINISTERO DEI TRASPORTI ed ANSFISA

In premessa questa OS confessa di trovarsi in imbarazzo non riuscendo a convincersi della necessità di procedere ad una revisione del testo normativo eminente della gerarchia regolamentare ferroviaria: modifiche puntuali potevano essere apportate con lo strumento decretizio in mano all'Agenzia, mentre un intervento siffatto a tappeto, di mutamento perfino lessicale e di conseguenza spesso concettuale dell'assetto regolamentare, ci lascia preoccupati circa l'operazione complessivamente svolta. Della ragione addotta dall'Agenzia, le richieste di ERA, si ha una contezza desuntiva e si chiede di acquisirne lo scambio intercorso.
In riferimento a ciò e nella constatazione di un evidente processo di generale rarefazione normativa che sospinge il contenuto regolamentare verso i livelli inferiori di fonte (GI e IIFF) abbiamo più volte manifestato inconciliabilità di vedute, ma qui viene operato un salto perfino macroscopico. E' bene mettere in evidenza alcuni passaggi e conseguenze.
La transizione normativa dalle *figure* che intervengono nei processi di sicurezza ferroviaria alle *funzioni* svolte ha conseguenze che, oltre l'aspetto occupazionale che immaginiamo non rientri nelle preoccupazioni di Ansfisa, ricalcano un contenuto storico preciso frutto delle pressioni economico-politiche del presente ciclo: l'eliminazione del personale di accompagnamento o comunque una sua dequalificazione professionale, dopo che, per giustificarne la rimozione dalle attribuzioni di movimento ad onta del principio di sicurezza della ridondanza-, negli anni passati se ne proclamava la sua preziosa e necessaria presenza interamente dedicata alla sicurezza dei viaggiatori. Ciò era appunto fissato dall'art.4.28 che oggi si vuole stravolgere (nonché nell'allegato C al Decreto 4/12 e all'art.4.7.2. dell'allegato A). Riprova inoltre dell'impostazione ideologica nella distinzione *figure-funzioni* si ha nel fatto che non tutte le figure subiscono la stessa traduzione: ad esempio *l'addetto alla condotta* rimane tale, per il momento, magari in attesa che sulla stessa scia si compia un giorno il sogno dirigenziale di poter guidare i treni in remoto - ma che ancora oggi perfino con l'Agente Solo tanti lutti adduce.
Tutta la vicenda di 7 anni e non terminata delle 11 versioni della DEIF serie 4 di Trenitalia sui guasti al Controllo Centralizzato della Chiusura delle Porte (più PEIF serie 28 e DEIF serie 56) testimonia in modo esemplare la necessità di un rapporto stringente di verifica normativa e implementativa rispetto agli aggiramenti messi in atto quotidianamente dall'impresa pur in presenza di vincoli normativi precisi. Facendo tesoro di questa lunga esperienza l'Agenzia tutto avrebbe dovuto fare tranne che dare un via libera auto-normativo alle IF in base ad astratti principi.
Ancora ieri l'impresa faceva viaggiare convogli con veicolo di coda isolato dal freno. Stessa cosa nei confronti di RFI per gli investimenti di sicurezza sui PL o per i cantieri in regime di interruzione o ancora gli infortuni nel settore manutentivo, tutti ambiti di evidenza ove le imprese, se non sentono il fiato sul collo di soggetti che rappresentano le necessità della sicurezza tout court, si volgono ad altri interessi. L'incidente di Pioltello mostra nelle sue indagini preliminari il sistema di una finta compatibilità tra economie e sicurezza tutta in realtà rivolta verso il primo termine.
Preoccupazioni infine si radicano anche nei confronti ruolo dell'Agenzia stessa che nel rendere più astratto il RCF e permettere che lo riempiano di contenuto le IF e facendosi mera succursale di ERA per riportare pari pari in ambito nazionale quanto stabilito a monte, dove operano potenti azioni di lobbying, vada estinguendo anche il proprio ruolo o almeno il suo peso con il dimensionamento di organico stabilito nel dl.162 istitutivo del 2007. Tutto il patrimonio di una specifica esperienza nazionale, anche a beneficio di quello europeo, va perduto nella genericità delle norme: si pensi come ad esempio a PL, porte dei treni, identificazione del termine convoglio, interventi nei confronti dei viaggiatori senza la possibilità fisica di essere presenti nella sezione di convoglio…
Ancora prima tutto era cominciato con la distinzione di comodo fra *sicurezza di esercizio* e *sicurezza del lavoro*, pretestuosa (senza contestarne il senso) perché nella sua rigida interpretazione consentiva di sgravarsi dell'agente solo/uomo morto o degli incidenti nei cantieri, evidentemente perché una piega politica al momento in agenda lo richiedeva. Ma ignorava così tutta una vasta area a cavallo fra le due. Ancora oggi, correttamente, in alcuni passaggi anche nell'attuale RCF la sicurezza è inscindibilmente intesa e raccomandata tanto per la circolazione quanto per viaggiatori, lavoratori, terzi.
Inutile dire che, schermandosi dietro una comoda subalternità rispetto ad ERA, nella bozza ricevuta si fa finta di credere che ci possano essere strumenti tecnici che possono sostituire in toto l'opera dell'uomo nell'affrontare le decine di rischi (molti imponderabili) che possono intaccare il trasporto ferroviario, così come si ignorano le esigenze a livello sociale (garanzie per utenti e lavoratori) e si mette assolutamente in primo piano "l'evoluzione del mercato" che, per definizione, ricerca la maggiore economicità e non ha come bussola -appunto- le esigenze sociali.
Il nodo cruciale essendo rappresentato dalla sequenza *contatto con i viaggiatori - decisioni da prendere, spesso in attimi - operazione da fare in loco*. La stessa esperienza delle agenzie per la sicurezza, sia europea che nazionali, in questi anni non può dirsi certamente garanzia di stringente controllo verso le IF, non si spiegherebbero altrimenti le decine di segnalazioni che vi giungono e, purtroppo, il ripetersi di eventi che intaccano la sicurezza. La tanto decantata responsabilizzazione delle IF e la loro autoregolamentazione in base ai "principi" emanati dall'Agenzia, ha fallito ponendo le basi per una pericolosa deregolamentazione nella quale si inserisce fatalmente quest'ultima questione del Personale di Accompagnamento.
Siamo inoltre a conoscenza della vostra risposta (Nota prot. 87_UNI/21 del 10/06/2021) ad altre Organizzazioni Sindacali, che hanno ugualmente rigettato la modifica in parola, e non possiamo che dichiararci delusi e preoccupati per le argomentazioni da voi proposte che, avulse dalla realtà dell'esercizio ferroviario, tendono solo alla deregolamentazione ed alla delega che si vuole concedere alle IF nella gestione di elementi di sicurezza centrali a garanzia dei viaggiatori e dei lavoratori.
È per noi evidente che il passaggio, come da voi sostenuto nella stessa Nota, da ruoli e qualifiche professionali a funzioni che le IF devono garantire tramite dispositivi auto-

matici o tramite personale sia solo un modo per far scivolare le questioni di sicurezza in una zona grigia dove l'economicità industriale ha spesso la meglio rispetto alla miglior sicurezza possibile che - trattandosi di treni viaggiatori- non può che essere garantita da personale ben individuato sia come qualifica professionale che, di conseguenza, come funzioni da svolgere.
Nel merito del testo proposto come "bozza per seconda consultazione" per la revisione del RCF:
Si chiede maggior tempo per un'analisi più articolata, esprimendo qui una ferma avversione alla riforma del art.4.28 che cancella il preciso riferimento al Personale di Accompagnamento; nonché alla riforma degli artt.16.8 e 24.2 sui requisiti per l'uscita dei convogli dagli IMC con particolare riferimento all'efficienza di porte e lateralizzazione/cccp.
Si chiede inoltre che non sia corretto il rinvio *simpliciter* ai SGS aziendali ma che questi debbano essere valutativamente messi in relazione ai *requisiti* cui assolvere, non solo principi generali, piegabili ai propri fini ed a interpretazioni surrettizie (es. riforma dell'art.3.2).
Si torna a chiedere l'obbligo di consultazione, discendente dalla responsabilità legiferanti attribuite, che i soggetti individuati (GI e IIFF) abbiano nei confronti delle OOSS (al pari del soggetto pubblico dell'Agenzia) senza comode confusioni *ad excludendum* con le relazioni industriali.
Si chiede infine di sapere il destino dell'allegato C del medesimo Decreto 4/2012 dove appunto sono appositamente individuate le FIGURE che intervengono nei processi di sicurezza ferroviaria.
Saremmo ipocriti a non pensare che come per tutte le altre cose anche la professionalità, la qualifica e le garanzie delle migliaia di Capitreno che quotidianamente garantiscono la miglior sicurezza possibile del trasporto ferroviario finirà alla mercé di meri calcoli economici. E ci ritroveremo come sempre a scrivervi e voi, come sempre, dopo le slide istituzionali ci direte che le IF "saranno interpellate" in funzione dei pochi mezzi a vostra disposizione. E' un circolo vizioso che non ha più ragione di esistere.
In conclusione ritiene questa OS che l'Agenzia non sia in grado di scrollarsi di dosso compiti di individuazione di standard e requisiti minimi e che, rinviando alle IIFF in nome di una fantomatica responsabilizzazione -che, è storia di questi anni anche nei numeri, abbia solo aggravato la condizioni di sicurezza, migliorando solo laddove si è comportata da soggetto attivo-, adotti un profilo omissivo rispetto al proprio ruolo, che giocoforza la porterà ad essere investita in ogni caso infortunistico (o quasi infortunistico) per il quale sia adita la via giudiziaria. ■

per la segreteria nazionale CUB Trasporti
Antonio Amoroso

COME E PERCHE' VOGLIONO DEPENNARE LA FIGURA DEL CAPOTRENO ("ce lo chiede l'Europa" quinques)

Della questione del Personale di Accompagnamento sui treni viaggiatori a rischio a causa della revisione da parte di ANSFISA del Regolamento Circolazione Ferroviaria (RCF) siamo tutti a conoscenza. Ma è oggettivamente **necessario conoscere il perchè e da dove vengono queste operazioni**; perché, è bene essere chiari, non si tratta delle solite cose contrattuali fra azienda e sindacati. Si tratta di quelle deregulation europee che di solito ignoriamo (i famosi Pacchetti Ferroviari europei) ma che ora, dopo il tentativo di qualche anno addietro, ci si presentano davanti. Piccola premessa: da anni la Comunità Europea ha deciso di liberalizzare il mercato ferroviario, è stata creata un'Agenzia per la sicurezza ferroviaria europea (ERA) e a cascata un'Agenzia per ogni paese membro (per l'Italia ANSF diventata poi ANSFISA). Potrebbe sembrare che le varie Agenzie, coordinate da quella europea ERA, servano a "controllare" che le norme di sicurezza siano strettamente applicate e a migliorarle rendendole più stringenti. Niente di tutto questo - e chi ha seguito ad esempio l'epopea della DEIF sulle porte di salita forse una mezza idea se l'era già fatta. Il vero obiettivo delle Agenzie, tra l'altro previsto dal loro "statuto", è creare l'interoperabilità cioè un sistema ferroviario comune a livello europeo. Bene. Per farlo, e nessuno meglio di noi ferrovieri può saperlo, ci sono oggettivamente due strade. La prima virtuosa e logica che prevede regolamenti di sicurezza stringenti ai quali tutti i paesi (e quindi tutti i Gestori Infrastruttura e Imprese Ferroviarie) devono attenersi per avere la miglior sicurezza possibile in tutto lo spazio ferroviario europeo. La seconda, illogica, che prevede da parte delle Agenzie non regolamenti tecnici precisi e stringenti ma solo "principi generali" e poi la delega ai Gestori Infrastruttura e Imprese Ferroviarie su come rispettarli. Non è una battuta: si raccomandano le pecore al lupo! Si usano per questo, come argomenti di copertura la libertà di impresa (in particolare l'autonomia organizzativa aziendale) e le specifiche tecniche di ciascun mezzo (veicolo, locomotore, etc) per dire che non si può prescrivere a tutti la stessa cosa.
Ecco da dove vengono le DEIF (Disposizioni di Esercizio dell'impresa Ferroviaria) ad esempio, l'Agenzia emana il Regolamento Circolazione Ferroviaria che contiene per tutti gli aspetti i principi generali e poi le Imprese Ferroviarie in base a questi emanano i regolamenti (le famose norme di interfaccia). **Il problema dov'è?** Semplice: con il primo RCF del 2012 l'Agenzia, non potendo stravolgere tutto dall'oggi al domani, ha mantenuto molte cose dei vecchi regolamenti FS e quindi alcuni principi erano abbastanza precisi; ora con il nuovo RCF in fase di emissione si arriva al dunque e dove prima c'era il *COME FARE* a garantire la sicurezza ora ci sarà solo il *DOVER GARANTIRE* la sicurezza. Il come è delegato alle IF. Tutto il nuovo RCF si basa su generici principi e, per fare un esempio illuminante della deriva sulla sicurezza che si

prospetta, prendiamo le norme sulle porte di salita

Art. 24.2 attuale RCF
I veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, degli utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi. In particolare un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.

Nuovo art. 5.2.2 RCF in uscita
Al termine delle attività manutentive, i veicoli non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, degli utenti, clienti, lavoratori interessati o terzi.

Una differenza abissale e clamorosa, tolto ogni riferimento al sistema di lateralizzazione e quindi
è chiaro che le aziende obbligate solo a far viaggiare i treni in sicurezza in modo totalmente generico, senza avere precisi obblighi sul "come", saranno autorizzate a fare come gli pare (cosa che provano a fare già ora) preoccupandosi solo di non finire troppe volte sul giornale. Questo lo sappiamo benissimo. **Arriviamo alla questione del Personale di Accompagnamento**, la filosofia è la stessa: si passa dalle *FIGURE* che intervengono nei processi di sicurezza (il PdA con relative abilitazioni nel nostro caso) alle *FUNZIONI*. In poche parole bisogna garantire la sicurezza se poi ci sono due Capitreno, un solo Capotreno, un citofono per chiamare il macchinista, uno specchietto per controllare il servizio viaggiatori o un'app per attivare uno in un ufficio a miglia di distanza, nulla osta per l'Agenzia (che tra l'altro nella lettera di risposta alle OOSS fa proprio l'esempio di alcune ferrovie concesse dove non c'è il Capotreno, tanto per essere chiari).

Art. 4.28 RCF ora in vigore
Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.

Art. 2.1.1 bozza nuovo RCF che sostituisce vecchio art.4.28
Sull' infrastruttura e sui convogli devono essere svolte, tramite persone o dispositivi tecnologici, tutte le funzioni atte a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi, tenendo conto delle caratteristiche dell'infrastruttura e dei convogli, dell'interazione tra essi, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio.

La differenza fra l'art 4.28 dell'attuale RCF e il nuovo articolo proposto dall'Agenzia è chiara

Ed ecco che la figura del Capotreno è cancellata perché l'azienda non è obbligata ad averla a bordo. Il resto è facilmente intuibile.
Da questo scritto potete facilmente capire che non eravamo i geni che avevano capito prima di tutti, perchè l'obiettivo della liberalizzazione ferroviaria era ben scritto nei regolamenti europei, era solo una questione di tempo e soprattutto una questione di trovare il momento in cui i ferrovieri pensano ad altro.
D'altronde *LIBERALIZZARE* significa togliere vincoli, per le imprese, ma il problema è che il vincolo più noioso per loro è un vincolo in carne ed ossa. A questo giro i Capitreno.
Questa la situazione oggettiva, come si suol dire scritta "nero su bianco". Da ciò possiamo, anzi dobbiamo, trarre alcune conclusioni altrettanto oggettive.
Non possiamo assolutamente sottovalutare la questione perchè già l'azienda nel 2016 un tentativo di togliere il CST sui treni DPLH lo aveva fatto e quindi, entrando in vigore il nuovo RCF, con una legittimazione a monte, si sentirà ancor più forte nel riprovarci. Solo una questione di tempo. (il comico se volete è proprio questa ipocrisia: quella che nelle parole ufficiali dell'Agenzia costituisce una Responsabilizzazione delle Imprese, queste prendono le stesse come via libera a fare tutti i tagli che vogliono)
Non facciamo l'errore di lasciar passare queste modifiche normative con la speranza di mantenere il Personale di Accompagnamento come elemento del CCNL. Abbiamo visto negli anni che le squadre di scorta sono diminuite nei vari CCNL pur in presenza di obblighi normativi, e persino aumento dei carichi, figurarsi senza.
Troppe volte abbiamo fatto finta di nulla sui peggioramenti contrattuali, per pigrizia, indifferenza o anche soltanto per un senso di sicurezza riguardo il nostro posto di lavoro. Queste modifiche ANSFISA tagliano le radici che tengono in piedi la figura del Capotreno e, senza dubbio, renderebbe tutti precari ed esposti a brutte sorprese.
L'intervento di un pò tutte le Organizzazioni Sindacali testimonia, se ce ne fosse ancora bisogno, che la situazione è seria ma, inutile nasconderlo, la forza che serve ce l'abbiamo solo noi lavoratori mobilitandoci.
■

CUB-T

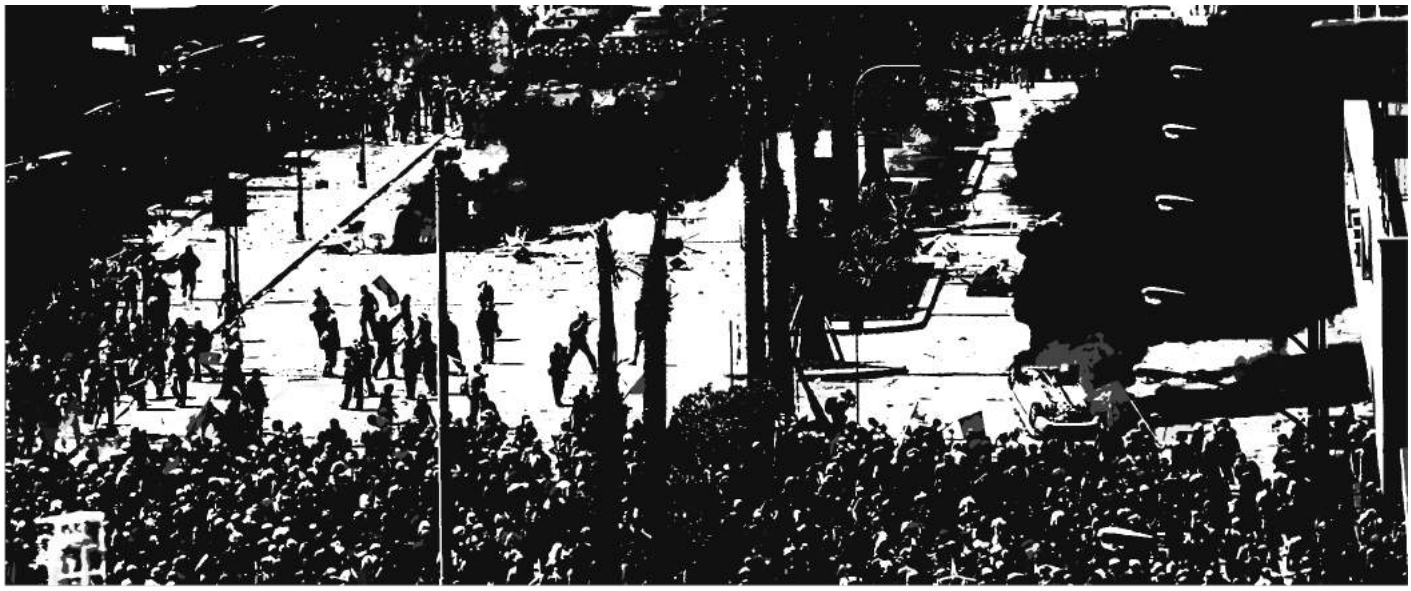
- Buongiorno vorrei fare l'impresario ferroviario, è qui che ci si iscrive?
- sì, è per il rilascio della licenza? quella!
- ha già ottenuto i permessi preliminari, circa la le certificazioni formative, quelle industriali sulla flotta…?
- no ancora no, vengo dal Texas, mi dicono che qui si fanno buoni affari
- come scusi, che tipo di treni?
- devo contattare il fornitore
- il personale?
- annunci già messi
- capitale sociale?
- che sociale?! tutto mio
- ma non ha proprio niente?! manco le ruote?
- esattamente! come fa a saperlo? - guardi sta qui nel nome Senzaroteadrittonelfosso Treni srl"
…
- rimiri il logo strepitoso, la X porpora sul treno, sapesse quanto costano i grafici di oggi
- solo il logo?
- bello eh, immagini "SRDF" proiettato nel cielo il giorno del lancio
- mi spiace torni quando ha i nulla-osta preliminari
- cosa? mi impedite di avere la licenza?
- mi scusi ma cosa si aspetta?!
- gentilezza, un minimo di collaborazione, una burocrazia snella, il favorevole riconoscimento per chi crea lavoro e porta ricchezza nella nazione
- ma non ha neppure i veicoli e le locomotive
- siamo un'azienda moderna, smaterializzata, intermediamo fra imprese che hanno mezzi e quelle che hanno personale e quelle che fanno i biglietti e quelle che fanno la ristorazione…
- ma lei che mette?
- il nostro goal è una sinergia attiva e attenta al cliente che viene attirato dallo slogan "lasciati trasportare"…
- ma non ci sono nemmeno le ruote!
- ma non mi ascolta? gliel'ho detto, è scritto già nel nome (l'avvocato dice che serve anche come copertura di partenza per le cause)
- va bene torni quando ha questa lista completa
- mi rimanda indietro? che impudente!
- per forza
- guardi che venerdì partiamo, è tutto fissato: l'inaugurazione, le ragazze, la band, il presentatore…
- cosa? dove crede di essere?!
- mascalzone, questo è *protezionismo novecentesco*
- shhh abbassi la voce, questi termini qui non li può dire!
- eccome, guardi come mi sta trattando, sta limitando la mia libertà di impresa
- no guardi non ci siamo capiti, lei può fare quello che vuole, ma per fare trasporto su rotaia deve avere dei *requisiti* eccoci al dunque, allora l'avvocato mi ha detto che quando sarebbero saltati fuori i requisiti devo dire, glielo leggo: "in nome del diritto all'interoperabilità e al segreto industriale nessun infrastruttura nazionale ferroviario può discriminare, a pena di illiberalità"
- ahi
- parole magiche
- non dica così, ehm, mi faccia fare qualche telefonata, ripassi fra un'ora, vediamo che si può fare
- grazie
- prego, se posso essere utile ad un benefattore
- quando torno mi faccia trovare anche qualche oliva e un aperitivino
- certo, vediamo se posso
- quando ha fatto e predisposto tutto, poi, si metta in licenziamento.

INCONTRO ANSFISA e SINDACATI DI BASE

L'AGENZIA SI CORREGGE: NON INTENDIAMO UCCIDERE IL CAPOTRENO, NOI FORNIAMO ALLE IMPRESE LA LICENZA DI UCCIDERE

Dopo le pressioni sindacali di questi giorni l'Agenzia ha espresso la volontà di riformulare la bozza del nuovo Regolamento Circolazione Ferroviaria: verranno riscritti i riferimenti ai "dispositivi tecnologici" e al "personale" in modo non disgiuntivo, verrà confermato che *per ottemperare alle funzioni* di sicurezza a bordo treno, laddove sia impiegato personale, questo debba avere requisiti di formazione e certificazione. Alla domanda però esplicita se il contenuto degli attuali articoli 4.28 (necessità del capotreno) e 4.29 (comunicazione dei viaggiatori con personale perché questo operi in loco) transiterà nella sostanza nella nuova versione, la risposta è negativa. L'Agenzia infatti ribadisce l'impianto della riforma del RCF, ovvero, nello specifico del tema, quell'obbligo della presenza del personale di accompagnamento è rigettata dall'Europa (ERA) e che, stabilite le funzioni da svolgere, sarà demandato all'organizzazione del lavoro e strumentazione tecnica delle singole imprese decidere come meglio ritengono per ottemperare alle garanzie di sicurezza, autocertificandosi.
Se poi questi sistemi di organizzazione d'impresa saranno in grado di mantenere gli standard lo vedremo solo dopo. L'agenzia ripete il mantra che non spetta ai propri regolamenti stabilire il *come*, che passa all'impresa, ma *solo il principio generale* di sicurezza. Col nuovo RCF viene oggi fissato un (ulteriore) passaggio epocale di derubricazione normativa che mette la Sicurezza in mano alle compatibilità con gli interessi di impresa, in *auto*gestione.
Si aprono dunque scenari di non lungo termine dove per la figura del Personale di Accompagnamento si possono prevedere demansionamenti, accorpamenti o remotizzazioni di funzioni, restrizioni di organico, la sua graduale assenza sui treni, persino l'esternalizzazione (la manovra pax è già in mano ad un'impresa che non applica il CCNL AF!), il tutto su *autonoma e responsabilizzata* opzione aziendale. E su benedizione dell'Agenzia. Si aprono soprattutto scenari in cui la Sicurezza, per come la conosciamo nel lavoro quotidiano, sarà ancor di più messa in discussione ma i cui effetti vedremo solo quando questi passaggi saranno oramai completati.
I ferrovieri intendono permettere che tutto questo accada? Tutte le organizzazioni sindacali hanno dichiarato di volersi opporre al processo e nelle analisi più approfondite hanno ben evidenziato che il punto cardine è l'attuale passaggio normativo piuttosto che le successive vertenze nei (molteplici) CCNL. La battaglia è qui e ora, dobbiamo organizzarci, spingere, non lasciare spazi alle false rassicurazioni o alla distraente bugia secondo cui "domani nulla cambia". ■
27 luglio 2021

CUB Trasporti – USB LP Ferrovie



PESTO ALLA GENEOVESE

Io a Genova ci volevo proprio andare. Finalmente la sfida ai potenti raccolta da tanta generazione nuova. Anche in Italia il vento di Seattle come su tutto il mondo. Montava allora un senso di appartenenza non più frammentario, un desiderio diffuso di partecipazione e da mezza Europa e oltre si stava rispondendo alla chiamata del Social Forum. I settori di ogni tipo di associazionismo convergevano verso questo appuntamento comune. Siamo il 99% voi solo 1. Ancora una volta irritava la sfacciata prosopopea dei Grandi che si proponevano come uomini provvidenti in riunione per discutere e risolvere i problemi del mondo. Ma il mondo era chiuso fuori, sarebbe bastato questo finto paternalismo per mandarli a quel paese. A Genova in più e più saremo andati lì a dirgli che loro rappresentavano piuttosto il problema giammai le soluzioni. Quelle menzogne sarebbero state squarciate. Non bastasse, il G8 del 2001 si teneva in una città che aveva cacciato i fascisti più volte e avrebbe fatto lo stesso con questi occupanti abusivi e le loro prepotenze. Una città arrampicata e un intrico di strade dove, per imbastire l'incontro, il governo avevano recluso migliaia di abitanti, montato linee di gabbie più alte del muro di Berlino, militarizzato la vita di quartieri: motovedette in pattugliamento del porto, i tombini saldati… Dove ti nascondi Bush? vieni qua, ragioniamo. Dove ti vai ad appartare Tony? guardaci quanti siamo, non c'è bisogno di terze vie. Berlusconi, rendici le mutande stese che ci hai sequestrato, riprenditi i tuoi limoni finti. Andatevene paccottiglia farlocca. Sì mi dicevo, gli avrei gridato proprio così. Contro la requisizione di una città e l'esproprio della zona rossa avremmo spinto, pensavo tra me, pigiato e deformato le transenne, messo i nostri corpi come inerti di traverso, spianato le grate, finché di sit-in in sit-in ci saremo ripresi metri di città libera. Se i numeri promettevano, come avrebbero a fatto i gendarmi a sollevarci tutti?! Ero allora alla soglia dei miei trent'anni e Genova 2001 si incaricò di mostrarmi quanto fuori dalla realtà fossi, quanto libreschi fossero i miei impeti e le tenzoni con cui mi pareva ci si sarebbe cimentati.

Il 19 luglio la prima fiumana aveva ballato intorno alla zona rossa. Era il tempo di provare l'assalto ai padroni della terra. Il 20 arrivammo da sud in treno, io la mia futura moglie e una collega, la circolazione terminava a Quarto. Di lì un bus corse per il lungomare pieno di zaini, tende nei giardinetti, e ci scaricò in tarda mattinata dalle parti di via Trebisonda ad un centinaio di metri dal lungo corridoio di zona rossa che terminava con un portale. Già il flusso di persone indicava la via di movimento, seguivamo tutti come un richiamo verso punti di raccolta. All'angolo con un giardino, forse piazza Palermo, decine di ragazzi erano intenti a smontare le recinsioni intorno all'area verde. Le ricomponevano come pezzi di armatura, se le sistemavano addosso aggiustandole al corpo. Sbalordito, mi dissi che ci stava, non sia mai che qui menano. Offesa e difesa si perdono rotolando una sull'altra. Si fa sul serio. Qualcuno distribuiva pezzi di limone ai compagni spiegando come metterseli in bocca per resistere ai lacrimogeni. Meno male l'idea di portare nostro figlio piccolo era stata presto accantonata.

Ci infittimmo fino a diventare corteo, arrivammo in vista del portale alla fine di viale Cadorna. le grate erano enormi, metallo spesso con scarpe di un metro di cemento, alte, e presidiate come un carcere speciale. Le persone si assiepavano contro. Ci unimmo e tanti eravamo che noi rimanemmo a decine di metri. Ma nulla si mosse. Poi come richiamato altrove il blocco si allentò fino a refluire. Già finito? Abbiamo rinunciato? Tornammo con gli altri verso il viale. In un angolo c'era movimento frenetico, un gruppo aveva preso d'assalto una banca facendo saltare le vetrine e preso a bastonate il bancomat. Sembrava un esercizio di sfogo, mi chiedevo, come se non riusciti a rompere la cinta della zona rossa si volesse dire, spostando l'obiettivo e il suo senso, che allora di qua facciamo come ci pare, la parte urbana fuori dalla cittadella fortificata sia campo libero degli assedianti. Camminammo in su e giù per il viale nord-sud di Brigata Bisagno, passando tra spezzoni di corteo. Finché comparvero i reparti murati delle forze dell'ordine. Erano usciti dalla difesa e avanzavano verso il corteo nella zona del suo convenuto manifestare. Incalzavano. Dopo un breve ingaggio di schermaglie partirono alla carica. E cominciò la guerra, in tira e molla. Chissà se anche sotto Troia era stato qualcosa di simile.

Le cariche avanzavano improvvisamente di qualche decina di metri, poi venivano respinte ma in definitiva guadagnavano terreno. Già i primi che cadevano sotto il tiro

della linea in avanti ne pagavano il fio a bastonate senza sconti. Ci spostammo refluendo verso la ferrovia assieme alla linea di fronte che senza organizzazione andava disperdendosi (le tutte bianche, si seppe poi, da un'altra parte avevano tenuto). Scivolammo paralleli ai binari perché il tunnel dopo via Tolemaide verso Corso Sardegna, dove andava infilandosi il grosso del corteo, non ci rassicurava su cosa avremmo trovato al di là. Passammo comunque sotto la ferrovia in via Archimede, più tranquilla, e di lì al Bisagno che attraversammo sul ponte Castelfidardo. Assistemmo alle prime fumate nere e agli echi fragorosi degli scontri in lontananza. Voci, vocii, gente in tutte le direzioni. Un supermercato era sotto espugnazione. Un bus portava dall'altra parte ovest della città dove era la nostra destinazione iniziale, con i sindacati di base, prima che ci unissimo alla movimentazione est. Lo prendemmo.

L'inquietudine si stemperò un poco nei tornanti dei viali alti che sembravano essere rimasti intatti e ignari di quello che si svolgeva sotto a poche centinai di metri in linea d'aria. Noi stessi ci scambiavamo pensieri confusi. Desideravamo ricongiungerci con qualcuno dei nostri, facce note, qualcuno dei genovesi che ci spiegasse, come se l'essere del luogo potesse implicare qualche rudimento in più. Lasciammo il bus da qualche parte per calare su Sanpierdarena e dopo poco ci unimmo al corteo delle varie sigle. In effetti era di un certo conforto marciare al passo col gruppo. Ma eravamo ancora lontani. Imboccammo la sopraelevata Aldo Moro e la città incomincio a pararsi davanti, colorandosi delle notizie, dei suoni e dei segnali di fumo. Improvvisamente la colonna si arrestò e uno dei megafoni cominciò a dire che c'erano problemi, che proseguire era pericoloso per gli scontri che si stavano accendendo ovunque. *Rimanete uniti compagni - Arrivano pezzi di informazioni terribili - La polizia sta mettendo la giornata sul piano dello scontro militare - Il sindacato non accetta provocazioni - Questo governo ha imboccato la strada della violenza rivelando chiaramente la propria natura repressiva - Il sindacato è una colonna delle conquiste democratiche, non si fa impaurire dal manganello - La loro risposta ci fortifica confermandoci di colpire nel giusto - Oggi a Genova la sospensione dello stato di diritto sta contrassegnando le politiche autoritarie.* Ma rimanevamo fermi su quel viadotto. Ci guardavamo cercando di capire e dare corpo al riferimento di quelle parole, pur avendo già visto le cariche. *Torniamo indietro verso gli autobus, compagni. State uniti. Non cadiamo nel loro gioco della provocazione militare: è fatta ad arte perché i media dopo diranno tutti uguali. Giratevi compagni.* Il dietrofront sembrò inaccettabile e ci sganciammo.

Non posso neanche dire che esprimessimo compiutamente un dissidio politico, la curiosità ci attirava verso l'epicentro del marasma. Non poteva finire così, sebbene ogni idea della conduzione e della fine in me vacillava. Cominciò un percorso di noi tre in saliscendi e intorno al porto, per viuzze e viali, per rampe e tunnel, uno zig zag con cui disegnavamo la sutura della città ferita. Trovammo auto carbonizzate. Esemplari già secchi in mezzo ad altre, alcune rovesciate come carapaci a pancia all'aria, per i tornanti di via Asilo Davide e Delfina Gabardino. Manifestanti che correvano non si sa bene da chi e da quale luogo. Colonne umane che, dopo il passaggio di reparti delle forze dell'ordine, si trovavano ora ad essere sparpagliate tessere distese dopo l'urto nel gioco del domino. Ci imbattemmo in panni insanguinati, grida isteriche e pianti, gente seduta ai rialzi dei marciapiedi che si teneva parti del corpo dolenti. Ovunque acqua versata come lenimento delle ferite, dell'ansia, dell'arsura, dei lividi e dei fiatoni. Passammo indenni attraverso plotoni schierati di polizia, fermi, che non ci degnarono di attenzione. CI addentravamo progressivamente verso l'area dove infuriava l'uragano, risalendo la scia dei reperti della sua distruzione: osservatori degli effetti ma stranamente senza esserne sfiorati. Fu un lungo peregrinare per scene di battagli appena passata.

Ci ritrovammo a scendere su San Fruttuoso. In via Giovanni Torti gli scontri erano ancora in atto. In lontananza vedevamo gruppi ritirarsi e avanzare, in mezzo alla via cassonetti erano stati portati a formare barricate. Vedemmo lontano un'autoblindo uscire da quella che credevamo dalla distanza essere una passerella (piazza Terralba) sulla ferrovia che ci correva parallela; il mezzo, un carrarmato su ruote, cominciò a roteare in circolo all'impazzata come a cacciare via i presenti, pena l'essere schiacciati sotto. Lo scompiglio era enorme. Volava di tutto ma i manifestanti subivano per l'asimmetria dei mezzi e mi sono venuti in mente gli elefanti di Annibale. Dopo comparvero alla vista i reparti, caricavano e sgomberarono la piazza lontana. Poi si diressero verso di noi sulla via Torti imboccata di rinculo da molti manifestanti. I blindo fecero volare via la fila di cassonetti. Al seguito arrivava il muro di scudi e manganelli. Nel panico noi tre scartammo in un vicolo laterale, senza tenere conto della ferrovia. Quando in fondo ci accorgemmo del vicolo cieco era troppo tardi, piegammo a lato per uscire dalla vista della via principale e ci addossammo tremanti in un ingresso di palazzo. Pigiati nella soglia, il dito pronto ai campanelli se avessimo sentito marciare nel vicolo (o forse prememmo senza risposta). Dieci minuti, forse più, di respiro tirato.

Quando lentamente le nostre teste fecero di nuovo capolino, tutto era di nuovo finito. Ritornammo sulla via solo per vedere la solita scia del passaggio della tempesta. Neanche i guerriglieri resistenti erano più lì. O forse no, echi ancora dalla piazza. Decidemmo di allontanarci. Ad un incrocio trovammo un passaggio in auto per la stazione di Quarto. Al volante un giovane genovese che ce l'aveva con tutti ma soprattutto con polizia e governo, narrandoci i soprusi della settimana prima, ci aggiornò sul bollettino di guerra. Scivolammo accanto allo stadio Carlini che ospitava molti pernottamenti dei manifestanti, tende e sacchi a pelo erano ancora appesi ad asciugare dalle piogge dei giorni precedenti. Ringraziammo per il passaggio ed entrammo in stazione. Era piena come la mattina ma le facce nervose e incomunicabili. Li si sparse la notizia dell'uccisione di Carlo Giuliani. Fu un altro colpo e lo accusammo tutto insieme. Ci aggrappammo all'indignazione, *porci*, ma qualcosa di più nero pesava nelle viscere. Non ricordo bene le parole sul treno del ritorno, come confusa è del resto gran parte di tutta la ricostruzione. Ma nascondevano un imbarazzo. Inconfessabile era una sensazione nauseante di inadeguatezza nostra e del movimento. Una percezione indistinta di lontananza del cambiamento, ripiombato nel buio. Pesto era andato ogni senso di strutturare l'opposizione -anche di scontro- ai potenti ed emergeva su tutto un desiderio di fuga che mi censuravo per vergogna. Per fortuna uomini e donne del movimento, in piazza e non, combattenti e non, erano già da prima molto più saggi e realistici. E lo furono anche dopo. ■

I vertici dei Grandi

-the hateful eight-

L'abitudine di riunirsi, per programmare e indirizzare l'economia mondiale in nome del Libero mercato capitalista, inizia negli anni settanta, su ispirazione della Commissione Trilaterale, il centro di studio lanciato il 23 giugno 1973 da Rockefeller, Kissinger e Brzezinski, che riunisce trecento esponenti di Europa Occidentale, Nord America e Giappone. Al Gruppo dei sei grandi (USA, Gran Bretagna, Francia, Germania, Giappone e Italia) nel 1975 si aggiunge il Canada e diventa G7. Subito dopo la dissoluzione del blocco sovietico c'è il tentativo di coinvolgere la Russia postcomunista e per alcuni anni sarà G8.

Nel luglio 2001 come luogo del vertice fu indicato Genova, scelta fatta due anni prima dal Governo a guida D'Alema. Ma contro i grandi che vogliono imporre il libero mercato si ribellano le vittime delle ricadute economiche, sociali e ambientali che la globalizzazione liberista causa; sorse il Movimento No Global. Nacque ufficialmente in senso antagonista al vertice economico tenuto a Seattle (USA) nel 1999, quando, inaspettatamente, decine di migliaia di manifestanti si ritrovarono in piazza in strada per contestarlo. I successivi saranno anni di continue e crescenti manifestazioni che tallonano il pensiero ultraliberista ovunque si ritrovino i suoi cantori. A Genova il Movimento "Genoa Social Forum" aveva organizzato una settimana di iniziative di denuncia, sensibilizzazione e controinformazione. 1187 erano state le firme di Associazioni, Movimenti, Partiti, Sindacati, ONG e Gruppi, locali, nazionali e internazionali di adesione al "Manifesto della società civile". Sotto la parola d'ordine "Un altro mondo e possibile" venivano affrontati i temi di: Globalità, Diritti, Pace, Povertà, Terra, Democrazia, Popoli, Lotta - portavoce Vittorio Agnoletto e Luca Casarini.

Le iniziative erano distribuite nei tre giorni del vertice, contemporaneamente la manifestazione assediava da ogni parte la zona rossa: l'enorme parte inaccessibile della città attorno al luogo del vertice del "Gruppo degli 8", Palazzo Ducale, militarmente segregata per ragioni di sicurezza. Il giorno 19 luglio fu dedicato ad tema dei diritti dei migranti con un grande corteo di oltre 50.000 persone che sfilarono contro l'inizio del vertice. Questo primo giorno è stato privo di scontri.

Il giorno 20 luglio erano previste varie manifestazioni tematiche in giro per la città, con al termine cortei che cinsero d'assedio la cosiddetta Zona Rossa chiusa da grate di acciaio e difesa da ingenti forze di polizia come ipotizzato dall'appena finito Governo a guida Amato. La violenza si stura. Le forze dell'ordine caricano già fuori dalla zona rossa, nelle aree convenute per i manifestanti. In ogni parte della città è uno scontro, un assalto, una rincorsa del gatto sul topo. Nel tardo pomeriggio in piazza Alimonda un colpo viene sparato da un giovane carabiniere su un *defender* assediato, colpisce Carlo Giuliani di 23 anni; il mezzo passa poi sopra al corpo del manifestante. La giornata ha il morto.

Il giorno 21 luglio era previsto un grande corteo internazionale. La giornata replica la precedente, il serpente del corteo viene attaccato e spezzato in più punti dalle forze dell'ordine, ricomincia la caccia nei vicoli.

Le elezioni politiche del 13 maggio hanno appena sancito la vittoria del centrodestra e il Governo lo guida Berlusconi in alleanza con Lega Nord e Alleanza nazionale; a

difendere i Grandi furono schierati circa 50.000 agenti tra Polizia, Carabinieri, Guardia di finanza e Polizia penitenziaria, richiamati da tutta Italia, anche di leva. "Chi si oppone al G8 non combatte otto protagonisti eletti democraticamente nei loro paesi, ma combatte contro l'Occidente, contro la sua filosofia, combatte contro la libera impresa e il libero mercato" (Silvio Berlusconi). Non che governi di centro-sinistra siano teneri (tutta la tattica d'assalto si era inaugurata alle manifestazioni di Napoli del 17 marzo) ma il centro-destra aveva teorizzato espressamente la tolleranza zero.

Prefetto è Antonio Di Giovine, Questore Francesco Colucci. Capo della Polizia Gianni Di Gennaro che ha sul campo tre stretti collaboratori Ansoino Andreassi, Arnaldo La Barbera e Vincenzo Canterini.

Ministro degli interni, Claudio Scajola, sarà alla centrale operativa nazionale.

Ministro della Giustizia, Roberto Castelli, visita anche la Caserma di Bolzaneto.

Vice presidente del Consiglio, Gianfranco Fini, sarà in Prefettura e alla Caserma dei carabinieri di Forte San Giuliano.

Filippo Ascierto, parlamentare Alleanza Nazionale, sarà nella sala operativa cittadina.

Il giorno 20 dai tendoni del Public Forum, sede del Social Forum, e dalle altre piazze sedi di eventi, otto cortei si dirigono come annunciato verso i confini proibiti della Zona Rossa. Sono decine di migliaia di manifestanti; alcuni gruppi (denominati Black Block dalle esperienze dell'Europa settentrionale) danneggiano simboli del capitalismo come vetrine di banche o sedi di società. Iniziano gli scontri con i reparti di polizia che carica ovunque: alcuni spezzoni più attrezzati (tute bianche) tengono l'urto per molto prima di dover arretrare; in generale i manifestanti inermi vengono spazzati via dall'azione degli agenti che imperversa: piombano massacrano e ripartono. La resistenza, minima, mobile, viene organizzata dove possibile, talvolta riuscendo a fermare le autoblindo.

L'operato generale delle forze dell'ordine è violento: attaccano indiscriminatamente tutti i cortei, ovunque si trovino, avvengono pestaggi di manifestanti estranei agli scontri: 85 i feriti. Ma è solo l'inizio.

A seguito della morte di Giuliani e dei pestaggi il giorno successivo, 21 luglio, da tutta Italia arrivano migliaia di manifestanti per solidarietà e il copione si ripete: attacchi e pestaggi causano oltre 300 feriti.

Ma i difensori dei Grandi non sono soddisfatti, la sera viene assalito da reparti di polizia il Media Center del Social Forum presso la scuola Diaz, devastato e distrutto tutto ciò che conteneva, selvaggiamente pestati tutti coloro che vi si trovano e arrestati con l'accusa (poi risultata costruita) di nascondere due molotov. Gli arrestati vengono portati alla caserma di Bolzaneto dove saranno sottoposti a violenze fisiche e psicologiche continue. 560 saranno i feriti in totale. Alla fine dei tre giorni l'azione delle forze dell'ordine sarà chiamata *macelleria messicana* in riferimento al sacco degli studenti di Città del Messico (il 2 ottobre 1968 fu perpetrato il massacro delle contestazioni in Tlatelolco, Piazza delle tre culture: ignoto il numero dei morti, 300 vittime stimate a fronte delle 50 dichiarate dal governo).

Condanne alla fine per Genova 2001 ci saranno, ma ben pochi pagheranno per l'uso *sproporzionato* della violenza contro manifestanti inermi o detenuti, anzi alcuni funzionari faranno carriera. Per i tribunali inoltre manca il reato di tortura che procura all'Italia un'infrazione Europea e una multa fino all'introduzione nel codice nel 2017.

Gratteri, Canterini, Luperi, Caldarozzi al momento della condanna erano stati promossi. Ferri ha lasciato la Polizia per fare la security al Milan, Troiani -quello delle molotov portate alla Diaz per giustificare l'irruzione- ha lasciato la Polizia.

Atteggiamento opposto invece di La Barbera che dichiarò "Ho obbedito agli ordini" e Andreassi che aiuta i giudici a smantellare le tesi precostituite. L'ex Questore Di Jovine rimosso diverrà difensore civico. L'ex Prefetto Colucci si becca una condanna per falsa testimonianza. Chi invece farà molta strada è Di Gennaro, prima Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio del Governo Monti, poi Amministratore delegato di Leonardo, la fabbrica di armi di Finmeccanica.

"Avevamo ragione noi. Voi siete la malattia noi siamo la cura"

M F

MILANO SAN ROCCO
SEGNALE REGOLARIZZATO

Sopra:

Ricorderete sul numero scorso il segnale basso 91 di SAan Rocco con la freccia dipinta

A lato:

Dopo l'intervento del RLS Pax Milano la freccia è stata trasformata in luminosa.

Sotto:

Verona PN Scalo, okkio alla tabella limite SCMT!

Continuate a segnalare anomalie e situazioni di potenziale pericolo

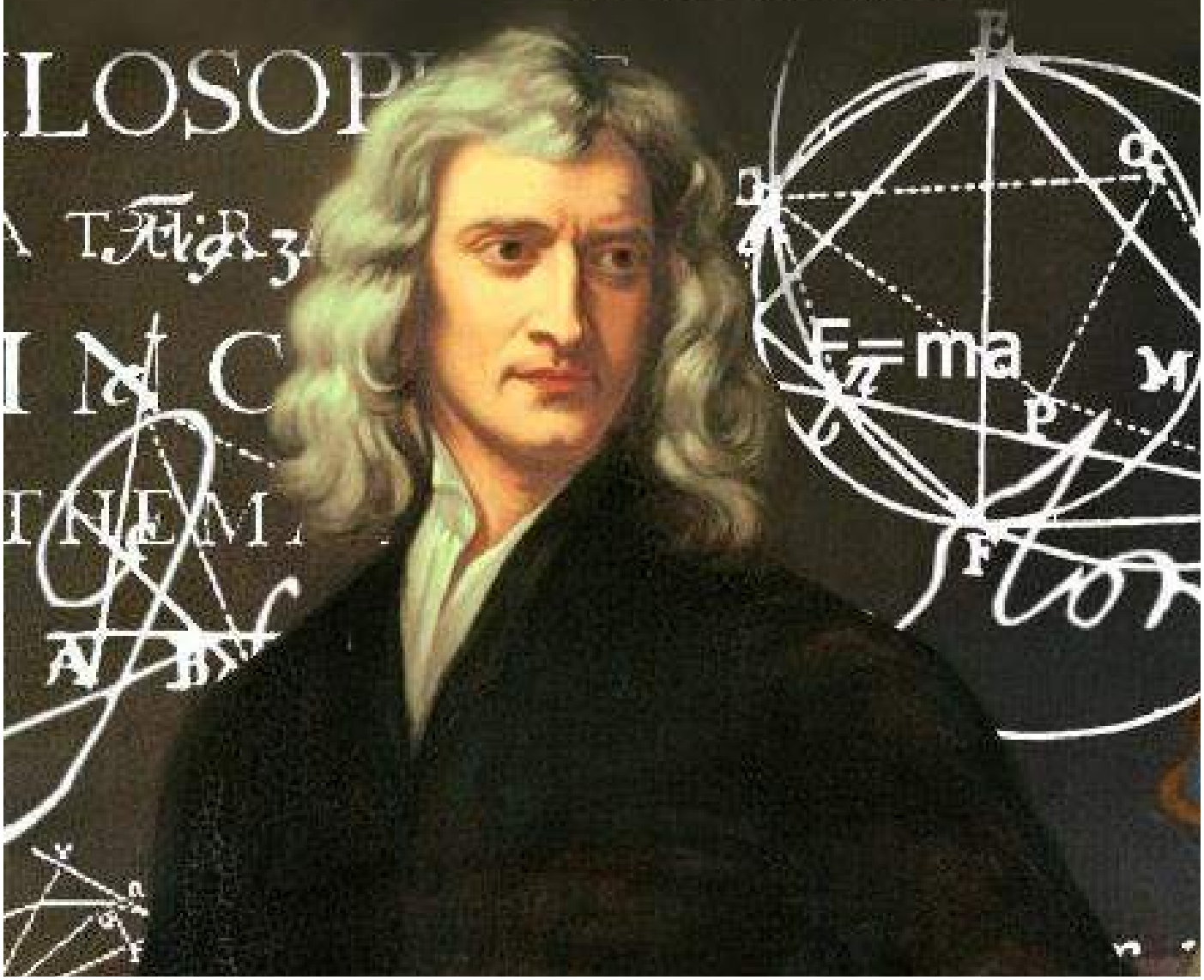
REXIOLA

REXIOLA

REXIOLA

"Se su un corpo in stato di quiete non agiscono forze o agisce un sistema di equilibrio, quel corpo rimarrà fermo. Se invece il corpo è in movimento, allora ci vuole il capotreno".

Isaac Newton



LA VIOLENZA DEL POTERE E LA FORZA DEI SENZA POTERE

Dopo 7 mesi, le motivazioni della sentenza della strage ferroviaria del 29 giugno 2009 sono ancora latitanti. L'8 gennaio 2021 la vergognosa sentenza della IV sezione della Corte di Cassazione che, ANCORA, non si è degnata …
Il governo Draghi dà cartabia/nca alla proposta di legge approvata dal Consiglio dei ministri ed elaborata dalla ministra Cartabia. Con tale controriforma, processi come Viareggio, ponte Morandi, Rigopiano, ecc., sarebbero dichiarati improcedibili, nel senso che vi sarebbe la prescrizione mascherata. Anche su un processo come 'Viareggio', dove tre dei quattro reati sono già stati prescritti.
Queste, la violenza e la "ragione" del potere (lo Stato) contro la forza e la ragione dei senza-potere (familiari, lavoratori, lavoratrici, cittadini/e).
Per spezzare la forza e la ragione il potere usa la violenza. Se la forza e la ragione resistono, sarà la violenza a doversi spezzare!
Postscriptum: oggi ricorre il 41° anniversario della strage di Bologna del 2 agosto 1980: 85 VITTIME!

Coordinamento Lavoratrici e lavoratori Autoconvocati per l'unità della classe

COLLEGAMENTI PER L'ORGANIZZAZIONE DIRETTA DI CLASSE

numero 1 aprile 2021
Stato del conflitto fra le classi in Italia, Cosimo Scarinzi
Lavorare stanca (anche in banca), Renato Strumia
La distruzione della libertà sindacale in Italia: dallo Statuto dei lavoratori al "Testo unico" del 2014, Mauro De Agostini
E' nata una nuova Stellantis ? Stefano Capello
Cronache di lotta: Nichelino, tante (e per nulla piccole) storie infami, Stefano Capello
Dalla guerra permanente alla pandemia permanente, Visconte Grisi
Fordismo, toyotismo, ohnismo, Fabio Scolari
Ucraina: lotte dei minatori, Yurii Colombo
Carlotta Orientale: una donna conflittuale, Marco Rossi
Recensioni e schede di libri e riviste: Cub Rail Wobbly, Malamente, Naufragio a terra, Storie anarchiche milanesi, Sporcarsi le mani, Non sarà un pranzo di gala, Io di fronte alla legge sono un asociale, La rivoluzione—una bella avventura.
PER RICEVERE LA COPIA CARTACEA: **collegamentiwobbly@gmail.com**
PER LEGGERLO ONLINE**: *https://issuu.com/collegamentiwobbly/docs/definitivo__collegamenti_wobbly_i_versione***

VIAREGGIO 2009—2021 INTERVENTO DI DANIELA ROMBI ALLA MANIFESTAZIONE, LA SERA DEL 29 GIUGNO

Buonasera a tutti e a tutte, vi ringrazio di cuore per essere ancora qui con noi dopo 12 anni, nonostante tutto, nonostante la pandemia, nonostante tutti i tentativi di fiaccarci… ma ero certa che ci sareste stati, perché noi viareggini siamo fatti così, non molliamo.

Il mio intervento perché non voglio rinunciare a questo momento per niente al mondo, ormai fate parte di me in questo giorno e mi piace guardarvi tutti e dirvi alcune cose.

Vorrei iniziare salutando calorosamente le mamme della Thyssen che anche oggi sono qua con noi; le mamme che nonostante tutto stanno ancora rincorrendo uno straccio di giustizia, stanno ancora combattendo affinché gli assassini tedeschi dei loro figli paghino quel piccolo conto che gli è stato comminato dai Tribunali italiani ma niente, sono liberi a casa loro, in Germania, e nessuno fa nulla.

Sono tanti anni che ci conosciamo e quali MAMME ci sentiamo ogni tanto ed ogni tanto ci vediamo ed insieme abbiamo partecipato anche a momenti molto belli come quello dell'iniziativa a S. Anna di Stazzema dove hanno conosciuto il bambino sopravvissuto alla strage Enrico Pieri, MAESTRO DI MEMORIA, ed anche loro e noi stiamo pian piano diventando maestre di memoria perché la memoria è importantissima; bisogna far sapere e divulgare quello che ci è accaduto, perché senza memoria non c'è futuro e non vorremmo mai che accadesse di nuovo, anzi, vogliamo che un giorno non debbano più accadere morti a causa del lavoro, disastri e stragi per il profitto.

Voglio salutare, ma soprattutto ringraziare, i 6 RLS parte civile nel nostro processo: Alessandro, Dante, Maurizio, Beppe, Vincenzo, Filippo.

Questa vergognosa vicenda mi sta proprio a cuore perché è la nefasta conseguenza della vergognosa sentenza di Cassazione dell'8 gennaio scorso sulla strage di Viareggio.

Gli ermellini l'8 gennaio hanno dichiarato che Viareggio non è un incidente sul lavoro per cui, gli RLS (ma anche altre associazioni e realtà sindacali), sono stati condannati a pagare le spese processuali e legali. Ma chi è un RLS? Secondo la definizione data dal D.L. 81/08 il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza è "la persona eletta o designata per rappresentare i lavoratori per quanto concerne gli aspetti della salute e della sicurezza durante il lavoro".

Gli RLS si erano costituiti parte civile sin dall'udienza preliminare proprio per rappresentare e difendere i diritti dei lavoratori, per rispettare il mandato ricevuto dai colleghi di lavoro e posso dire che lo hanno fatto al meglio insieme al loro avvocato; tanti, troppi morti ogni giorno, è una carneficina e quindi loro hanno un ruolo importantissimo, perché solo chi è presente nei luoghi di lavoro, chi lavora praticamente, chi fa davvero le cose sa cosa non va bene, cosa non è sicuro, cosa è pericoloso!

Ma gli ermellini, emettendo quella vergognosa sentenza, hanno calpestato gli RLS, tutti i lavoratori e le lavoratrici e hanno dato idealmente via libera alle aziende di fare quello che vogliono al loro interno, di gestire la sicurezza come meglio credono e pazienza se un operaio muore! L'azienda deve produrre, andare avanti e guadagnare...

Ma se ciò non bastasse Ferrovie ha chiesto loro, prima ancora dell'uscita delle motivazioni, la restituzione delle spese processuali, circa 80000 €! A 6 lavoratori! Come avrebbero potuto!?

E' scattata un'opera di solidarietà meravigliosa... E' stato raccolto alla grande il loro appello insieme a quello della Cassa di solidarietà tra ferrovieri: la gente non è stupida, le cose le capisce ed è stata una magia.. in poco tempo sono stati raccolti molti euro in più del necessario e questo è bellissimo ma la cosa più importante è che questi 6 lavoratori hanno capito che

non sono e non saranno mai soli, che come loro sono sempre stati al nostro fianco noi lo saremo sempre al loro e che il lavoro che hanno svolto processualmente per Viareggio è stato preziosissimo, impagabile e quindi anche nei prossimi processi loro dovranno e potranno esserci perché, qualsiasi cosa accada sapranno che non saranno soli. E' stato così respinto nettamente l'attacco politico che è stato fatto non solo ai 6 RLS ma a tutti i lavoratori! Non sono riusciti ad intimidirli, sono qui, a testa alta.

Ho detto poco fa e ribadisco che la sentenza di Cassazione per la strage di Viareggio è una vergogna in un mondo civile ma dirò di più : non c'è da meravigliarsi perché la sentenza dell'8 gennaio 2021 è la seconda sentenza a lutto che subiamo,la prima è stata quella del licenziamento di Riccardo Antonini, questa la seconda...Riccardo è stato Licenziato per aver violato l'obbligo di fedeltà...ma quale fedeltà?! Fedeltà ai condannati?! Era meglio se qualcun altro non fosse stato fedele, forse ci sarebbe stata qualche strage, qualche morto in meno!!!

Le motivazioni, questo è un altro fatto per noi devastante... tra pochi giorni saranno 6 mesi che aspettiamo queste benedette motivazioni dopo 12 anni di tribunali. Il trascorrere del tempo è nostro nemico, il tempo passa e la prescrizione incombe. Gli ermellini hanno detto nel dispositivo dell'8 gennaio che la strage di Viareggio non è un incidente sul lavoro e questa è una grande sconfitta, per i lavoratori e per tutti noi.

Stasera scendere in strada credo che sia stato più difficile per esempio che di due anni fa quando il 20 di giugno la Corte d'Appello di Firenze rese noto il dispositivo , eravamo sicuramente più leggeri. Ad oggi invece non sappiamo niente...io vorrei sapere cosa fanno a giornate intere questi giudici: l'8 gennaio hanno reso noto un dispositivo nel quale, anche se a fatica, abbiamo capito che le aziende sono state appunto assolte, che l'omicidio colposo è andato in prescrizione, che altri devono tornare in appello per la riduzione delle pene perché non c'è più il reato di omicidio, altri invece dovranno fare per intero un altro processo d'appello, ecc. e in 6 mesi, dico 6 mesi, che non siano ancora riusciti a scrivere i motivi e i ragionamenti delle loro decisioni, il perché di quelle decisioni, per me è inaudito! Non si rendono conto di quanto dolore superfluo stanno provocando? Non si rendono conto di quanto ci offenda il loro comportamento? Ogni giorno noi aspettiamo loro! Nessun rispetto per i familiari, questa è la verità che purtroppo stiamo riscontrando anche in altre situazioni.

Gli RLS sul palco leggono i nomi delle vittime, ognuno accompagnato dal lancio di un palloncino

Già, poi non c'è più neanche il reato di omicidio perché prescritto in seguito al fatto che Viareggio non è stato considerato incidente sul lavoro... su 4 reati 3 prescritti, lesioni gravi e gravissime, incendio colposo e omicidio colposo, rimane solo il disastro ferroviario. Questa partita finisce 4 a 1 per i condannati...non trovo più adeguate parole, mi sembra solo una gran vergogna!

Per me stasera è molto difficile, sono 6 mesi che il mio pensiero vuole capire il perché di questa decisione... "forse perché le ferrovie e i trasporti non sono ancora armonizzati al decreto 81/08, forse perché i nostri cari non erano nell'area binari, forse perché"…. Non lo so e il mio pensiero sbatte contro dei muri...io ho bisogno di sapere, tutti noi dobbiamo sapere il perché di questa scellerata sentenza! Perché il cammino è ancora lungo e il tempo passa...dovremo fare un altro appello a Firenze e poi un'altra Cassazione e poi...non lo so, vorrei solo che perlomeno il calvario dei tribunali finisse...

Ho parlato di cose belle che fanno bene al cuore e di altre che invece lo stringono ma ce n'è una amarissima, con cui dobbiamo fare i conti, che ci deve far riflettere...

"Ci sono molti modi di uccidere. Si può infilare a qualcuno un coltello nel ventre, togliergli il pane, non guarirlo da una malattia, ficcarlo in una casa inabitabile, massacrarlo di lavoro, spingerlo al suicidio, farlo andare in guerra, eccetera. Solo pochi di questi modi sono proibiti nel nostro stato." Bertolt Brecht.

Riflettiamo , uniamoci, stiamo insieme e andiamo oltre.

Voglio terminare salutando i ferrovieri, come Alessandro, Peppe, Michele e tanti altri che purtroppo ci hanno lasciato, che hanno combattuto insieme a noi per la sicurezza di tutti. E infine i ferrovieri che fischiano accompagnandoci come una carezza continua, per tutto il giorno. ■

STRAGE DI VIAREGGIO: STRAORDINARIO RISULTATO DELLA SOTTOSCRIZIONE, GLI RLS HANNO PAGATO

VIAREGGIO, **12 luglio 2021 – Nel 12° anniversario della Strage di Viareggio, abbiamo chiuso la raccolta fondi, iniziata il 10 aprile scorso, a sostegno dei sei RLS condannati a restituire le spese legali e processuali di parte civile così come disposto dalla Corte di Cassazione nella sentenza dell'8 gennaio.**

Cosi 'noi abbiamo pagato', mentre lo stesso non si può ancora dire per i responsabili della strage.

Nei giorni scorsi, infatti, con sei distinti bonifici da 11.997,22 euro ciascuno, abbiamo versato le spese processuali che ci sono state addebitate dalla Corte di Cassazione; obbiettivo possibile solo grazie alla solidarietà e al sostegno arrivato da ogni parte, al di là di ogni immaginazione. La Ferrovie dello Stato Italiane Spa, per conto degli imputati ci aveva ingiunto di pagarle immediatamente, senza attendere la sentenza integrale. Gli importi relativi alla condanna alle spese processuali, invece non sono ancora determinati perché, dopo oltre 6 mesi da quel pronunciamento, i magistrati non hanno ancora pubblicato le motivazioni.

Ma vogliamo soprattutto ringraziare e presentare il rendiconto definitivo e dettagliato della sottoscrizione.

Ringraziamo con calore tutte e tutti coloro che hanno risposto all'appello ed hanno permesso questo straordinario risultato di solidarietà. Quando abbiamo pensato a questa iniziativa non immaginavamo in tanta condivisione degli ideali di solidarietà e giustizia sui temi della Sicurezza nei Luoghi di Lavoro e nel territorio.

In migliaia (oltre 3.000!) avete risposto al nostro appello a dimostrazione, senza ombra di dubbio, di una sensibilità diffusa e di un bisogno di partecipazione da parte di tantissime persone, ferrovieri e ferroviere, lavoratori e lavoratrici, cittadini e cittadine, che hanno a cuore la sicurezza sul lavoro e della collettività. Risposta che rimanda al mittente il messaggio di deterrenza e intimidazione verso le rappresentanze dei lavoratori contenuto nella sentenza dell'8 gennaio 2021.

Una sentenza che al contempo assolve le imprese, prescrive l'omicidio colposo e rimanda, per diversi profili di colpa, un appello-bis. Siamo consapevoli che la straordinaria solidarietà che si è espressa è legata anche all'indignazione che questa sentenza ha generato in tanti e tante e alla risonanza che la strage di Viareggio ha avuto in ogni luogo grazie a una mobilitazione continua e determinata che dura da 12 anni.

Ringraziamo, di cuore, uno per uno ciascuna e ciascuno di Voi; stringiamo le vostre mani e Vi abbracciamo forte. Tutte e tutti. Nessuno escluso: da chi ha potuto contribuire con pochi euro a chi ha potuto sottoscrivere cifre maggiori o importanti.

Grazie ai ferrovieri e alle ferroviere di tutta l'Italia, ai lavoratori e alle lavoratrici, alle associazioni, ai comitati e ai collettivi, alle organizzazioni e alle realtà sindacali, sociali, politiche e culturali;

Un pensiero particolare alla Cassa di Solidarietà tra ferrovieri che fin dal primo momento ci ha supportato e messo a disposizione le sue risorse economiche; a ogni familiare delle vittime della strage, all'associazione Il mondo che vorrei, ad Assemblea 29 giugno di Viareggio", motori della mobilitazione in questi 12 anni, alla rivista Ancora in Marcia, prezioso strumento di informazione autogestita, ai nostri colleghi che ci hanno lasciato e i cui familiari hanno sottoscritto in memoria e a quelli che, colpiti essi stessi dalla repressione, hanno 'contribuito' ricambiando la solidarietà a suo tempo ricevuta.

Per gli aspetti economici informiamo che la sottoscrizione, aperta il 10 aprile e chiusa il 29 giugno 2021, è arrivata alla straordinaria cifra di € 149.709,80 euro, così come evidenziato nel rendiconto dettagliato dei partecipanti e quello aggregato delle somme versate.

Tolti i 71.989,20 euro già versati, una volta soddisfatti gli 'obblighi giudiziari', alla luce delle motivazioni della sentenza, destineremo le somme eccedenti all'eventuale proseguimento del percorso legale relativo alla strage di Viareggio, a iniziative di solidarietà in tema di salute e sicurezza del lavoro e del trasporto ferroviario e in favore di lavoratrici e lavoratori oggetto di repressione, versandole per intero alla Cassa di Solidarietà tra ferrovieri, quale strumento di tutela e sostegno collettivi.

Grazie ancora e un abbraccio a tutti e tutte voi.

Vincenzo Cito (Torino), Filippo Cufari (Livorno), Dante De Angelis (Roma), Maurizio Giuntini (Firenze), Alessandro Pellegatta (Milano) e Giuseppe Pinto (Bologna)

RENDICONTO FINALE della campagna di sostegno e sottoscrizione per le spese legali e processuali degli RLS costituiti come parti civili, somme dovute a seguito della sentenza di Cassazione dell'8 gennaio 2021: una sentenza politica, anche contro i lavoratori.

Rendiconto aggiornato al 29 giugno 2021 dei sottoscrittori su Conto Corrente Banco Posta IBAN: IT96V0760103200001053269260 intestato a Dante De Angelis e sulla Piattaforma Produzioni dal Basso Progetto "La sicurezza si paga!"

Come preannunciato pubblichiamo il rendiconto definitivo della sottoscrizione. Quelli che seguono sono gli importi delle somme raccolte dal 20 aprile 2021 al 29 giugno 2021 e gli elenchi dei tantissimi ferrovieri, lavoratori, cittadini, associazioni, comitati e realtà politiche e sindacali che hanno aderito al nostro appello pubblico per sostenere le spese legali e processuali che siamo stati chiamati a sostenere nel procedimento penale per la strage di Viareggio, a cui abbiamo partecipato nella qualità di parti civili.

Grazie a tutti voi come sapete la somma raccolta con la sottoscrizione ha raggiunto i 149.709,80 euro,ben al di sopra delle nostre aspettative.

Siamo profondamente colpiti dalla solidarietà che in tantissimi ci avete dimostrando con il vostro contributo. Mai avremmo immaginato che si potesse raggiungere questo risultato clamoroso. Di questa grande partecipazione tutti debbono essere orgogliosi.

Alessandro, Dante, Filippo, Giuseppe, Maurizio e Vincenzo

——— ELENCO SOTTOSCRITTORI ———

Elenco sottoscrittori individuali e collettivi per oltre 3.000 partecipanti, che hanno aderito alla sottoscrizione in favore degli RLS costituiti parte civile nel processo riguardo la strage di Viareggio per le spese legali e processuali, a seguito dell'appello lanciato il 20 aprile 2021. (Ci scusiamo per le eventuali imprecisioni e troncature dei nomi, dovute ai limiti degli spazi consentiti dalle varie applicazioni bancarie per gli accrediti. Chi volesse comunicare correzioni dei nomi può scrivere a rlsstrageviareggio@gmail.com)

LOTTI GUGLIELMO, MALDERA CATALDO e TEALDI GIANCARLA, MINNO FRANCESCO e SCIPPA GRAZIELLA, RETTA CARMINE e BEVILACQUA ASSUNTA, SECURO ALESSIA, VENTURI ORIANA e FERRIANI FABRIZIO, ANDREA PAOLINI, APICELLA LUIGI, CASTRUCCI EUGENIA, CICCONE GIUSEPPE, CONDELLO BRUNO, GRASSO VINCENZO, FRASCHETTI MONICA E MONACO ANTONIO FRATINI PAOLO, D'AVANZO PATRIZIA GUIDI NICOLA LUCE ORESTE, NISI MONICA, MARIANI MATTEO, MARTUSCIELLO GIUSEPPE e CARACOZZI CATERINA, MOLLICA POETA DR. LOREDANA, MORVIDI ORIETTA, PERAZZO MARCO, ROBERTO GROSSO, SCIVOLI SANTINO e LAGANA MARIA ELENA, SERGIO BALDI, STEFANO SONAGLIA, TITTON OMAR, VALENTINA OLIVERI, VITTORI MARCO e GRIECO CONCETTINA, ZACCONE GABRIELLA e CORDERO PAOLO, A-Tono Payment Institute S.p.A., ACERBO MAURIZIO, ADAMI ANDREA, ALESSANDRO BELLASSAI, ALESSANDRO MENSINI, ALESSANDRO PELLEGATTA, ALESSI FABIO, ALESSIO LA ROSA, ALESSIO NICCOLI, ALVISI MASSIMO e PARRINELLO GIOVANNA SILVANA, AMARO MASSIMO e CAMPINOPOLI TERESA, AMBROSIO ALESSANDRO, ANDREA BECUCCI, ANDREA KOMEL, ANDRIANI ANGELO e NOVIELLO ARCANGELA, ANGELINI LUCIA, ANGELO DISPINZERI, ANGELO SAPONARO, ANPI VELLETRI (per conto di AMEDEO DI MARIO, ANNA TOSTI, ANTONIO DELLA CORTE, CLAUDIO VALENTINI, DANILO GOTTI, EMANUELA TREGGIARI, ENRICO LOPEZ, ERMANNO PASTINA, FABIO BONANNI, FRANCESCA CECCHINI, FRANCESCO BENE, GIAMPIERO PASTINA, GIULIA CIAFREI, IGNAZIO ZITO, LUCIANA DIGIOVANNI BATTISTA, MARIANNA BARTOLAZZI, MASSIMO MORASSUT, MAURIZIO PIRO, ORNELLA EVANGELISTI, PAOLA SEBASTIANI, PAOLO ANGELONI, ROBERTA BISINI, ROBERTA CIOCI, SANTE DELL'ORCO, SILVANA DIGIOVANNI BATTISTA, STEFANIA GHEZZI), ANITA RICCITELLI, ANTICO GIUSEPPA, ANTONI ELEONORA e ANTONI ANTONIO, ANTONIO NACCI, ANTONIO ROCCO, ARCANGELI ANNA MARIA e FAVAZZA RUGGERO, ARESI TIZIANA e SELVAGGIO EGIDIO, ARIZZI ANDREA e DI MURI VIRGINIA, AROBBA MAURIZIO, FERDINANDO ASPETTI FABIO, ASSOCIAZIONE NAZIONALE GIURISTI DEMOCRATICI, Ancora In Marcia!-AUGUSTO CASTRUCCI APS ETS, AUTIERO VITALIANO e TORELLO ANNA, BABBONI MASSIMILIANO e POLETTI MICHELA, BADONI MAURIZIO, BALDANZI SIMONA, BALLERINI CLAUDIO, BALLERINI MARCO, BALSANO ROCCO MARCELLO, BARBERIS PATRIZIA, LOREDANA GIACOBBE ARTURO, BARDI ANDREA, BARONI RICCARDO, BARBARA DELL'AGLIO, BARONIO MARCO e VENTURELLI CLAUDIA, BARTOLINI LUCA, BARTOLOMEI FEDERICO, BASILI CARLO, BATTINO VITERBO ANDREA, BAVA COSIMO, BELLAGAMBA MARCO per contributo di solidarietà da parte di 41 lavoratori Trenitalia dell'IMC di Ancona, BELLANTONI DOMENICO, BELLETTI ANTONELLO, BELLINO LIVIO e CAMUSSO ANNA, BENETELLO VALERIO e POLICELLA IOLANDA, BERETTI CARLO, BERNARDINI SERGIO e BERNARDINI ALDO, BERSELLI SEVERINA, BERTACCI ROBERTO, BIANCONCINI GIANNI, BIGONGIARI GIORGIO, BIONDI CLAUDIO, BIQICH REDA, BOCCARDO LORENZO, BONACCORSI MELISSA, BONANNI SERAFINO, DARIA MALAGUTI, FRANCESCO PETTINATO, BONSIGNORE ROSARIO, BORRUTO GAETANO, BOSCO VITTORIO, BOTTARO CLAUDIO, BOTTINI DIEGO, BRACALI MARCO "In memoria di Pietro Mirabelli", BRACCIA MASSIMILIANO, BRUNETTI ANTONIO, BUSCAGLIA LORENZO, BUTTAGLIERI ALDO e BIANCHINI ORIETTA, STEFANO FILAFERRO per Coordinamento Autorganizzato Trasporti C.A.T. – Friuli Venezia-Giulia, CAGNES CESARE e CALLEGARO CAMILLA, CALISSI GIOVANNI, CALOI CLAUDIOe TONIN MARGHERITA, CAMPANELLA SONIA, CAMPI MARTINA, CAMPISI ZAIRA, CAPELLI MARCO, CARADONNA LEONARDO, CARCIOPOLO SALVATORE, CARDIN JLENIA, CARDINALE GIANLUCA e CICALA PAOLA, CARMELO DI ROSA, CARNEVALE SALVATORE, CAROLLO FULVIO, CASALINO LEONARDO, CASTRICIANO PAOLO, CASULA MARIO GIOVANNI MICHELE DETTORI M, Coordinamento Autorganizzato Trasporti C.A.T. – Toscana, CATALETA LUIGI e CANANA' ANNA FILOMENA, CECCHINELLI INO, CEDDIA FRANCESCO, CHERUBINI ALESSIA, CHIAPPERINI FRANCESCO, CHIAPPERINI SABINO e LABATE SANTA, CIANFONI ANDREA, CIAVATTI SONIA e MARCHIONI MARCO, CIMMINO EDUARDO, CIMO IMPALLI VINCENZO, CIRIELLO LUCIANO, CLAUDIO GRIMALDI, COCCO MARIA, COFLER MARINO e DELAITI SANDRA, COLLEBRUSCO LUCA, CORDONE GIUSEPPE, CORSETTI EDOARDO, COSCIONE GIUSEPPE, COSTANTINO DEMETRIO e TURCO GIUSEPPINA, CRISCUOLI MARINA e FUSELLI FRANCO, CRISETTI ROBERTO, CRISTOFARO ANTONIO MINNELLA, CROCIATI MARCO e QUADARELLA DANIELA, CROGNALETTI IRENO, CRUCITTI ALESSANDRO, CUDIN MARIA GRAZIA e MACCAGNO DINO, CUFARI FILIPPO e VENTRE PIERA, CUPPI MARCO, CURCI CLEMENTE DONATO e AMICARELLI G., D'AMICI RIZIERO, D'AMMACCO LEONARDO, D'ANGELO LEILA LISA MARIA e BERNI MAURIZIO, D'AMORE ANGELO e ROMANI CRISTINA, BASILE LUIGI e BELLOCCHIO MARIA, MATTEINI GIOEN, NASI CLAUD, PASQUINI STEFANO per Helpppppp…HLVS, DALL'AGLIO BARBARA, DAMIANI FABIOLA e TOMEI LEOPOLDO, DANIELE DALLU, DARI FRANCESCA e SANGUINETTI FABIO, DARIO PACE, DE ASCANIIS MASSIMO, DE DONATO RAFFAELE, DE PAOLIS ROBERTO e FARISATO PATRIZIA, DE RICCARDIS ELISA, DECESARE DARIO, DECIMO GIUSEPPE, DEHGHAN TARZ BASCIR ANDREA, DEL CONTE MASSIMO, DELLA TORRE ERCOLE e RICIPUTI MARIA TERESA, DENTI DAVIDE, DESSI' GABRI, DI FONZO ALESSIA e FUSARO GIUSEPPE, DI LUCCIO ANTONIO e SALVATI GERARDA, DI MARIA LUCIANO e PARATORE PASQUALINA, DI MAURO STEFANO, DI PIETRO MARIA RITA e D'AGOSTINO NUNZIATA, DI RUZZA ROCCO e SIMONELLI ELISA, DI SABATO ITALO, DI SANTE CORRADO, DIMASTROMATTEO LUIGI, DOBERTI STEFANO GIOVANNI e TOMASELLI ILARIA, DOBRILLA RICCARDO, DOMENICO QUATTRONE, DOMINICI FRANCO e TRAVAGLI SILVANA, DRAGO FEDERICO, DREOSSI SANDRO, EBOLI GENNARO, EDGARDO CONCONI, EMANUELE FEDERICO, ENRICO CASTALDI, ETTORE LANZINO, FABIO DE SANTIS, FALORNI SILVANO, FALZOI PAOLO, FANTACCIONE GIOVANNI e COCUZZOLI LUCIA, FARANO ANDREA, FARINA GIUSEPPE PIO ANTONELLO, FASCE CLAUDIO, FATALI DANIELE, FATARELLA STEFANO, FATTIBENE FRANCESCO e FATTIBENE FABI, FAVA GIORDANO, FAVRETTO ROBERTO, FEDERICA ROMEO, FEDERICO STOLFI, FERRI ROBERTO e BORGHI ELISABETTA, FINELLI LUCIANO e FINELLI CARMINE, FIORE MARIANO, FISCHETTO NICOLA, FOLESANI DAVIDE, FONTANA AXEL, FONTANA NAZZARENO e CAVALLUCCI BRUNELLA, FRANCESCO DEL BIMBO, FRANCESCO DI VIRGILIO, FRASCARI GIANCARLO, FREGOLI LUCA, GABRIELLA PETTERUTI, GAIA MOSCARELLA, GALLO STEFANO, GALVAGNI STEFANO e GALVAGNI VALERIO, GALVANI SAVIO, GEMIGNANI NICOLETTA, GENOVA FRANCO, GENOVESE ANTONIETTA, GEORGE CIPRIAN CHIRITA, GERACI SALVATORE e RIGGI LUISA, GERARDI LEONARDO, GERMANI FRANCESCO e GERMANI AMEDEO, GHIRIBELLI GIACOMO, LANARI RANIERO, GIAI ALDO SILVANO e DOSIO NICOLETTA, GIAMPIERI GIANMARCO, GIAN PIETRO SALVATORI, GIANIORIO MAURO e NATILI MARIA TERESA, GIANLUCA FERRARA, GIANNULI ROBERTO, GIGANTINO GIOVANNI e MATRISCIANO MARI, GINNI ALESSANDRO, GIOLI PAOLA, GIONECHETTI DIEGO-DELEZOTTI LU, GIORGI RICCARDO, GIUNTINI LUCA e DEL BENE LARA, GIUSEPPE COLETTI, GIUSEPPE CUNDARI, GIUSEPPE MOLA, GIUSEPPE PESANTE, GIUSEPPE SALVATORE CUSCHERA, GIUSEPPE SERA, GIUSEPPE VINCI, GIUSTINO ANTONIO e LUCE CHIARA ELEONORA, GORI CLAUDIO, GORINI LORENZO, GRAZIANO DOMENICO, GRAZZINI SILVANA, GRECO NICOLO, GRECO DANIELA e MAIELLO FERNANDO, GRECO ROBERTO, GRIMALDI UMBERTO, GROSSI NICOL, GUARINO LUCIA, GUGLIELMUCCI ROBERTO, GUIDETTI LORENZO e CARANGELO SERENA, GUIDI MATTEO, GUIDO LEDDA, GUZZINATI LINDA, IASIO AUGUSTO, INCORVAIA FRANCESCO e FERRISE CARMELA, INGRASSIA MICHELANGELO FABIO, INNOCENTI LEANDRO, FALEGNAMI ADRIANA, IRITANO ANGELO, IVANO CARIELLO, IVO AMONI, LA FORGIA ANTONIO, LA PIANA GIUSEPPE, LAI TOMMASO, LAMORTE WALTER, LANARI RANIERO per 10 ferrovieri del Personale di Bordo della 'Passeggeri' di Ancona, LANGELLA ANTONIO e PELUSO FIORENZA, LANZARINI MATTIA, LATTANZI ROSSELLA, LAURA MARCHINI, LEARDINI FABIO, LEMMA VALTER, LEONI DAVID, LEONI DAVID per ANDREA PECCHIOLI, LETIZIA CARDILE, LIDO TEODORO, LIMATA GIUSEPPINA e MASTRANTONIO ALFONSO, LIPPI SIMONE, LO GIUDICE MIRKO per conto dei 145 "pellegattiani" agli amici RLS 80000 volte vicini, LO GIUDICE MIRKO e MANZONI ANNA, LO GIUDICE MIRKO e MANZONI ANNA, LO GIUDICE MIRKO e MANZONI ANNA, LOCANDRO GABRIELE, LUCIANO VENEZIANO, LUIGI AGOSTO, LUIGI BORRACCI, LUIGI CACIA, LUPI

FLAVIA, MACCARI SANTINO e BUSCEMI MARIA, TINA MACCIONI ANDREA, MADDALUNI IVAN e ACQUESTA ANNA MAGALOTTI VIVIANA e MONTI DANILO, MAGGIO GIUSEPPE, MAGGIORI MARCO, MAGNI MATTEO, MAIMONE DOMENICO e FAZIO ROSSELLA, MAIORANO GAETANO, BULZIS ROSARIA, MALARA ERMINIA e CHILLE' GIUSEPPE ANTONIO, MALAVENDA DEMETRIO e CUGLIANDRO DOMEN, MAMMI SIMONA, MANCINI FRANCESCO e MANCHINI NATALIA, MANCUSO FERDINANDO, MANETTI MARTINA, MANTONI ADRIANO, MANTONI TONIN, MANZO FEDERICA, MARANGIA FRANCESCO, SEMERARO ANTONIA, MARANI GOFFREDO, MARCELLO PROCHILO, MARCHESE RAGONA GAETANO, MARCHISIO CARLO V. e GIULIANO MARIAL, MARCONE LORENZINA ANNA, MARIA GRAZIA CANTONI per solidarietà col compagno ferroviere Dante De Angelis, MARIA TERESA MACERA, MARTELLATO PATRIZIA, MARTINONI ISABELLA e MEA SIMONE LUIGI, MARZANI VINCENZO e SIMONE MARIANTO, MASSUCCI ENRICO MARIA, MATRONE DOMENICO, MATTEO PRONZINI, MAURO GERBELLI, MAURO MAZZEO, MAZZOLI MAURIZIO e LOPARCO MARIA ROSARIA, MENCHETTI MARIO, MENICHETTI CLAUDIO e ROMBI DANIELA, MERENDA STEFANO, MERI LUCII, MERO GRAZIO, MICHELON GIOVANNI, MIGNANI LAURA, MINARDI MARCO, MINGARONI MAURIZIO e ADDOBBATI IRENE, MOLETTI ROBERTO, MONACO FRANCESCO, MORIONDO LUCA, MORONI ALESSANDRA, MORVIDI ORIETTA, MORZILLI GIORGIO e BARONE TIZIANA, MURA RINALDO, MUSOLINO ROCCO, MUZI ENRICO e SADUN CLAUDIA, NALDI CARLOTTA, MARIA NANNI per primo contributo "Assemblea 29 giugno", NAPOLI CIRO e NEGRO PIERINA, NATALOTTO GAETANO, OCONE ANTONELLA, OLIVIERO GIUSEPPE e IASCI ANTONELLA, OR.S.A.MACCHINISTI UNITI – TORINO, ORAZIO FORGIONE, ORLANDINI VINCENZO MASSIMO, ORSI ANNA MARIA, PAGANI SARA, PAGNANELLI RICCARDO, PALMIERI GIOVANNI, PANCRAZI STEFANO e SMORTO GABRIELLA, PAOLONI CLAUDIO, PAPA MANUEL, PAPACCIO DOMENICO, PAPPARELLA RITA e GRILLO GIUSEPPE, PARISE GABRIELE e FAENZA MERIS, PASINI ALESSANDRO, PASQUI LORENZO, PASSALACQUA SERGIO, PASSARO ANNAGIULIA, PAULIS SANDRA e TENDAS GIORGIO, PAUSINI PIETRO, PEDARZINI MARCELLO, PELONE SERGIO, PENNACCHIETTI STEFANO, PEPE FRANCESCO e PAOLETTI SUSANNA, PERSICO MAURIZIO e GONELLI LIDA MARIA, PESCE GIANCARLO, PETRUZZELLI PAOLO, PIAZZI SIMONE, PICCHIETTI FABRIZI LUCIANA E FANONE ARIA, PICCININI RAG. ANDREA GIUSEPPE, PICONE SABINO e DEL FRANCO ALISIA, PIERALISI NICOLETTA e TALEVI GUIDO, PIERIMARCHI FULVIO, PIERLUIGI CORIAZZI, PIERPAOLO CECCHERINI, DAVY PIETRO CEBRARI e MARIA CHIARA per il Movimento NO-TAV, PIGLIACELLI ELENA, PIRAS CARLA, PISANO NICOLETTA e SPROVIERO CARMINE, POGGIOLINI MONICA e SACERDOTALI LUCIANO, POLIDORO GIACOMO e CORNAZZANI ELENA, POLITO RENATO, POMPA ANDREA e POMPA LUCIANO, PORCELLA ERIKA LUCIA, PORTICATI ROSSELLA, POSSIDENTE VINCENZO e FIMOGNARI BARBARA, POZZI AMOS e POZZI ALFIO, PREVITALI ANTONIO e MANTECCA DANIELA, PROTO GIUSEPPE, PUHALOVICH STEFANO, MASQUET ROSE MARIE, PULVIRENTI GAETANO, CARLO PICCIONI FEDER, RACCICHINI GIORGIO, RAFFAELE CAMPOSANO, RAFFAELE CLARINO, RAFFAELE GRASSI, RAGUSEO LUCA, RAIMONDI MICHELE, RASPO LEDA, RAYNAUD FRANCOISE, REMOLI SHARA, RENNA LAUCELLO, NOBILE FRANCESCO, MANCIN, RICCARDO ROSSETTI, RICCI UMBERTO, RICCIARDI ROBERTO, RIGAMONTI PIERANGELO, VACCANI CRISTINA, RINALDI MAURO, MAMMARELLA, RIZZO MARCO, ROBERTO BRAMBILLASCA, ROBERTO DE VINCENZI, ROCCHICCIOLI GIORGIO, STEFANINI, ROMANIELLO DONATO, ROMANO PASQUALE, ROMBI RICCARDO DR.RICCARDO, ROSARIO CONTICELLI, ROSSI DANIELE, RUGGERI MARINO, MORETTI ANNA PAOLA, RUSSO DOMENICO, RUSSO MARCANTONIO, GAETANIELLO, SABIONI CLAUDIO e GREGORI RITA, SACCANI CLAUDIO, SALVI ROBERTO e QUIRICI PAOLA, SANNA MARCELLO, MARCHETTA ERMINIA, SANTILLI LUCA, SANTOIEMMA CESARE, SAPIENZA SERGIO ALFIO MASSIMO, SARA MAGINI, SARNELLI WALTER, SAVINO FRANCESCO, SCAFFIDI MUTA ANTONINO, SCARPETTA COSIMO e SOFARELLI CONCETTA, SCHINCAGLIA MARCO e DANESI ANTONIETTA, SCHINCO RAFFAELLO, SCORDO PIETRO, SELLERI SAURO, SERENI IVANO, SERRA MAURIZIO e PITTALIS CATERINA, SESTI FILIPPO, SIENA GIULIANA, Silvia Rizzo, SIMBOLOTTI CLAUDIO, SIMONE GIREZZI, SISTO PASQUALE, SMALDONE REMIGIO, SOLAROLI GUIDO, SOLINAS FRANC, SOLLAI GIUSEPPE, SOMMARUGA CARLA e CRIPPA MASSIMO, SOMMAVILLA ELENA, SPANU GIAMP, SPINA ELISABETTA, STADERINI R. e ERMINI M., STAROPOLI CIRO, ZANNELLA VINCENZA, STEFANO BECCHETTI, STEFANO DE ANGELIS, STEFANO MORMILE, STELLA LANZILOTTA, STRANIERI MANUEL, SUPERCHI ANTONIO, TABORRI DANILO, TACCHI LINDA, TADDIA FRANCESCA, TAMAGNINI NEVIO, TAMMARO MARIA, ANDREOZZI LUIGI, TEALDO MARIA LUISA, BERTINI MARIO, TERLINGO PANCALDI JENNI, TERRACCIANO PASQUALE e CARFORA R, TERRANOVA GIOVANNI e ITALIANO MARIA CRISTI, TERRIBILE MARIO VALERIO, TESTA FRANCESCO, TESTA ROBERTO, TIBERIA GIOVANNI BATTISTA e PANICCIA DINA, TICCIATI SILVANO, BRACALONI ROSSANA, TIZIANA ARMANINI, TONTI SPURIO MARCO, TORRE MARIO GIORGIO, TOSCANO MATTEO, ERMINI PASQUALINA, TOSI MARIA ROSSELLA, TOTI FILIPPO, TREROTOLA SALVATORE, TROVATO CANDELORO, TUFFANELLI GIOVANNI e TUFFANELLI EMAN, TURRINI GIULIANO, SALVETTI ELE, UGLIANO CLELIA, VACCARELLI NICOLA IVO e GRAVINA ANGELA, VALENTINA CAVALLINI, VALENTINI STEFANO, VALERIA PRISPOLI, VALERIO ALESSANDRO, VARISCO DOMENICO, VARRIALE BRUNO e DI GIOIA LUCIA, VELLUCCI VALERIO, VELTRI WALTER ANDREA, VENTRIGLIA ROBERTA, VERDOLINO SALVATORE, VERONICA PANZARELLA, VILLANI GIOELE "Fiero di essere ferroviere e fiero di ciò che rappresentate", VINCENZI FABIO, VINCENZO CAVALIERI, VINCENZO PALESE, VINCENZO SCAZZARRIELLO, VIRGONE GIUSEPPE e VIRGONE SALVATORE, VITALI MARCO, VOLLERA ALFONSO e MERZETTI MARIA LUISA, ZABOTTI MONICA, ZAGATO FULVIO, BRACCO TERESA, ZANDA FILIPPO, ZANIBONI MATTEO, ZIZZI ORONZO, ZUPI "MARIO" FRANCESCO, PATRIZIA LAZZARI, FABIO LAZZARI, ANTONELLA BOCCACCIO, PITTORI ANDREA, COLLINA CHIARA CHIANCA LIBERATO e PASTORE LUCIA, BALDARI VINCENZO, GIORGI ALBERTO, LUPINETTI FABIO e D'AMORE VITTORIA LU, GUIDO IULIANO, MORICHI MASSIMO, LABATE GREGORIO, DANIELA BOSCHI, CAPUTO FRANCESCA, AMANTIA LEONE, PERETTI RENATO, MACCIONI VIRNA, ASSOCIAZIONE IDRA, DE SORICELLIS DAVIDE E OLIVA RITA, GRUPPO LAVORATORI PIAGGIO, GAIBISSO PAOLA, LUCCI ANGELO, FIORDI VANIA, OR.S.A. SETTORE MACCHINA MACCHINISTI UNITI, ROSSI GIUSEPPE E MURA ANNAMARIA, DOMENICO CARIDI, COLONNA ALESSIA, TALMELLI SANDRO, VINCENZO DEMAIO, ROBUSTELLI VINCENZO, TOMMASO VITALE, RAMBALDI LUCA, STRUMIA RENATO e MICCICHE', RAVONE MARIA ROSARIA, CAMPIONE BENEDETTO, STEVANONI CRISTINA, GIANNECCHINI MICHELA, SCARCELLA FRANCESCA e SCIACCA YARI HEROS, ASUNI CRISTIAN, BASOSI DUCCIO e BASOSI RICCARDO, TABORRI MASSIMO, DI VETTA ANNA, VALENTINI ALESSANDRA, CANNIZZARO MASSIMO e LEONE ANGELINA, MASTRONICOLA GIANCARLO, DAL PORTO MARCO, BORDONARO VINCENZO e PALMINA CIPRIANO, MANFRE FRANCESCO, GARBARINO CHIARA e RICCI RENATO, RAZZAUTI FRANCESCA, PANERATI DORIANO, CIUCCI GABRIELE e CIUCCI CAMILLA, ROSSI ENZO, VENTURINI PAOLA, AVALTRONI GIORGIA, ESPOSITO GIUSEPPE e MANFREDI LIDIA, GARIERI LUCA, SPALLA MARISA GIOVANNA, PICCOLO PELLEGRINO, DI PIETRO GIUSEPPINA, BETTINI SANDRO, ABAGNALE MARIO e RUSSO LOREDANA, VATTERONI ELISABETTA, MARCO DE PRISCO, CIOCCA DEMETRIO E RIPARBELLI PATRIZIA, OR.S.A. SETTORE FERROVIE SEGRETERIA REGIONALE MARCHE, GAIO SARA, LETIZIA SALVATORE, RONCHETTI STEFANO e VIGNATI FIORELLA, TARGETTI SANDRO, BOVA GIUSEPPE e VARGAS SIMONA, CAPECCHI LUCA, IVAN NERI, LAZZERI FRANCESCO, SIMONE BIANCHI, PERRANDO SANDRO E RANIERI CINZIA, MONTAGNANI PIERANGELO, BONAFINI LORETTA e ZILIOLI ROBERTO, BARTOLOMEI SIMONE, BIAGINI PIETRO, MASUM MATTEO, BERTI GIOVANNI, ROSI ANNA e SOLIMENO ALFREDO, PAPERINI BARBARA e PANCIONI DEMETRIO, GROSSI IVAN, VANNUCCHI STEFANO, MARCHIO STEFANO e BIANCONI CHIARA, PANELLA ANTONIO e GAETA ANNA DORA, FARINA MARGHERITA, SANDRO ORTU, FORMISANO GIOVANNI, CUCONATO FRANCESCO IC MILANO, RUFFINENGO FABIO e CIRIACONO C., RANUCCIO GIUSEPPE, GIACCO ANGELA, BORCHI METELLO, PINZANI VALENTINA, LACHI ANTONIO, DURANTE GIUSEPPE, DELLA LUNGA FABIO, FACCENDA, PIERACCINI STEFANO, PEDERZOLLI SAMUELE, BERTELLI ANDREA, GARRUTO CLEMENTE e TOMAI GIOVANNA MARIA, CONSIGLIO GIUSEPPE, SABATO, VESPRINI STEFANO e LAMPONI SERENELLA, PIERALLINI PAOLO, FRASCARI GIANCARLO, ZINI STEFANO, COLACIONE RAFFAELE e TORCHIA SERENA, TRIACCA DIEGO, PIERALBERTO BONGIOVANNI, POLLAZZI MATTEO, VERRASTRO ANTONIO, CARCIOLA GIUSEPPE e DE MICCO ANNA MARIA, VANTAGGI MASSIMO, ZUMBO ANTONINO, DEL DUCA FILIPPO, FILIPPI ALFREDO e FABBRI

MONICA ELENA CLAU, MEZZINA NICOLA e PICCININNI ROSARIA, AMENDOLA GAETANO e DE BLASIO SANDRA, D'ALFONSO FABRIZIO GIUSEPPE, SARTINI ELDA e POGGIALI ANDREA, POGGIOLINI ILIC e MARALDI CHIARA, BALZANI STEFANO e VALTANCOLI ISABELLA, SCAFETTA PAOLO e DEL ROMANO RINA, CALTAGIRONE ALFONSO e CONTRINO MARIA TERESA, COSTIERI DANILO, DE NICOLO GIOVANNI, RETTORI ROBERTO, COLNAGO DESIREE', ONICA MIHAI, LAZAROV SANDRA, ZOTTI DAVIDE, GAROFALI LUCIANO, DE GIULI PATRIZIA, MR LAUTROU MICHEL, RUNFOLA VINCENZO e MARIA IAMUNDO MICHELINA, SPEZIALE MATTEO e MURARI DESIREE, CECILIA ROFFI. MODAFFERI ALESSANDRO e BEVACQUA TERESA, LANNI TOMMASO e LOCCHI MARGHERITA, BONACORSI MARA, ISERNIA ALESSANDRO, MANGANO PLACIDO e GIUTTARI CATERINA, GIOVANNI MAFFEI, BASSI FRANCESCO MARIA, BASSI GIANFRANCO, SERMENGHI SILVERIO, NANNONI CRISTINA, FABIO STEFANINI, PATRIZIA LAZZARI, FABIO LAZZARI, ANTONELLA BOCCACCIO, CUSUMANO GIANCARLO e BELLETTI ELISA, PERGOLINI ANDREA, CARBONE MARCO, ROBERTO RINALDI, ELMI MAURO, PALLADINI ROBERTA, CARBONE GIORGIO, VENTRE ANTONIA, COZZOLINO ROSA, VENTRE PASQUALE, GONZALEZ SOTO MAXIMILIANO ALEXIS, GIULIANI SANDRO, MELIS PAOLA, ANNA MARIA FUMAROLA, D'ANGELO ANDREA, LENCIONI MARCO, CARUSO DANIEL, GOLFIERI ENRICO e GUERRA FEDERICA, LIBERTI ENRIC, CARPI GIULIA, LUCCHESI GABRIELE, PIETRALUNGA EMANUELE, PALEARI ESTER e CASTIGLIONI DANIELA, LEO BENITO, OLCESE ANGELO, SCHIAVONCINI LAURA, TEULODO ANDREAS, CABRINI MAURIZIO e MORISI MURIELLE per AREA OPPOSIZIONE SPI-CGIL, TABACCHERIA LA MIMA DI PEZZINI DANIELA, MONTI VIRGINIO e SALOTTI MARIA STELLA per ANPI BAGNI di LUCCA, AREZZO ALESSANDRA, PARTITO DELLA RIFONDAZIONE COMUNISTA, DI EGIDIO ARMANDO ROCCO, MECCHERI MARCO, ROBUSTELLI STEFANO, ANTONIO DAMIANI, GIOGOLI NADIA, VELLISCIG GIULIANO, MOENA GIANETTI, FREDDO FABRIZIO, CRESCENZO SABATO, FRANCHI MIRCA, BISACCO ANTONELLA, CARBONE MASSIMO, GRANDI LETIZIA, MAGGIORELLI ANDREA per la Cassa di Solidarietà Capitreno PAX di Firenze, ASSOCIAZIONE DOPOLAVORO FERROVIARIO VIAREGGIO, PIROLINI MAURO, BUSSOLO MARISA, AGOSTINELLI ALDO, PAOLICCHI GIULIO, RINALDI GIAMPAOLO, RINALDI FEDERICA, BERTINO MAURIZIO, CAMPETTO PAOLO, Fondo Sociale della RSU "FABIO PERINI spa" di LUCCA, MARINI STEFANO, PRATO MARIA, GIUNTINI STEFANO, BALDUCCI CARLO, VICHI SILVIA, PATRIZIO BALDO, VOLTOLINI MARIO, GIOVANNINI LICIA, TOZZI MIRKO, FABRIZIO POGGIALI, PAOLO PARDINI, GIOVANNI ERCOLANO, CARMELO PASQUALE LABATE, ACHILLE BOCCI, FRANCESCO CAMANO, MONTELLA MICHELE, ERMINI CARLO, MICHELINO GENNARO, FICCO SALVATORE, BIAGIOLI MARIA TERESA, TANI CATERINA, BELLOMONTE BRUNO, SORGATO ALESSANDRO e FANTUZZO LUISELLA, PER Contributo di solidarieta', PATTA ANTONELLO e ZECCHINI RITA, BAZZA GIAN MARCO e MERLO ELISABETTA, MURRU LUIGI, FRANCESCHETTI GABRIELLA, SGOBBA GIOVANNI, DE ZORDO ANNA e GIUSTI LUIGI, VOGLIAZZI ROBERTO, SCARPELLINO LUCA, VOLPICELLA FRANCESCO, MARSALA GIUSEPPE, ZOSO DARIO, MELE ROBERTO GABRIELE, AMBROGI MARCO, MORELLI MANUELA, BRUGIAVINI EMANUELE, SODINI PATRIZIA, TUDISCO IVAN, ANTONINI RICCARDO per secondo contributo "Assemblea 29 giugno" (LICIO E FRANCESCA, ROBERTO SAMPIETRO, DANIELE CINQUINI E MATILDE, NAZARENO MERLINI, GERLANDO SANFILIPPO, GIUSEPPINA MADESANI, NANDO MELILLO, MARIA AMELIA D'AGOSTINO, ROBERTA ROCCHINI, MARIA LUISA ZENDER, EMILIO PEZZINI, FABIO ALFIERI, VERONICA CORTOPASSI, RICCARDO ANTONINI), PAGLIARANI ROBERTO, FAZZI UMBERTO, TENDAS GIANL, ENRICO BOGNOLO CARMELO DI ROSA, MOTTO SILVANO, STAVOLONE MARIA GIUSEPPINA, MAGAGNI RITA, LAZZINI SILVANO, UGLIALORO MARIA LUISA e SISTIMINI MARCO, BALATRESI FRANCESCO e MASONI SILVIA, PIRACCINI ANTONELLA, MARCHETTI CATERINA, PIEROTTI FABIO, GHINI ALIZZARDO, CAMPANA FABIO, ANNICCHIARICO, PETRONI STEFANO, BALDI BARBARA, CENNI ANNA, BONDESAN PATRIZIO, GIRARDI CARLA, CARPENTIERO LUIGI CARLO, RUSSO ROSARIO, FIORETTI GAETANO e SPERANDEO MELANIA per ferrovieri società Mercitalia Rail VENETO (FIORETTI GAETANO, SAVELLI FRANCESCO, TALPO ANDREA, MEZZALIRA MARCO, D'AURORA GIOVANNI, SALFI LORENZO, DE GRANDIS ALBERTO, PIEROTTI DIEGO, FRISO RICCARDO, COMACCHIO CRISTIAN, GIGANTE CLAUDIO, PIERETTI VALERIO, VOLPATTI STEFANO, DE PICCOLI FEDERICO, RIGATO FRANCO, RAMPAZZO CLAUDIO, SIMONE ALFREDO, FERRONATO FRANCESCO, AZZALIN MATTIA, CAGNATO CRISTIAN, PERUFFO ALESSANDRO, PIAZZA RODOLFO, RONCOLATO ANDREA, CARRARO DAMIANO, GIORDANO LEONARDO, CHINELLATO RICCARDO, DE SANTI MARCO A. , GIBIN CLAUDIO, LAGUARAGNELLA LORENZO, DORO LUCIANO e tanti altri colleghi che hanno aderito in forma individuale), DE PASCALE ADELE e MANGIALARDO GIUSEPPE, PIAGENTINI MARCO, BARONIO MIRIAM e BRACONI PIER VINCENZO, SANTA MARIA EMILIO, FILT CGIL BOLOGNA, FIUMANI VANDA, GLORIOSO FRANCESCO e TOSTO ANGELA, BOLIS MARIA ANGELICA e PANZERI ROBERTO, MAESANO FRANCESCO, NAPOLI VINCENZO, MARCO MASSARO, LUIGI PAPPACENA, MONTI ROSSANO, PINZAUTI PAOLA, CONFEDERAZIONE UNITARIA DI BASE, FICARA GIUSEPPE e BARRECA ALBANA, BONIZZI GIANNI e ANNIBALETTI ZITA, ROVEDA ROBERTA e ROVEDA MARIAPAOLA, CIULLO GIOVANNI e BORZILLO CARMELA, MASSAI MARIA e LAURA LORI MICHELE, CIVILI ALESSANDRO e PINNISI GIULIA, BARSELLA ANDREA, PIETRANGELI PAOLO e VITALE GIOIA, CARTA ANNA RITA, CAMBONI NICOLINO, GUIDA ANTONIO, BONVINO MADDALENA, GROSSI PAOLO e ROTONDI ALESSANDRA, LOVAGLIO GIOVANNINO e SILVESTRE MICHELINA, GALATIOTO VINCENZO GIOVANNI, DURANTI MARCO, TAGLIABUE PIETRO, GIORDANO GIUSEPPE, OR.S.A Ferrovie Toscana, TOSI FABIO, LOVAGLIO FABIO SANTE, MATTEO VECELLIO, ACIERNO ANDREA e NAPPO PASQUALINA, VICINI ANTONIO DOMENICO e CORONATO EUFEMIA, GREGORIO MARTIN GENAO ALMONTE, CAPRERA ROSA CECILIA, BONI FRANCO FERRUCCIO GIROLAMO, CASSANELL, CAMMISA CARMELA, GRANATA ANTONIO, GRUPICO LAURA, PETRAGLIA MATTEO FILIPPO, STRANGIS GENNARO, FELICETTA BONFIGLIOLI, GUERINI ARTURO, GENTILINI STEFANO, BOLZANI LISA, MESSINA COSIMO DAMIANO GIORG TASSO CARME, MARINARI BIANCA, NARDINOCCHI ACHILLE, BEZZI LUCIANO, CANTONI EUGENIO e ARTURI DARMA, GRAMAZIO ANTONIO, PACE RAIMONDO ANTONIO, MAZZAFELLI PAOLO, FIORIO FLAVIA, RAZZAUTI FRANCESCA, PANERATI DORIANO, BENSI ANDREA e DOLCIAMI MANOLA, MARTELLI SIMONETTA SABRINA, VILLANI MICHELE ANTONIO, PORFIRI CLAUDIO e BELLINI LUISA, PEZZONI MERCEDES, IGNAZZI DANIELE e CONTI STEFANIA, BARDONI SARA, IMPAGNATIELLO GIANCARLO, CONTI WALTER e MILANI FEDERICA, FENIELLO BIAGIO, BERTOLINI ANDREA, GENTILI LUCA, GENTILI LUCIO, GENTILI MARCO, FORNARI CLAUDIO, TANSINI MASSIMO, BENEDICTIS GIUSEPPE e CALIOLO ANNA, PARDI DANIELA, BERTOLUCCI MATTEO, BIANCHI RICCARDO e LUPORINI LINDA, CANDIANI LUIGI e PASQUETTI ANNA, CAMPOLO CARMELO e GIOVANNI CASERTA ANGELA, MILUSO FRANCESCO e MAGNI GESSICA ANNAMARIA, PAOLO BARBAROSSA, QUATTROCCHI MAURIZIO e MANOCCHIO VITTORIA, MARTIGNONI GIAN MARCO e SERGI CANDELORA, ANTONELLA TORRESAN per ex macchinista LUIGINO BILIBIO, MEINI FABIO, CAPRAI ELENA, VUOLO GIACOMO e VELARDI MARIA UGOL, ANTONIOLI BERTOCCHI ANDREA, CONFORTI MARESA, FULVIO DE ROSA, SANTI ROBERTO e TOLOMELLI MARIA, NADER STEPHANIE, SCARPA LUCIANO e FARINA GRAZIELLA, ANGRADI ONELIA E FERRETTI GIOVANNI, PIERCECCHI LUCA, OLIVERO DANIELE E BENVENUTI MARCELLA, ALIVERNINI LEONARDO, COCCHERI GIANCARLO, ALLEGRANTI ANDREA, CLARI ROBERTA, COLOMBO CRISTINA, COTRUPI RICCARDO per "Salvadanaio solidale dei Ferrovieri – Impianto Trenitalia Macchinisti e Capitreno Intercity Milano Centrale", FERRARO MATTIA e FONGARO MARTINA, GOBATTONI LAURA, MARTELLA LUIGI, VISCONE DANIELE, MARCHESI FAUSTO, BENATO CRISTINA, TUETA DAVID, MASETTI ALFONSO, ANTONANTE CARLOTTA, GIACCONI RITA, Coordinamento Autorganizzato Trasporti C.A.T. – NAZIONALE, MADRIGALI ELENA, SEPE FABRIZIA, MULAZZI DANIELE, GERMINARIO ANGELO E GIORGIO BALICE ANGELA, CAROZZA MICHELE E TIRAPANI SARA, GUIDO DAVIDE, LAGANA' LELIA SANTA, CARTA SARA, MANNI ILARIA, DIADEI MAURO, LABONIA ANTONIO, LEONESSI ENRICO, ALLEGRETTI MASSIMO, LUIGI DI GIACOMO, MARINAI SERGIO ROBERTO e BETTI PATRIZIA, FRANCESCO MARIANELLI, MICHELE TEDESCO, FULVIO CACACE, VARLOTTA TIZIANO, MILLOTTI ANDREA MARIA, GURRIERI GIUSEPPE, GIARRATANA MARIA LETIZIA, FICARRA LUIGI, ZAMBON PAOLA, FERRI ANNA MARIA, TESI RICCARDO, TRENTINI ING. LINO, ROSETI DOMENICO, BRENTEL INES, BINI FRANCESCA e MARTINO LUCA, VAIR ENRICO, MEI ELISABETTA, ROSSI MASSIMO, PAOLA SOGNO, RANUNGOLO PIETRO e CARNEVALI ELISABETTA, MARIO SERO, GIOELE SEBASTIANELLI, GUGLIELMOTTI ALESSANDRO, BONFANTINI CARLO PIETRO e

BELLI ENRICA, LUCA ESPOSITO, POMPILI ARCANGELO, EVANGELISTI ROSALBA, PRESI GIORGIA, CORSI MARCO, MANENTI LUCA e OSSORIO FRANCESCA ARIANNA, CARIOLI MASSIMO, TRAMONTIN PATRIZIA, LOBINA ENRIC, STAZI GEMMA, PASCA GIACOMO, GAMBA ENZO, PORCU EMMA ENRICA, CHIAPPINO SERGIO, CECCHINELLI ALESSANDRO, MERULLI ALESSANDRO, MORANDO FRANCESCO e ZAPPAROLI PAOLA, CO.BA.S. COMITATI DI BASE DELLA SCUOLA, ALBERTI FILOMENA IN GORI, LEALI ENZO, MAGISTRONI ANNA MARIA, DALLA RIVA ALBERTO e MOROSINOTTO DIANA, ANCONA CAMILLA, FACCINCANI ALBERTO, SANDRO BERNARDINI, LEMBO EMANUELE e PICCOLO GIUSEPPA, PAGOTTO PAOLO, LUIGI SONNENFELD, MANNUCCI LEONARDO, MATTIA LOREDANA e MELE GIUSEPPE, PLACIDO ROSETTA, LAZZATI ARMANDO, TROMBETTI ANNA, MARCO GAMBUTI, FASANI CARLO, LUIGI ROCCI, DI FIORINO ELENA, PIANUCCI LAURA e ROSATI PAOLO, ROGGI S. GIANNI G., VIGNATI CARLA e BELLI PAOLO, DELLA RAGIONE ANNA, ZALLOCCO ALFREDO, FALZONE ERICA, SARMATI DUCCIO, VITTORIA SALVATORE, AFFABILE ANTONIETTA, ADRIANO PETRILLO, LORENZO MOBILIO, ARTURO ROSCIGNO, GIANLUCA GENTILE, CHRISTIAN CASCONE, IMMACOLATA MANCINI, DOMENICO VITALE, CIRO CONTE, VALENTINA D'AMORE, DOMENICO IANNIELLO, MARCO FORMISANO, GIANLUCA DI GIACOMO, LUCA IAZZETTA, GIAMPIERO PASCARELLA, NICOLA RUSSO, SIMMACO ASCIONE, RICCARDO CARLESI, FRANCO ADDIMANDA, ANTONIO GIUSTINO, CARMINE MAZZOCCHI, MARIA NANNI per COMITATO SANITA' PUBBLICA VERSILIA, MARIA NANNI per CLA-Coord Lavoratori/Lavoratrici Autoconvocati (ANDREA MENCHINI, MARIO TONI, "TARTARUGHE LENTE", MARIA DEL SOLDATO, FIAMMETTA TAVOSANIS, ELEONORA SCALA, ANTONIO CANOVA, ANGELO CUPISTI, ROSSELLA BONANNINI, LETIZIA DEBETTO, ANGELO CORTOPASSI, CONCETTA MAIELLO, ROBERTO ROSSI, DEBORA ROSSI, DINO MARCHI, MARIAROSA CATARSINI. ROBERTO ROSSI) e per RSU SAVEMA di PIETRASANTA, NAVARRA GIULIO, MARIO LUIGI e MURAKAMI KIYOKA, BENEDETTI LEONARDO, FILIPPUTTI SANDRA, ANDREA ZIFFER, PAOLA MAGNESCHI, MICUCCI GIUSEPPINA, BERNARDINI PAOLO e CATTURI ANNALIDIA, DINI LIVIA, BOCCHIA ALESSANDRO e SALETTI PAOLA, NUTI EVA, BERTI ALESSANDRA e CANOVAI PAOLO, BARBIERI NICOLA e BASTA RITA, SALLCA CUB, SINDACATO AUTORGANIZZATO DELLE LAVORATRICI E DEI LAVORATORI DEL CREDITO E DELLE ASSICURAZIONI, LOSTIA PATRIZIA, RUBINO VITO, GRASSO FRANCO, VITOLO GIANLUCA, GIANNACCINI SILVIO, "IL MONDO CHE VORREI" – Associazione familiari vittime strage di Viareggio", COSTA CARLA, MARZARI GIULIA, VITALI LUCILLA, AGUSTO ARMANDO, VITO MARZO, SANDRA SIMONETTI, PIERACCINI DANIA OMBRETTA, DANTE MINGHETTI, PASQUINELLI TANIA RINA, VICENTINI GIOVANNI, COBAS SANITA' AZIENDA OSPEDALIERA CAREGGI, PEZZI NICOLA, MIGNOGNA MARCO, GRULLA GIANPIERO e NAVONI AMALIA ERMINIA, MONACO GIOVANNI e SCARAFILE LUCIA, C.A.T. – COORDINAMENTO AUTORGANIZZATO TRASPORTI EMILIA ROMAGNA, GAETA SANTA, MATTIA MAZZOCCHIO e SPV OR.S.A. MARCHE, DINI GABRIELE, PAPESCHI ALESSANDRA e DE MICHELIS MANUELE, GIUSEPPE ANTONIO VENA, MALVONE LUIGI, SIGISMONDI GIOVANNI, VITTORIA SALVATORE e AFFABILE ANTONIETTA, VENTURI ANDREA, GUIDO CAPELLA, ANTONIO MORIERI, ORNAGHI ROCCO e BASTIANELLI MARA, DIEGO GIRODO, COBAS DEL LAVORO PRIVATO, CASTAGNARO MAURO, MANCINI STEFANO, RADICE PAOLO, AMATO GIOVANNI e PILOTTI GIOVANNA, LIFFREDO HOTEL di BABBONI PAOLO E C., SIMIONATO MARCO e MANENTE DANIELA, GHERARDINI ALBERTO, POLETTI LAURA, BONVISSUTO GAETANO ANGELO, ABRUZZESE EMANUELE, BIAGINI PIETRO, CELLI STEFANO e PASOLINI PATRIZIA, CONF. UNIT. DI BASE SIND AUT LAVORATRICI, DE LUCA MARCO UMBERTO e LORENZO DE LUCA, EGUAGLIANZA e SOLIDARIETA', FABIO FUSI, GALARDI LUCIANA, FAVILLI PAOLO, GINETTI ANTONIO, GIROLAMETTO ANDREA e CANGEMI SABRINA, MARINOZZI FEDERICO, PASSARO GABRIELE, PETRERI SILVIA, TRAVAGLIONI FABIO, PICCOLO ELENA e VERNERO MAURO FRANCO, REBOLINI PALMIRA ANGELICA, RINDONE ELIO, DI SPIGNO MARIA CONCETTA, SICILIANO MARGHERITA e CASALE PIERANGELO, VEROLA PAOLA, Giuseppe Carroccia per Circolo PRC "Luigi Longo" Cinecittà-Quadraro ROMA, A.N.P.I. SEZIONE INTERCOMUNALE LUCCA, ACCOLLA ROBERTO, PEZZULLO MARIA ELISA, AMORUSO FABRIZIO, MONOPOLI SILVANA, ANGELO NAPOLITANO, AVERTO GIUSEPPE, CUB SANITA' DI FIRENZE E PROVINCIA, DEL ZOPPO CLAUDIO, FALCONE FRANCESCO PAOLO, GAZZOLA FABIO E STRAFFI SABRINA, GINETTI ANTONIO, IACOVONE EUSTACHIO E COMI EMANUELA GUGLIE, MACRI' ROBERTO e PASTORE CATERINA, MARINOZZI FEDERICO, MICHELE PANICO, NERI SERNERI SIMONE, NOCENTINI EDOARDO E MUGNAI MARZIA, PASSARO GABRIELE, PUNTORIERO LUIGI, RICCI UMBERTO, SCORDO PIETRO, VITA FRANCESCO, ZECCHINI GIOVANNI e PIZZO LORETTA,FIORETTI GAETANO e SPERANDEO MELANIA, RAFFAELE DE DONATO per i colleghi ferrovieri del Trasporto Regionale Calabria (ABRAMO FRANCESCO, ALLEGRO LUIGI, AMMENDOLA DOMENICO, ARLIA ELIO, AZZARITO ALESSANDRA, BELLANTONE DOMENICO, BOMBINO GIOVANNI, BORRUTO GAETANO, BOSCO GIANFRANCO, CACÌA LUIGI, CAPRIA VINCENZO, CARATOZZOLO MARIO, CARBONE PIERUCCIO, CARRESI VALENTINA, CIPOLLA GIUSEPPE, CODISPOTI GIUSEPPE M., CORREALE NOEMI, CORSO DEMETRIO, CUZZOCREA DOMENICO, DE DONATO RAFFAELE, DE GIACOMO LUIGI, DI MARCO MAURIZIO, DURANTE GIUSEPPE, FALSETTI ANGELO, FALVO FRANCESCO, FIONDA GAETANO, FURGIUELE FRANCESCO, GENTILE GIOVANNI, GIGLIO DOMENICO, GIORDANO MARIO, GORGONE BRUNO, IOFALO PAOLO, IUSI GIAMPIERO, IUSI MASSIMILIANO, LENTO M.FRANCO, LEONE GIUSEPPE, MAESANO FRANCESCO, MARTIRE GIANFRANCO, MASCARO FERNANDO, MAZZEI ROSA, MELLACE FRANCESCO, MELLACE GIAMPIERO, MENDICINO ANTONIO, MORRONE PASQUALE, OSSO ANTONIO, PALAIA MARIA, PALERMO FRANCESCO, PALMIERI ANTONIO, PANSINI MARIELLA, PERSICO FRANCESCO, PIZZINI GIUSEPPE, POLITANÒ NOEMI, PORCINO ANTONIO, PRATICÒ DEMETRIO, RATO STELLARIO, RAUTI VITO, RIPEPI MARIATERESA, RISOLI LUIGI, ROCCA GIUSEPPE, ROMEO MAURIZIO, ROSSANO ANTONIO, SAINATO DOMENICO, SCORDO SALVATORE, SEVERI ANTONIO, SILVESTRI SILVIO, SIRIANNI VINCENZO, SPANÒ SEBASTIANO, STRANGIS GENNARO, SURIANO MICHELE, TONDO SALVATORE, TORCIA SANTE, TRIPODI ENRICA, TRUNFIO ANTONIO, VELTRI GIUSEPPE, VENTOSO DOMENICO, VOCI SALVATORE, ZIPARI GIOVANNI)), I ferrovieri della Biglietteria e Assistenza "Freccia Lounge" della Stazione di Firenze Santa Maria Novella, ORNELLA STATI in memoria di PEPPE LOMBARDO, ANGUILLESI LUCA, DAL CANTO FEDERICA, ANTONINI FILIPPO, Associazione Nazionale Per la sicurezza del lavoro "RUGGERO TOFFOLUTTI", NICOLETTA BUONAPACE, Associazione "SCINTILLA ONLUS", BRACONE SONIA e CIOCCOLINI GIORGIO, CANESCHI ROBERTO, CAPELLINI STEFANO e ROCCA CRISTINA, CARLOTTA ORSELLI, CASTRONOVO CLAUDIO, CAZZOLA IVAN, CHIARIZIA SILVIA, CROCIATI MARCO, DEL GRANDE ROBERTO, GALDO VINCENZO e FABBRI MARIA, GIUSEPPE CARROCCIA , GRECO ROCCO, GUGLIELMINOTTI e GIAN RENATO ARIANOS ANTON, Quotidiano "Il Manifesto" IL NUOVO MANIFESTO SOCIETA' COOPERATIVA , INDELITALI ALBERTO, , LUCA BONUCCELLI, MAGRI CLAUDIO, MARESCA GIANNI, MARIASSUNTA MATRISCIANO, MAZZONCINI MAURO e BIANCHI BARBARA, NARDO MARCO e AUTIERO ANNA, NICOLA DELLI CARRI, OTTONELLO LUIGI, PICCHI GIOVANDOMENICO, PICCHIOTTI MARCO, PINA LINDA, ROSSI MARCO, RUGGIERO ETTORE, RUSSO FRANCESCO e MEZZETTA EMANUELA, SACCHETTI GIORGIO, SALVATORE CONIGLIO, Salvatore Mortato, SERRANI ROBERTO, SIAL COBAS SINDACATO AUTORGANIZZATO LAVORO, STAZI GEMMA, TARTARI CLAUDIO MARIA, TONELLO FABRIZIO, VALENTINI STEFANO, ZANELLO DANILO e CIANCIA UMBERTA, ZUCCARELLI ENRICA, ANDREA BIFULCO, MAURO CALENDA, SIMONA BAMBI, DARIO SILVESTRI, FULVIO PIGNALOSA, ANTONIO GIOVANNI FEOLA, STEFANO GALLI, ALESSANDRO GALBIATI VILLA, LUIGI VITIELLO, PAOLO MANNIAS, PATRIZIA AMBROSANIO, STEFANO D'AMBROSIO, RINO PAOLINI, CRISTIANO LIUTI, FRANCESCO MATTIELLO, RENATO AMATO, FRANCO SANTINI, GIORGIO GAFFARELLI, MICHELE GAMBINI, DAVIDE MOLINARI, ROBERTA GIOBERTI, GIORGIO TONGIORGI, GIORGIA CERRI, ANGELO ANTONIO ALBANESE, ROSSELLA CIRILLO, STEFANO COMANDE', MARILÙ RUGGIERO, RAIMONDO DEL PRETE, GIUSEPPE BARBIERE, ANDREA VISTOSU, GIOVANNI PAPI, MAURO TORRE, GRAZIA VALAGUSSA, MONICA BRACCIONI, DANILO BEVILACQUA, GERO VICCICA, MATTEO ROSINI, FRANCESCO SASSO, ILARIA NOCCHI, ASPRENO BELVA, DOMENICO ASCIONE, GIOVANNI DE VITA, ALBERTO ALTAVILLA, GALGANO CLEMENTINA, GIANFRANCO CUFARI, PIETRO SORACE, MASSIMO PALAMIDESSI, GIUSEPPE COMITO, MARIA ALOTTA, IL CATONI, GIACOMO ARCUDI, STEFANO MASTROGIACOMI, ANGELO ONORATI, FILIPPO CUFARI in memoria di PEPPE LOMBARDO, AMERUSO ANTONIO POMPEO, CALANNA MONICA, MAURIZIO AJELLO, ROBERTO TAMBURRINO, SENESI FABIO, GIACHETTI ALESSANDRO, RUSTIONI SILVIO, NUNNARI UBALDO, MARRA MARIA, FERRI ROBERTO, SUFFREDINI MAURA, ARISI MICHELE, RICCHETTI ORNELLA, MIRKO CERVA-

SIO, MAZZEO ANDREA e ROCCA STEFANIA, CASINI MIRCO e GIANANTI MARIA, CINI CLAUDIA, MINICHINO CIRO e RIPARBELLI ELEONORA, MATTEO GAIAS, LEPORE GIUSEPPE e CAPOZZI CARMELA, VATTIMO FEDELE e DE FALCO ANNA, ROSMARINO ALESSANDRA, OLIVA DONATO e CELERY ANALIA ADR, MARCO GIROLAMI, ATTANASI FRANCESCO, HORNAUER ANNINA D'ANNIBALE VIT, LOMI LUCA e LO SCHIAVO FULVIA, RUGANI STEFANO, GIUSFREDI TIZIANA, NAPOLITANO FABIO, FARINA SILVA, GIANCARMINE TREMONTE, ALESSANDRO GAROSI, LISA BACCETTI, ZIPOLI SILVIA, TIZIANO RIMONTI, SABRINA CATENI, NOVELLI SILVIA, CORTI SUSANNA, BATINI SUSANNA, LAURENZI ARIANNA, ORAZZINI COSTANZA, MASSIMO COLIZZI, RICCARDO BARSOTTI, VALENTINA POZZI, ALBA e GIORGIO CARPI (suoceri di Michele Antognoli), SENESI FABIO, ROBERTO TAMBURRINO, DAVID MARTINI, SALVATORE COLONNA, ANTONIO PENNISI, GIANLUCA DI RUSCIO, MICHELE FREDIANELLI, MASSIMO ESPOSITO, DANILO ZANNOTTI, PEPPE DI CRISTO, SABATINO CHIELLA, BRUNO LAMIANO, CARMELO CARDILE, ENRICO CASINI, MARIO OLIVA, LINDA PINA, CORRADINO ERNESTO, BASSI MICHELE, BONAIUTI CRISTINA, CABASSI CRISTINA, GALLORI EZIO, BALDANZINI FRANCO, CAPPELLI SANDRO, MIGLIANO PANTALEO ANTONIO, INCUTTI MARIA (per macchinisti e capitreno di Bussoleno: VAIR DANIELE, BERNO PIERPAOLO, SPATOLA CARMELO, ROSSO MONICA, GIORDANO GIANDOMENICO, FIORENZA CARMINE, DAVELLO LUIGI, COLUCCI CLAUDIO, BALSAMA PIETRO, RIOSECHT PIERO, TAGLIAFERRI VINCENZO, LAGANA ANTONINO, CASALE SANDRA, ZACCAGNI FRANCO, MONFALCONE VITTORIO, RUMIANO MARCO, RUMIANO VINCENZO, MANNARINO ALESSANDRA, GIGLIO SALVATORE, TAVERNA GIOVANNI, PACELLO ANDREA, MARTINA GIANCARLO, MAURINO GIORGIO, BLANDINO STEFANIA, LUZI FABIO, MIGLIANO LEO), ADRIANO PETRILLO, LORENZO MOBILIO, ARTURO ROSCIGNO, GIANLUCA GENTILE, CHRISTIAN CASCONE, IMMACOLATA MANCINI, DOMENICO VITALE, CIRO CONTE, VALENTINA D'AMORE, DOMENICO IANNIELLO, MARCO FORMISANO, GIANLUCA DI GIACOMO, LUCA IAZZETTA, GIAMPIERO PASCARELLA, NICOLA RUSSO, SIMMACO ASCIONE, SALVATORE VITTORIA, RICCARDO CARLESI, FRANCO ADDIMANDA, ANTONIO GIUSTINO, CARMINE MAZZOCCHI, I COLLEGHI FERROVIERI DEL TRASPORTO REGIONALE TRENITALIA CALABRIA (ABRAMO FRANCESCO, ALLEGRO LUIGI, AMMENDOLA DOMENICO, ARLIA ELIO, AZZARITO ALESSANDRA, BELLANTONE DOMENICO, BOMBINO GIOVANNI, BORRUTO GAETANO, BOSCO GIANFRANCO, CACÌA LUIGI, CAPRIA VINCENZO, CARATOZZOLO MARIO, CARBONE PIERUCCIO, CARRESI VALENTINA, CIPOLLA GIUSEPPE, CODISPOTI GIUSEPPE M., CORREALE NOEMI, CORSO DEMETRIO, CUZZOCREA DOMENICO, DE DONATO RAFFAEELE, DE GIACOMO LUIGI, DI MARCO MAURIZIO, DURANTE GIUSEPPE, FALSETTI ANGELO, FALVO FRANCESCO, FIONDA GAETANO, FURGIUELE FRANCESCO, GENTILE GIOVANNI, GIGLIO DOMENICO, GIORDANO MARIO, GORGONE BRUNO, IOFALO PAOLO, IUSI GIAMPIERO, IUSI MASSIMILIANO, LENTO M.FRANCO, LEONE GIUSEPPE, MARTIRE GIANFRANCO, MASCARO FERNANDO, MAZZEI ROSA, MELLACE FRANCESCO, MELLACE GIAMPIERO, MENDICINO ANTONIO, MORRONE PASQUALE, OSSO ANTONIO, PALAIA MARIA, PALERMO FRANCESCO, PALMIERI ANTONIO, PANSINI MARIELLA, PERSICO FRANCESCO, PIZZINI GIUSEPPE, POLITANÒ NOEMI, PORCINO ANTONIO, PRATICÒ DEMETRIO, RATO STELLARIO, RAUTI VITO, RIPEPI MARIATERESA, RISOLI LUIGI, ROCCA GIUSEPPE, ROMEO MAURIZIO, ROSSANO ANTONIO, SAINATO DOMENICO, SCORDO SALVATORE, SEVERI ANTONIO, SILVESTRI SILVIO, SIRIANNI VINCENZO, SPANÒ SEBASTIANO, STRANGIS GENNARO, SURIANO MICHELE, TONDO SALVATORE, TORCIA SANTE, TRIPODI ENRICA, TRUNFIO ANTONIO, VELTRI GIUSEPPE, VENTOSO DOMENICO, VOCI SALVATORE, ZIPARI GIOVANNI), ACHILLE PORZI, ALFANO FRANCO, ANDREA NAPOLEONI, BABINI LUIGI, BASSANI MARINA, BEDON RITA, CANESCHI ROBERTO, CATALDI MICHELE e DE VANNA ANTONIETTA, DE DONATO RAFFAELE PER contributo solidarietà spese legali da lavoratori TMR CALABRIA, DIDIER MARIO, DOMENICO GALLO, FIORETTI GAETANO SPERANDEO MELANIA PER RLS MIR VENETO, FURCI MARCO e IANNI PAOLA, GALIBARDI TROFIMENA, GALLETTI CARLO, NERI VALERIA, GIACCONI SIMONE, CHITARRONI BARBARA, GIGLI SERENA e SIGNORINI DAMIANO, LA GHEZZA GIANFRANCO, LENZI LIVIO, MANNUCCI GIULIA e TESTA GIORGIO, MERCURI LUCA e CARLETTI ALESSANDRA, MONACO ANTONIO e URRO COSIMA, MONTESI MARIO e MARTINI MARIA, MUFFARI PLACIDO, ORNELLA STATI, Paolo Stefanoni, ROLANDO SANITA, SEVERINO ADELINA e BRUNO PASQUALE, SMIDERLE STEFANO, STRADIOTTO MARGHERITA, TRUDDAIU SALVATORE, VALTER ALBERICCI, ALAGGIO MARIO, ALESSIO PINO, ALEX SACCON, AMATUCCI ELEONORA, ANTICHI ANNALISA, ANTONELLO MONTESANO, ARRAS MATTEA e PISTIDDA FRANCESCO, ASANI CARLO, BALDINI LINDA, BALDINI MARIO, TOMEI FRANCESCA, BALDINI VANIA, BARGELLINI DANIELE, BOLOGNESI DONATO, CAMPANELLA GIUSEPPE, CASALBONI LORENZO, CASTIGLIONI MARCO, CELANTI RENZO, CHRISTIAN e KARIN SCALISE, COLOMBI ANNA MARIA, FERRETTI MASSIMO, CONTORNO MAURIZIO, COORDINAMENTO AUTORGANIZZATO TRASPORTI PER CAT NAZIONALE, CORRADI EZIO, DESIDERIO CHIARA, DATO ANNUNZIATA, EMILIANO FAVILLA, ENRICO MAZZINI, MARIA NANNI, PINA LINDA, ROSSANA PEZZINI, SANNA MOIRA, SERGIO NANNI, ARCUDI GIACOMO CONSOLATO, GIORGIO PODDA, LAGRIMANTE DANIELE, LEONARDO MANNUCCI, NUZZI MASSIMILIANO, ORSI ANGELO, PEDERZOLLI SAMUELE: Sostegno da parte della mia carissima mamma PEDERZOLLI DANIELLA, ROSSI LIVIANA, BARISELLI GIAMPIETRO, SINDACATO DEGLI OPERAI IN LOTTA COBAS,ALLEVA ALESSANDRA e CASTELLI PAOLO AUGUSTO, BAFFETTI CLORINDA PER SOTTOSCRIZIONE ANCORA IN MARCIA, IOZZELLI MANILA, CAVEDON GIORGIO, FELICE TANZARELLA, IBERNIA AG VIAGGI DOPOLAVORO FERROVIARIO, LAZZARO DOMENICO, PANELLA FABIO, POZZI VALENTINA per dal CT GIOVANNI CORRIANO, RAPISARDA ANTONINO e CONTI ANNA MARIA, FERRARA MARIO, DRAGO PAOLA, SERRANTI SANDRO, EMANUELE FEDELE, ERNESTO BELLUCCI, FABRIZIO SAMPAOLESI, FEROLETO ANTONELLA, PERRI CARMINE, FERRARA ENZO, PERONA DANILA, FRANCESCO CARUANA, GIOVANNI CAMPIONE, GRASSONI DONATELLA, IACOVELLI STELLA FRANCOISE per IACOVELLI ANTONIO, LA ROCCA DOMENICO, LAZZARO ALBERTO, LORUSSO GIOVANNI e CALVI NICOLETTA, MANNI ILARIA, DIADEI MAURO, MANOCCHIO VITTORIA, MARINO GIOVANNI e FRANCO CINZIA, MARSILI DOMENICO, MARTA CAGETTI, MIATTO GIANFRANCO e GASPARIN MARISA, MICHELANGELO LAPENNA, NANNI MARIA PER 3 VERSAMENTO PER ASSEMBLEA 29 GIUGNO, NARDO AGOSTINO, OR.S.A. SETTORE MACCHINA MACCHINISTI UNITI, PARTITO COMUNISTA ITALIANO, PASTO' GIACI, PIETRO COMMISSO, RAFFIO ANGELO, RAG ROBERTO BERTORELLO, RE MARCO, RICCI ANDRE, ROMANO NELLO E FARINA ANNA MARIA, RUSSO FRANCESCO, SACCHETTI ROBERTO e SACCHETTI ELISABETTA, SALVADORI MARIO ANTONIO, SBARRA RAFFAELE e VOLPE ANGIOLINA INCORONATA, SERGIO PETRONICI, SPOLVERINI ANDREA, TADDEI CARLA, COSTANTINI MARCO, TASSI ALESSANDRO, TIBERI FABRIZIO, TRITTO ROCCO VITO, SPERA ADRIANA, VERDELLI ENRICO, VINCENZO COSIMO RAPIO, VITALE ROBERTO SALVATORE E CAMARDELLA DO, BINOSI GIUSEPPE e MARUZZELLA SANTA LETIZIA, FERRARESE ELENA, MARTORANA FILIPPO, SPI CGIL PIACENZA, VALENTINI LUIGI,VALENTINI ALBANO,BICCARI ALESSIA, DAVY PIETRO e CEBRARI MARIA CHIARA, FARACO PASQUALINO, TERLIZZI GIOVANNA, VIOTTO SILVIA, DE DONATO RAFFAELE (per ARABIA STEFANO, LAVORATO TOMMASO, PRIMERANO FRANCESCO, SQUILLACIOTTI VINCENZO, COSTANTINO FRANCESCO, MAIOLO JESSICA, GULLI PASQUALE, SANGIULIANO FRANCESCO, CRUDO MARIAFRANCESCA, MILEA ELENA, OSSO SALVATORE), CUOGHI FABIO, CIAMPALINI LORETTA, SODINI MASSIMO e DIMUCCIO ALESSANDRA, RENSO SALCE.

CUB RAIL WOBBLY
GIORNALE DI COLLEGAMENTO TRA I FERROVIERI

REDAZIONE
Via Cadibona, 9 Milano

SITO INTERNET
cubferrovie.altervista.org/

FB
https://it-it.facebook.com/Cub-Trasporti-167415190014435/

E-MAIL cubrail@libero.it

Supplemento a Collegamenti Wobbly per una teoria critica libertaria n. 1, gennaio 2016.
Direttore Giorgio Sacchetti
Registrazione del Tribunale di Firenze n. 2563 del 14 marzo 1977
Stampato in proprio, 15 agosto 2021

DORO-CHIBA

動労千葉 DC通信

LA LOTTA DEI FERROVIERI GIAPPONESI CONTRO LA PRIVATIZZAZIONE DELLE FERROVIE (VII)

Testo di **Yasuhiro Tanaka**, Presidente della Doro-Chiba, National Railway Motive Power Union di Chiba. *Qualche passaggio potrebbe essere leggermente contorto per la doppia traduzione (giapponese/inglese/italiano), ce ne scusiamo*

Tutto questo è diventato chiaro alla fine di febbraio 2016 e rimaneva pochissimo tempo prima che le modifiche entrassero in vigore il 1° aprile. Doro-Chiba ha risolto che: "Questi cambiamenti non sono solo problemi per i lavoratori di CTS, ma riguardano direttamente il futuro dei lavoratori in generale", "Guarda cosa ha prodotto l'offensiva dell'outsourcing. Non possiamo combatterlo da soli al CTS; abbiamo bisogno che i lavoratori della principale compagnia JR scioperino per opporsi incondizionatamente a queste condizioni". Ogni giorno entravano nei cantieri con la determinazione di far sapere alle persone cosa stava succedendo nella loro azienda. Il posto di lavoro CTS improvvisamente ha raggiunto un punto di ebollizione di indignazione, e il 17 marzo 45 sindacalisti che lavorano presso l'azienda JR sono scesi in sciopero in solidarietà.
Questa serie di azioni ha permesso ai sindacati di fermare l'entrata in vigore del nuovo regolamento sul lavoro il 1 ° aprile. Nella storia dei sindacati giapponesi, probabilmente ci sono pochi o nessun esempio di un sindacato della principale compagnia JR che intraprende uno sciopero di solidarietà e combatte fino alla fine contro un'offensiva del capitale rivolta ai lavoratori di una società sorella. Sicuramente tutti ad un certo punto in passato hanno detto che una lotta come questa era necessaria, tuttavia non credo che ci siano esempi di una vera lotta che abbia effettivamente messo in pratica l'idea.
La campagna contro l'outsourcing è un confronto continuo che ancora oggi sprigiona scintille quotidianamente. Questo processo di 17 anni è stato uno sforzo continuo per affrontare i nuovi problemi sorti dall'esternalizzazione e trovare modi per superarli. Tuttavia, è stata l'esperienza acquisita sfidando queste mutevoli condizioni che ci dà ancora speranza di rilanciare il movimento operaio giapponese.

Sezione 8 Altre lotte
Campagna contro la chiusura delle basi

Qui vorrei parlare di alcune lotte che non sono stato in grado di toccare finora.
La prima è stata la lotta per opporsi all'abolizione delle basi ferroviarie e alla distruzione delle roccaforti sul posto di lavoro da parte della direzione. Gli attacchi sferrati contro Doro-Chiba erano stati fondamentalmente finalizzati all'eliminazione della nostra organizzazione, infatti il JR ha fatto tutto il possibile per abbattere l'unità dell'organizzazione. Dopo la divisione e la privatizzazione del JNR, i luoghi di lavoro roccaforte in cui Doro-Chiba deteneva la maggioranza sono stati chiusi uno dopo l'altro e la nostra appartenenza è stata trasferita a diversi luoghi di lavoro. Il cantiere Narita, il cantiere Katsuura, il cantiere Tateyama, il cantiere Sakura, il cantiere Shin-Koiwa, ognuno di questi cantieri erano roccaforti di Doro-Chiba dove quasi ogni lavoratore era un membro del sindacato, ma questi posti di lavoro alla fine vennero tutti eliminati. La solidarietà dei membri trae la sua forza più grande dal posto di lavoro stesso e nella maggior parte dei casi nella storia del lavoro quando un posto di lavoro forte è stato smembrato ei suoi lavoratori sono stati dispersi, il sindacato stesso si è indebolito e ha collassato. Tuttavia, nel caso di Doro-Chiba, anche se i nostri posti di lavoro sono stati separati, la nostra unità non si è piegata. Le lotte che ho descritto in precedenza in questo testo avevano effettivamente costruito questi legami di solidarietà.
Sebbene la nostra unità fosse intatta, c'erano molti problemi organizzativi che erano destinati a rallentarci se non avessimo combattuto con tutte le nostre forze; uno di questi era un'offensiva di chiusura della base. Vorrei qui accennare alla lotta condotta al cantiere di Tateyama, che è stata l'opposizione di maggior successo a queste chiusure mirate e che ha creato essa stessa un nuovo esempio per il movimento operaio. In questo cantiere, gli operai hanno già combattuto per 10 anni da allora.
La chiusura del cantiere di Tateyama è stata proposta nel 2006. Abbiamo subito avviato una campagna per organizzare la lotta contro la sua chiusura, ma il posto di lavoro era pieno di uno stato d'animo di

sconfitta. L'eliminazione di uno scalo ha comportato lo spostamento dell'orario dei treni da esso mantenuto in un altro cantiere, il che ha significato che la preparazione per la chiusura è stata portata avanti senza alcuna notifica al posto di lavoro. Non c'era modo di resistere a questo. Il quartiere era dominato da un'atmosfera di fatalismo. Una volta che inizi col presupposto che non puoi fermare una chiusura, tutto ciò a cui resta da pensare è dove sarai trasferito. Di conseguenza, i membri del sindacato possono finire per litigare tra loro per l'inserimento in nuovi posti di lavoro. In questo senso, la chiusura del cantiere Tateyama è stata chiaramente un attacco mirato contro l'organizzazione di Doro-Chiba. Ecco perché abbiamo ripetutamente sottolineato il punto di "opposizione assoluta" alla chiusura del cantiere e chiesto una lotta ostinata fino alla fine. Abbiamo deciso di costruire un'organizzazione che potesse combattere l'offensiva, rafforzando l'esecutivo locale di Tateyama e portando i loro rappresentanti dei luoghi di lavoro direttamente nel nostro quartier generale per iniziare la lotta.

Cosa sarebbe potuto accadere?

La chiusura del cantiere di Tateyama significava che la JR si stava preparando a intraprendere l'abolizione su vasta scala della linea Uchibou, quindi abbiamo deciso di mobilitare i nostri membri per sviluppare attività per persuadere gli abitanti della regione. I membri del sindacato andavano da un capo all'altro della regione, visitando e discutendo la questione della linea Uchibou con altri sindacati, organizzazioni di governo locale e consigli comunali, organizzazioni turistiche, sindacati di ryokan (locanda giapponese), associazioni di commercianti, camere di commercio, giornali locali e altro. Ciò che è emerso da quelle discussioni è stato un livello sorprendente di rabbia intensa nei confronti del JR per l'abolizione delle linee rurali e un profondo senso di crisi che le regioni rurali stavano per essere abbandonate. C'erano anche persone che ci chiedevano: “cosa posso fare per aiutare?”.

Di conseguenza, abbiamo subito deciso di organizzare un raduno regionale contro la chiusura, e quelli che hanno partecipato non erano solo semplici lavoratori e cittadini, ma anche sindaci di zone che avevano fermate sulla linea e altri leader come il presidente dell’associazione del Turismo, il presidente del Ryokan Union, il capo della Camera di Commercio e molte altre persone della regione. Inoltre, il sindaco di Minamiboso ha dichiarato all'evento che "sebbene questa dichiarazione possa arrivare in ritardo, dobbiamo chiederci se la privatizzazione delle ferrovie sia stata la mossa giusta", e il sindaco di Tateyama ha affermato che "è un problema serio quando 70 persone in una città piccola come la nostra perde il posto di lavoro".

Giustizia sociale

Dopo la manifestazione, l'atmosfera nei nostri luoghi di lavoro è cambiata immediatamente. Tutti potevano sentire che l'era stava cambiando ed erano sicuri che la lotta di Doro-Chiba rappresentasse una vera giustizia sociale.

Da questo giorno in poi, il sindacato ha intrapreso una campagna di protesta quotidiana contro i dirigenti regionali della JR East Company e, sebbene non siamo stati in grado di fermare la chiusura del settore ferroviario, nessun membro ha compilato la seconda e la terza casella "luogo di lavoro preferito" di il modulo consegnato dalla direzione; solo la prima scatola è stata riempita. Di conseguenza, il sindacato è stato in grado di costringere il JR ad accettare che tutti i trasferimenti avrebbero dovuto essere "eseguiti secondo le preferenze del richiedente". Questa è stata la prima e l'ultima volta che il JR ha concesso pubblicamente durante la contrattazione collettiva una concessione così apparente.

Quando finalmente è arrivato il giorno della chiusura, il sindacato è entrato in sciopero con questa dichiarazione: “Rivalutiamo perché siamo qui. Non abbiamo intrapreso questa campagna sulle preferenze di trasferimento degli uffici; ci siamo opposti alla chiusura del settore ferroviario di Tateyama stesso”.

Riflettendo sullo sciopero e sulla campagna che lo circonda, un membro del sindacato lo descrisse in seguito come "una sorta di miracolo". Doro-Chiba aveva combattuto contro la chiusura di altri cantieri dove aveva roccaforti organizzative; tuttavia questa è stata in un certo senso la prima lotta in cui non solo la solidarietà è rimasta fino alla fine, ma i membri hanno dimostrato profondo impegno e convinzione. Nella misura in cui questa campagna è diventata il fondamento dei legami incrollabili che i membri dei locali di Tateyama e Kisarazu hanno mantenuto per oltre 10 anni. Mostra che quando i lavoratori possono trovare convinzione nel significato sociale delle proprie lotte, la solidarietà non sarà facilmente scossa. Da questo punto di vista, l'azione di unità organizzativa è una componente critica di un movimento operaio consapevole di classe.

Ciò si è sviluppato in un movimento continuo contro l'eliminazione dei treni espressi nelle regioni rurali di Chiba.

Ciò che lo ha motivato è stata la revisione del marzo 2017 degli orari dei treni che ha eliminato il treno diretto da Chiba alla stazione di Tateyama in nome della “separazione delle aree operative di Kisarazu e Kimitsu”. La forte opposizione dei cittadini della regione ha dato vita a un corpo di movimento duraturo, "Organizzazione per la protezione della linea JR Uchibou e della vita regionale" che mobilita tutti i cittadini locali.

Negli ultimi anni, le città rurali sono state oggetto di obsolescenza, con la dottrina del governo di "Selezione e concentrazione", innescando un continuo collasso totale della società. In un mondo in cui il neoliberismo sta cercando di distruggere la società, rilanciare e riformare il movimento operaio significa che i sindacati dovranno considerare seriamente come stare in prima linea in questa rabbia proveniente dalle regioni rurali, e impegnarsi seriamente su come organizzarsi e supportalo. Ciò non significa evitare una lotta con il capitale e sostituire la questione di classe con una "questione sociale". Dobbiamo posizionare questo problema come un compito critico nella lotta senza compromessi con il capitale e nella lotta dei lavoratori per rivendicare la loro solidarietà e orgoglio.

Raduni dei lavoratori

In secondo luogo, vorrei affrontare qui l'annuale Rally dei lavoratori di novembre che teniamo insieme all'Unione di solidarietà dei lavoratori giapponesi delle costruzioni e dei trasporti Kansai Area Branch (Kan-Nama), il sindacato dei lavoratori dei macchinari e dei metalli a Osaka (Minato - Godo), così come il JNR National Struggle Movement.

Questa collaborazione è emersa attorno allo sforzo di ottenere la reintegrazione per i 1.047 lavoratori licenziati JNR e di creare una rete nazionale di sindacati combattenti; il rally si è svolto ora ogni anno 20 volte. La ragione principale per cui ha avuto il sostegno per continuare per 20 anni è che i tre sindacati coinvolti sono stati in grado di usarlo come base per la loro lotta senza compromessi con il capitale. Gli organizzatori hanno potuto portare avanti l'evento perché si basa sulle lotte esistenti nei luoghi di lavoro e quindi ha un potere più significativo di un normale rally.

Il fattore decisivo per l'inizio della manifestazione di novembre è stata la sentenza reazionaria del 28 maggio 1998 presso il

tribunale distrettuale di Tokyo sulla lotta alle JNR. Questa era una decisione che affermava che "anche se ci fossero pratiche di lavoro sleali intorno al licenziamento e all'assunzione di lavoratori JNR, il JR non sarebbe ritenuto responsabile per loro". Un senso di crisi e di rabbia per questa sentenza oltraggiosa ha colpito i tre sindacati interessati: se i tribunali potessero prendere una decisione come questa, sarebbero liberi di annientare qualsiasi sindacato volessero e licenziare chiunque volessero.
Inoltre, la lotta contro questo giudizio ha svolto un ruolo importante non solo nella lotta dei ferrovieri, ma anche come base per organizzare i lavoratori a livello nazionale per il rilancio del movimento operaio. Ciò ha portato a sviluppi come una campagna per la solidarietà internazionale dei lavoratori nel 2003 e, nel 2016, un appello a impegnarsi in una "Tokyo-Seoul International Joint Action" contro l'amministrazione del Parco della Corea, insieme alla sede del Consiglio regionale di Seoul KCTU .
Il raduno dei lavoratori di novembre, così come i raduni tenuti dall'International Liaison Committee e dal comitato di scambio teorico dei lavoratori giapponesi / coreani nei tre giorni attorno alla sua convenzione, si sono evoluti in un'iniziativa unica e innovativa. Ora è il momento di riunire le voci di rabbia che crescono a livello nazionale per creare organizzazioni e movimenti nei nostri luoghi di lavoro. Il nostro compito da qui è realizzare sviluppi reali e sostanziali con le piattaforme che abbiamo già costruito.

Solidarietà internazionale dei lavoratori
Terzo, vorrei accennare alla lotta per la solidarietà internazionale dei lavoratori.
L'impulso per questa campagna è venuto dalla lotta contro la divisione e la privatizzazione del JNR, e una campagna di sciopero contro la seconda guerra in Iraq nel marzo 2003. Data la grave situazione internazionale che è emersa dopo gli attacchi dell'11 settembre a New York: guerra d'invasione dell'Afghanistan, la successiva guerra d'invasione dell'Iraq, così come la complicità del Giappone in queste guerre, Doro-Chiba ha deciso di intraprendere uno sciopero contro l'invasione dell'Iraq insieme all'offensiva del lavoro di primavera del 2003. Lo sciopero è durato tre giorni e tutti i membri di Doro-Chiba si sono riuniti nel parco Yoyogi di Tokyo per una manifestazione contro la guerra. Lo sciopero ha fermato quasi 600 treni.
Questa è stata una lotta su cui Doro-Chiba si è lanciato sulla base delle proprie convinzioni; tuttavia lo sciopero ha ricevuto un'attenzione inaspettata altrove. Veniva dagli Stati Uniti, dove si trovava l'International Longshore and Warehouse Union (ILWU), lavoratori portuali di San Francisco, che cercavano di organizzare campagne contro la guerra in Iraq nonostante la forte repressione.
Fu in questo stesso periodo che i membri di Doro-Chiba incontrarono la leadership della Confederazione Coreana dei Sindacati (KCTU) e, incontro casuale dopo l'altro, nacque una campagna di solidarietà internazionale. Questa campagna si sarebbe sviluppata oltre le nostre aspettative, e come uno sviluppo abbastanza normale si è rapidamente fatto strada fino a diventare una delle componenti fondamentali e incrollabili della lotta di Doro-Chiba.
La campagna per la solidarietà internazionale ha molto da insegnarci. Mentre Doro-Chiba lottava quotidianamente contro le difficoltà che abbiamo dovuto affrontare, la cooperazione internazionale ci ha dato una chiara speranza e fiducia. Allo stesso tempo, abbiamo appreso in qualche modo sorprendentemente che erano le lotte cui Doro-Chiba si era aggrappata e che continuava a condurre risolutamente, inclusa la lotta contro la privatizzazione del JNR, a risuonare più a livello internazionale. È stato con una rivelazione scioccante che abbiamo potuto confermare che, nell'offensiva neoliberista, la guerra e la privatizzazione erano le più grandi minacce comuni per i lavoratori del mondo. Inoltre, questa solidarietà non era semplicemente uno scambio formale di saluti cerimoniali tra la leadership delle due organizzazioni, i ranghi hanno sperimentato insieme che avrebbero potuto costruire l'unità unendo le mani in una lotta comune,
In Corea del Sud, il 24 aprile 2015, aveva inizio la prima ondata di uno sciopero generale che diventava una lotta di due anni guidata dal KCTU per costringere il presidente Park Geun-hye a dimettersi; questa "prima ondata della rivoluzione" è stata fonte di ispirazione per i lavoratori di tutto il mondo. Abbiamo molto da imparare da questa lotta nel nostro sforzo di rilanciare il movimento operaio in Giappone.
Quando Han Sang-gyun è stato eletto nel 2015 presidente del KCTU e ha chiesto uno sciopero generale, molti sindacati lo hanno respinto e hanno affermato che il KCTU non poteva realizzarne uno nella situazione organizzativa in quel momento. Tuttavia, è stato il processo di organizzazione per opporsi a quella dura realtà che ha cambiato la stessa KCTU e ha contribuito ad aprire una nuova situazione storica.
Con 800 membri il KCTU ha dichiarato che “la resistenza popolare del novembre 2016 non era un movimento per cambiare il volto del presidente. È stato l'inizio di una lotta per cambiare la società coreana dal basso verso l'alto". “Lo sciopero generale sociale è, sotto l'attuale regime legale, uno sciopero illegale. Tuttavia, i detentori del potere illegittimo non hanno l'autorità di diffamare uno sciopero generale politico che ha preso a bordo le richieste della gente con il pennello di una "azione illegale". Crediamo che le richieste e la forza delle masse siano in realtà legge e giustizia". Nell'organizzare uno sciopero generale che andasse oltre gli scioperi generali dei sindacati industriali e la sua ambizione a livello sindacale di "organizzare 2 milioni di lavoratori",
C'è un significato preciso nel fatto che abbiamo costruito un profondo rapporto di fiducia con il KCTU, e che esistiamo al loro fianco come “protagonisti della lotta”.

Sezione 9 Per la rinascita del movimento operaio

La seconda ondata di divisione e privatizzazione
Attualmente i luoghi di lavoro della JR sono coinvolti in una seconda ondata di offensive di divisione e privatizzazione. Queste offensive non sono semplicemente la strategia esecutiva di una singola società, ma piuttosto un'offensiva messa in gioco come priorità nazionale, una strategia statale.
Promuovendo la "divisione aziendale in filiali e trasferimento di lavoratori", ovvero la distruzione all'ingrosso dell'occupazione e dei sindacati, e il "ridimensionamento strategico" per ritirare la JR dalle aree di campagna, eliminando così le "linee ferroviarie non redditizie", la JR sta cercando di espandere questo offensivo per la società nel suo insieme.
Lo scorso novembre, la presentazione di JR Hokkaido del suo "piano di dismissione della linea ferroviaria" è stata un contenuto scioccante. La compagnia ha affermato che quasi la metà delle sezioni ferroviarie attualmente in funzione a Hokkaido, pari a 1.237 km di binari, sono "insostenibili a titolo indipendente". Queste rotaie saranno rimosse dalla maggior parte delle aree, oltre a Sapporo e Hakodate, il che significa che i governi locali in 44 città rurali e villaggi perderanno la loro accesso alla ferrovia così come le loro stazioni ferroviarie, tor-

nando indietro agli standard di trasporto dell' periodo Meiji (l'ultimo decennio del XIX secolo). Le compagnie ferroviarie abbandoneranno completamente il funzionamento di queste linee. Il ritiro delle compagnie ferroviarie significa la distruzione della società rurale. Nonostante ciò, il governo sta portando avanti con determinazione questo piano.
Questo non è un problema limitato all'Hokkaido. Si discute già nelle sale del potere che "Shikoku non ha le condizioni per mantenere le ferrovie" e "tutti i treni dovranno essere abbandonati a favore degli autobus".
Altrove, JR East e JR Central sono state le guide più assertive nel portare avanti le politiche di "selezione e concentrazione" dell'amministrazione Abe, e sono responsabili di questo tentativo all'ingrosso di tagliare le linee ferroviarie rurali. La realtà che ha dato vita alla divisione e alla privatizzazione del JNR è "il crollo del JR".
Descritto come "l'approfondimento della divisione orizzontale del lavoro", l'outsourcing è in aumento nei luoghi di lavoro nell'industria ferroviaria giapponese. Le responsabilità lavorative saranno suddivise e divise tra le aziende più piccole al punto che non rimane più nulla nel corpo principale della JR Company e la direzione si prepara a raggruppare i lavoratori in trasferimenti a queste società. Questi piani sono un modo estremamente offensivo per distruggere l'occupazione e, a loro volta, attacchi ai sindacati. La direzione della JR sta cercando di riportare indietro l'orologio anche sugli accordi di lavoro compromettenti messi in atto all'indomani della divisione e privatizzazione del JNR dall'alleanza capitale-lavoro del sindacato JR East e JR-Soren sotto la guida di Kakumaru.

Prospettive per la lotta

La "riforma dello stile di lavoro" attualmente in corso da parte dell'amministrazione Abe è il prossimo obiettivo nella lotta, e la campagna contro di essa è una battaglia per il futuro, non solo per la JR, ma anche per tutti i lavoratori in tutto il mondo. nazione. Ritorniamo ai principi di Doro-Chiba sottolineando che "finché la nostra unità dura, nuove possibilità sorgeranno nella lotta" e dichiariamo che siamo pronti a resistere per combattere.
Tutte le organizzazioni sindacali, tranne Doro-Chiba, sono congelate, distogliendo gli occhi dall'importanza fondamentale dei piani per il trasferimento all'ingrosso di tutti i lavoratori impiegati presso la JR dalla direzione dell'azienda. Dobbiamo iniziare dicendo la verità su ciò che sta realmente accadendo in officina, credendo che i colleghi ci lavorino.
Successivamente, dobbiamo valutare il tallone d'Achille del nemico e sfruttarlo a fondo. Il primo punto debole di JR capital è che, a differenza di 30 anni fa, i risultati della privatizzazione e dell'outsourcing sono visibili a tutti e questa esperienza ha portato tutti a dichiarare: "Basta!".
Ciò a cui ha dato vita la privatizzazione non è stata una sorta di "società ricca". L'unico prodotto erano 20 milioni di posti di lavoro precari, disparità di ricchezza e povertà. La "libertà di fuoco" si è diffusa in tutta la società. La privatizzazione era un'offensiva progettata per disarmare il sindacato. Ha sigillato i lavoratori in una gabbia simile a quella degli schiavi, senza diritti e con salari bassi, mentre l'1% capitalista è ingrassato e soddisfatto. La privatizzazione è l'incitamento dei lavoratori a correre l'uno contro l'altro fino in fondo. Dobbiamo aggiungere traccia di questi sentimenti di indignazione e integrarli nella lotta.
Il secondo tallone d'Achille della capitale JR è che questa offensiva di privatizzazione ha significato il crollo diffuso degli standard di sicurezza ferroviaria. I luoghi di lavoro della ferrovia gridano ardentemente per la ricostruzione di una lotta contro la razionalizzazione / guida sicura. Dobbiamo anche lavorare per uscire e organizzare i lavoratori delle società affiliate di JR. La piattaforma per fraternizzare con questi lavoratori è stata costruita in 17 anni di lotta contro l'outsourcing.

continua

biografie partigiane

"ITALIANI KAPUT!"

Nel maggio 1945 la guerra in Italia è sostanzialmente finita. Alla fine del mese di aprile le grandi città del nord sono insorte e si sono liberate dall'occupazione nazifascista, le armate angloamericane passato il fiume Po e avanzano verso le Alpi ed i confini. Mussolini ed i gerarchi fascisti, catturati dai partigiani mentre tentavano di rifugiarsi in Svizzera, erano stati fucilati a Dongo il 28 aprile. La stessa Germania è invasa dalle forze Alleate e Berlino assediata dalle truppe sovietiche, le armate naziste sono in ritirata su tutti i fronti; ma nelle aree ancora sotto occupazione non è finita.

Aree come le regioni nord orientali italiane, zone di fatto annesse al Reich dopo l'occupazione seguita al cambio di alleanza dell'Italia l'8 settembre 1943: OZAK - Zona Operativa Litorale Adriatico (Province di Udine, Gorizia, Trieste, Pola, Fiume, Lubiana) e OZAV - Zona Operativa delle Prealpi (Trentino Alto Adige e Belluno).

Aree dove governavano direttamente i comandi militari nazisti senza nemmeno la mediazione fantoccio della Repubblica Sociale Italiana, tanto da potersi permettere di realizzare un Campo di sterminio, lo Stalag 339, con tanto di camere a gas su automezzi (di cui utilizzano le emissioni) e forni crematori nella Risiera di San Sabba a Trieste o concedere le valli della Carnia come territorio rifugio dell'armata cosacca, composta da collaborazionisti reclutati in Unione Sovietica e usati come truppe antipartigiane prima in Jugoslavia e poi in Friuli. Oppure di reclutare direttamente gli *uomini di stirpe germanica* per la guerra nazista, come a Bolzano tra la popolazione tirolese rimasta entro i confini italiani dopo la prima guerra mondiale. Ricordiamoci che il reparto S.S.-Polizeiregiment "Bozen" colpito a Roma dall'attentato partigiano del marzo 1944 in via Rasella veniva da questa zona ed era un reparto di polizia SS dedito alla lotta antipartigiana; per questo fu particolarmente feroce la rappresaglia nazista delle Fosse Ardeatine.

L'odio per gli italiani traditori era diffuso tra i reparti nazisti e la sconfitta prossima rendeva ancora più violenti i militari in ritirata, "Italiani traditori, italiani kaput!" - con una sola T come riportato allora nelle trascrizioni dell'espressione mista. A Merano il 30 aprile un corteo di italiani scesi in strada con le bandiere tricolori venne attaccato da un reparto di SS tedesche sobillato da giovani sud-tirolesi (9 morti tra cui Paolo Castagna un bambino di sette anni e numerosi feriti). Due giorni dopo a Lasa in Val Venosta 9 lavoratori italiani impiegati nella Todt - l'organizzazione nazista che gestiva il lavoro forzato al servizio del Reich - vengono fucilati da un reparto di polizia tedesco. Nella frazione di Cengles le notizie che la guerra era finita avevano galvanizzato gli operai italiani che lavoravano nella polveriera militare controllata dai tedeschi e approfittando anche della ricorrenza della festa del lavoro occuparono lo stabilimento. Il presidio tedesco non intervenne e abbandonò la zona ma i comandi, avvertiti dell'accaduto, fecero intervenire i vicini reparti di Merano e Silandro. Vistisi circondati gli operai tentarono la fuga ma undici di loro vennero catturati. Portati a Silandro vennero sottoposti a violenze da parte anche di cittadini sud-tirolesi collaborazionisti (dopoguerra alcuni di loro saranno processati e condannati per complicità nell'eccidio). Sono portati infine alla chiesa di San Nicolò per essere fucilati, ma si salvano in due: Pietro Longhino colpisce un militare con un pugno e fugge nei boschi, l'altro sviene agli spari e resta protetto dai corpi. Anche il medico condotto del paese, Michele Indovina, paga con la vita l'essere italiano: catturato lungo strada è fucilato accanto ai cadaveri degli operai. Perché italiano muore così il giorno successivo a Salorno anche il siciliano Vincenzo Gallo, padre di nove figli, fucilato sulla porta di casa. Pochi giorni dopo alla stazione ferroviaria di Bressanone, nel caos della ritirata tedesca verso nord, si inserisce anche il fortunoso rientro di italiani in fuga dai territori del Reich (ex deportati, lavoratori coatti, ex internati militari): un treno carico di rimpatriandi entra nella stazione, si ferma accanto a un convoglio merci tedesco in sosta e, alla vista dei vagoni pieni di cibo e vestiario lì accanto, gli italiani iniziano a prelevare sacchi dal carico. I tedeschi sparano, sparano su chi saccheggia ma sparano anche su tutti coloro che sono italiani. Muoiono in sette: tre degli ex internati che assaltavano il convoglio ma anche due passanti e due ferrovieri, Luigi Cigolin e Francesco Poltiglio in servizio nello scalo. Saranno evitate maggiori vittime grazie alla prontezza del capostazione Luigi Marani che appena inizia la sparatoria fa subito ripartire il treno degli italiani diretto a sud.

Ma Bozen/Bolzano sarà la città che conterà più vittime, vittime partigiane, vittime operaie - "Italiani kaput!". Il 3 maggio la città è attraversata dai reparti tedeschi in ritirata, risalgono le valli tentando di raggiungere l'Austria soldati in rotta, pericolosi e violenti, che saccheggiano tutto quel che trovano, militari che operavano nella repressione della lotta partigiana in Veneto e Friuli. L'ordine del Comando partigiano di zona e di difendere le fabbriche. Gli operai sono dentro gli stabilimenti, reparti partigiani si appostano sui tetti. Irfo Borin (nato il 20 febbraio 1926) è un operaio tornitore della Lancia: lavorando può evitare l'arruolamento nei reparti collaborazionisti o la deportazione in Germania, e così molti altri giovani italiani *precettati* per lavorare nelle fabbriche bolzanine sono formalmente lavoratori del Reich nazista ma restano nelle loro case. Irfo è figlio di Mario, autista dell'ente Tre Venezie, un vecchio socialista. Sono parte di quei gruppi di immigrazione interna organizzata dal regime fascista negli anni trenta per italianizzare una provincia troppo tedesca. Abitano i Borin vicino ad un Comando tedesco, vicinato scomodo da cui ricevono continue minacce; "Se perdiamo guerra tutti italiani kaput!" gli dicono facendo il gesto del dito che taglia la gola. Irfo è anche un partigiano, sottotenente dei GAP di Giustizia e Libertà, anche se nessuno in famiglia ne è a conoscenza.

Con lui c'è anche Carolina Zenoni,

di diciannove anni, aiuto cuoca nella mensa aziendale. I due sono amici. La famiglia di Carolina viene da Santa Margherita d'Adige (PD), famiglia numerosa, dieci figli, ridotta alla fame dopo la morte del padre Luigi per tetano. "Era il 1934 -racconta la sorella Norina- nostra madre Aristea andò a lavorare in un ristorante, io a dieci anni mondina in risaia a Vercelli e poi operaia in una fabbrica di sugheri, i tre fratelli maschi operai anche loro e Carolina fu assunta alla mensa della Lancia. Quel giorno era pericoloso andare in fabbrica ma ricordo che lei disse a nostra madre <Mama, i operai i gà da magnar a mezdì> e poi c'era il suo amico Irfo ..."
Sono le sette del mattino, una colonna tedesca si avvicina alla zona industriale, dal tetto della Lancia sparano sulla macchina degli ufficiali che è davanti, una bomba a mano incendia un camion. Il contrattacco tedesco lo guidano i paracadutisti con le autoblindo, occupano gli stabilimenti Saffa e Ceda. Lì muoiono Romolo Re e Virgilio Lorenzetto. I tedeschi sfondano i cancelli della Lancia uccidendo nella portineria Annibale Bertolino e nel cortile Ermanno Bonanni, poi rastrellano tutti gli operai presenti. Nella perquisizione addosso ad Irfo viene trovata una pistola. "Partisan, kaputt !" è la sentenza di morte immediata. L'ufficiale nazista spara a Irfo col mitra, due colpi al ventre, Irfo cade urlando, un altro nazista gli dà il colpo di grazia con la pistola alla testa, il sangue schizza sul camice bianco da cuoca di Carolina. Gli altri operai vengono portati fuori e ammassati contro il muro di cinta assieme ai rastrellati dalle altre fabbriche.
I reparti nazisti devastano anche il vicino quartiere operaio, sparando su tutti quelli che trovano per le strade. "Italiani kaput!". Le mitragliatrici delle autoblindo aprono il fuoco contro gli arrestati, vivi e morti cadono giù, poi arriva l'ufficiale a dare il colpo di grazia ai feriti. Saranno i partigiani appostati sui tetti della Montecatini che iniziando a sparare gli impediscono di finire il lavoro. Saranno 41 i morti in totale, ma qualcuno dei feriti nella fucilazione si salva, come Andrea Cavattoni il partigiano "Dighe" di Giustizia e Libertà. Lo salva il corpo del direttore della Magnesio che cade su di lui. O come Vittorio Luise: "Agli spari mi girai sul fianco, venni colpito al braccio e al petto, ma il proiettile al petto colpisce l'orologio da tasca che portavo nel panciotto, fu deviato. Lo tengo ancora oggi come un bene molto prezioso".
Anche Bruno Bovo è tra i fucilati dello stabilimento Lancia, 22 anni ex aviere ora falegname alla Sida, fabbrica di mobili. "Siamo arrivati a Bolzano negli anni trenta da Merlano (PD) a seguito di mio padre operaio edile. Ero iscritto al Partito Comunista dal 1943 e appoggiavo la lotta partigiana, ma non avevo fatto nessuna azione. Davanti al cinema Boccaccio il figlio del gestore distribuiva armi e bombe a mano per organizzare la difesa della città. Non volevo armi e quindi mi dettero munizioni da portare nella zona industriale. Si combatteva nelle strade e mi sono rifugiato nella mia fabbrica, lì mi hanno catturato i tedeschi. Rastrellavano uno dopo l'altro gli stabilimenti, alla fine eravamo diciotto e ci portarono alla Lancia. Le SS urlavano in continuazione <Italianen kaputt!>. Di proiettili me ne son presi diversi,, alla mano e al braccio, uno solo che ha attraversato il torace. "Partisanen kaputt!" urla il tedesco che comincia a dare il colpo di grazia a quelli ancora vivi. Ne finisce due, poi gli spari dei compagni dal tetto della Montecatini costringono i nazisti a ritirarsi. Ricordo che mi ha soccorso Ottorino Bovo (non siamo parenti) un altro partigiano, benché fosse anche lui ferito. Antonio Peretto, un amico dal cuore generoso, e Walter Saudo, un compagno partigiano, erano ancora vivi, ma morirono in ospedale; invece Duilio Gabbato, un altro compagno ce l'ha fatta."
Muore anche Carolina, muore dentro: "Sindrome dissociativa traumatica" recita il referto medico. Muore con Irfo, muore col sangue del suo amico che imbratta il suo grembiule da cuoca. Chiude fuori il mondo, non sente, non parla. Passerà l'esistenza tra i reparti degli ospedali psichiatrici, fino al 14 aprile 2006. Vittime a guerra praticamente finita; dopo poche ore arrivarono infatti le avanguardie delle truppe alleate. Vittime tutte, civili o partigiane, ben poco ricordate anche nei luoghi dove avvennero i fatti, luoghi avvelenati da odi interetnici ancora oggi non del tutto superati. ■

MF

Fonti:
Documenti Associazione Nazionale Partigiani Italiani
Quotidiano Alto Adige

Ode a chi non ode (XLI)

(da Keith and Tex, 1967 e succ.)

non ci stancheremo mai
che nun simm' come volite voi
chill' ha 'itt' d'ntenner' raggione
ma ci batt' nu core 'e guaglione

perdonasse signuor capogestione
se ci ammaluiamo la diggestione
non ci pagate il giusto
non ci trattate con gusto
almeno loro, e' picciriella
mannatele a-casa co'quella
siamo vinuti tutt'quant' a fatica'
ma'mpresso 'o rispetto è dovenuto scarso
perché solo cummannare è senza sfuorz
e d'uora innanti ci fermiamo a-cà

novantanove su ciento vo'te
arraggiarsi nun posse
e mazziam dintr' 'o mortaio
come pistoni a vapuore

and on top of refrain
e in copp' a 'o refrain
si tuorna sempre allì
tutt' e' journ urlamm' accussì:
"stop that train", volimm' sali'

mo' tiramm' insieme abbasc'
finché 'o treno non s'afferma ggiù
finché 'o trino non si schiuva de lassù
finché 'o trono non s'arrovesc'

sgombera 'o traffico dalla fronte
sgombera i rottami dell'incidente
sgombera le case occupate
sgombri trasen per le retate
sgombera l'assembramient'
sgomberano accerto, e tien' a mente

ad accattarci non arriscirete, mai che sia
-si non da accise- come piace a vossia
pe' farce tante arrese brave persone
giacché tenimm' nu piezz' 'e guascone

quando l'affamazione attruv' opposizione
cummenz' 'a campagna 'e diffamazione

1923
I DENTI D'ORO DEL PUNITORE DI MESSINA

Al DL di Messina non si vive più. Il lavoro è abolito, il guadagno pure. Messina che dista 96 km da Catania e 232 da Palermo, vive di vita grama. L'incomprensione è enorme, per un malinteso senso di economia si crea una sperequazione enorme fra i depositi di Palermo, Catania e Messina. Il personale di Messina pur essendo sacrificato con periodi lavorativi di 13 ore (grup. 740 e 420) non compie che 3 o 4 ore di lavoro effettivo. Mentre negli altri depositi con periodo lavorativo minore, compiono 8 ed anche 9 ore di effettivo lavoro. L'ingordigia del guadagno ha distrutto qualsiasi senso di fratellanza e umanità. Le proteste del personale sono inutili, i superiori se ne lavano le mani.

A maggiormente aggravare la situazione, il Deposito è tenuto sotto il regime del terrore, le punizioni sono infinite e di grande entità, le giornate di paga e le sospensioni per mancanze lievi sono centinaia. Il Capo Deep. Palmizi sarà il benemerito dell'Amministrazione. Per l'occasione del 1° Maggio ha festeggiato l'evento, facendo un'esposizione: l'Esposizione di un elenco di 180 agenti puniti. Viva Palmizi! Gli si farà un monumento, passerà alla storia. I posteri lo eterneranno a caratteri d'oro, come i suoi denti…

Il malumore, per questo figlio dello Zarismo, ha raggiunto l'incontenibile, il personale ha sempre torto, anche se ha ragione, con lui si ha sempre torto.

Palmizi, oh Palmizi, il posto in ferrovia non è eterno, anche voi farete appena il vostro tempo, e quando nella vecchiaia trascinerete i vostri malfermi passi, quelli che vi conoscono o che vi hanno conosciuto, vi schiveranno come se aveste la lebbra o la rogna. Il personale chiede:

Una più equa ripartizione del guadagno fra i diversi depositi;

Un più equo sentimento umano.

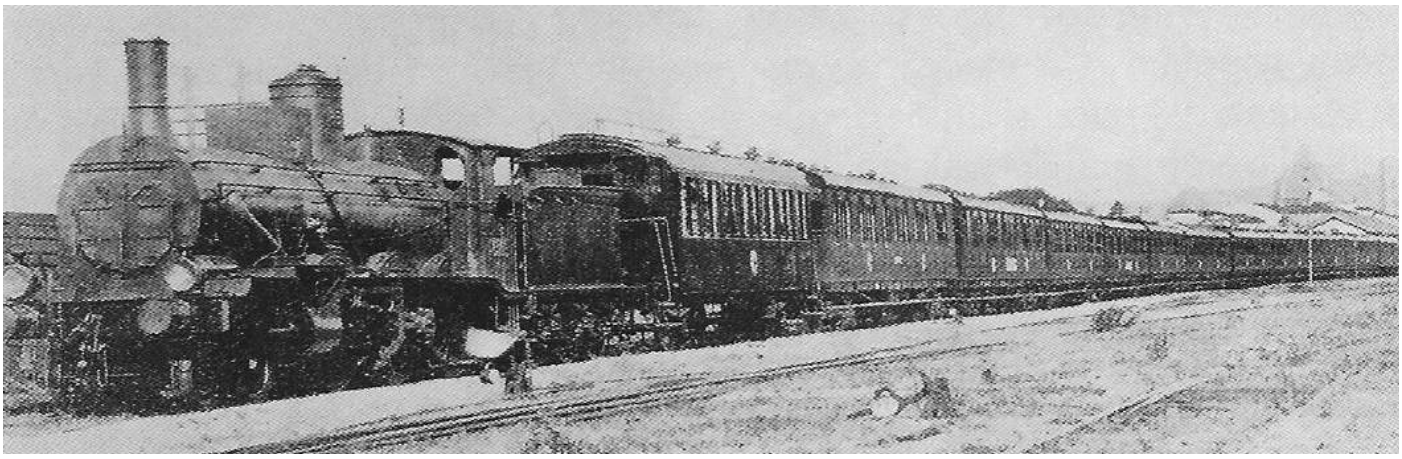
Meno Punizioni.

■

X.

GIÀ PUBBLICATI

CR19 Lo «Gnogno» di Ancona
CR21 Il cretino di Ferrara
CR22 Il gancicida di Treviso
CR23 Il campanaro di Genova
CR24 I piccoli zar di Lecco
CR25 Lo scienziato d'Iseo
CR26 Gli esculapi di Reggio Calabria
CR27 Il postribolante di Brescia
CR27 Il lapidato di Rimini
CR28 L'ignorantone di Caserta
CR29 Il mancato suicida di Salerno
CR30 Il ricottaro di Gorizia
CR31 Il FFF di Voghera
CR32 Il guaglionciello di Torino
CR33 Lo spingitore artritico di Firenze
CR34 I sabotatori di Porretta
CR35 Il gesuita di Pinerolo
CR36 L'animo sfarzoso dei capi di Brescia
CR37 Il provocatore di Savona
CR38 L'ubriacone di Pistoia
CR39 Li crauni, i baciapile di Lecce il taumaturgo di Benevento.
CR40 Il krumiro di Bagnara e quelli di Roccella
CR41 Il trasfertista di Desenzano e le strane assunzioni di Brescia.
CR42 Il meschino boaro titolare di Taranto
CR43 L'arrivista scansafatiche di Castellamare Adriatico
CR44 Il facente funzioni capo divisione, le locomotive a pezzi e i lavoretti privati di Foggia
CR45 L'analfabeta di Cassino
CR46 I Capi Deposito persecutori dei Fuochisti Approvati di Trieste
CR47 La tenutaria di Modica
CR48 Lo sbirro di Faenza
CR49 Il partente autocrate di Catanzaro Marina
CR51 I baraondari di Palermo
CR53 Gli sciacalli di Benevento
CR54 I rulli d'autopiano di Sulmona
CR55 Il liberino di Firenze
CR56 Il maldestro ingegnere di Firenze
CR58 Gli sciacalli di Foggia—Lo «Gnogno» di Ancona*(R)*
CR59 Gli sciacalli di Fortezza
CR60 L'infame Agente Solo di Milano
CR60 L'annoiato di Busalla
CR61 I militarizzati di Brescia
CR62 Il Macchinista Istruttore di Milano
CR63 I bestioni krumiri di Bologna
CR65 Il mancato duellante codardo di Tripoli



L'Italia in guerra. Esterno e interno di un treno Ospedale. («Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane», 1915)

L'INSOSTENIBILE LEGGEREZZA DELL'ESSERE

CARGOSTYLE

ABBONAMENTO CUBRAIL

Annuale 6 numeri + gli speciali: 12 euro **Iscritti Cub o Cassa di Solidarietà: 5 euro**

Iscritti Cub e Cassa di Solidarietà: gratuito Abbonamento PDF: 6 euro

POSTEPAY: 5333 1711 0998 3185 intestata a Mirko Logiudice *O, SE PREFERISCI:*

BONIFICO IBAN: IT86X3608105138242047642075 Beneficiario: Mirko Lo Giudice

Causale: abbonamento CubRail ***Una volta effettuato il versamento inviaci una mail con nome e indirizzo***

KYUSS
BLUES FOR THE RED SUN (1992)

Premessa: dal primo numero di questa modestissima rubrica mi riprometto di parlare di questo disco ma, sinceramente, ho difficoltà nel descriverlo perchè dopo quasi trent'anni mi fa sempre lo stesso effetto "ipnotico". Innanzitutto il loro suono pastoso non è rintracciabile nel panorama musicale e nessuno mai è riuscito a catalogarli pur essendo uno sport diffusissimo. Ci hanno trovato del Grunge, della psichedelia anni 70, una certa cupezza doom e tanto rock tagliente ma il tutto talmente a modo loro che non rientrano in nessuna di queste categorie. Sicuramente l'hard rock d'annata si sente eccome anche solo per la produzione, comprese soluzioni "strane" come utilizzare per la chitarra amplificatori da basso, e per quegli stacchi strumentali sempre intensi che rendono ogni pezzo diretto e mai uguale a se stesso. I 14 brani scorrono polverosi senza mostrare cali o riempitivi, pesanti ma sempre in tiro, spesso psichedelici nelle soluzioni e con la voce del cantante Garcia cucita perfettamente con il suo timbro rabbioso ad ogni episodio del disco. Un disco che non può lasciare indifferente chi ama il rock. Inutile descriverne le canzoni, basta ascoltarlo.

INSIDIA
ISTINTO E RABBIA (1993)

Solita storia di un'altra band di assoluto valore che però, nella miglior tradizione musicale italica, dall'underground sono venuti fuori e nell'underground sono presto tornati. Figurarsi, senza rime amore-cuore si va poco lontano in Italia. Loro invece proponevano del pericolosissimo Thrash bello pompato e, peggio ancora, tutt'altro che scopiazzato. Addirittura testi in italiano. In occasione di un minifestival a Pistoia nel lontano 1995, con i grandi Timoria attrazione principale, li vidi live e meritavano davvero. *Istinto e rabbia* è un titolo che ci evita di soffermarci sulle tematiche trattate. I quattro bresciani si presentano con *Fuggire*, pezzo che fa del grande ritmo il suo forte insieme a numerosi stacchi e cambi di tempo che rendono tosta una canzone in verità non tiratissima. Ci si trova dentro molto del Thrash anni 80 ma con estremo gusto compositivo. Arriviamo a *Sulla Mia Strada*, uno dei miei pezzi preferiti. Grande muro sonoro iniziale, un riuscitissimo riff e accelerazioni vertiginose abbinate a parti stoppate di grande impatto. Non mancano degli ottimi assoli e una bella struttura di basso. Come se non bastasse con *Grido* si palesa un pezzo stratosferico, duro e senza fronzoli. Puro Thrash metal che avrebbe meritato di conoscere ben altri palcoscenici. Difficile resistere dal riascoltarlo subito. Apparente rallentamento con la successiva *Il Tempo*, aperta da una bella melodia semiacustica e da un cantato struggente, scivola poi su una progressione spigolosa e aggressiva per poi alternare le sue due facce fino alla fine. Gran pezzo. *Tunnel Grigio* invece colpisce per la ricerca della massima freschezza compositiva, le parti più pesanti sono sempre "attenuate" da fraseggi di chitarra e da una certa atmosfera maligna. La successiva *Parla..Parla* si mostra molto più cadenzata e poggiata su una ritmica rocciosa e assoli di alto livello; nonostante la "stranezza" del cantato in italiano, proprio questo pezzo dimostra come si possa fare.. Il finale è da riascolto in loop. Segue la strumentale *Satanka* carica di arpeggioni acustici che servono da break e poco più. *Solo Solitudine* è una goduria, del grande Thrash d'autore non manca nulla: parti veementi, ritmica spaccaossa, armonie in un'alternanza ben costruita e travolgente. La batteria e gli assoli viaggiano fortissimo. Un grandissimo pezzo. Chiusura in grande stile con *Tutti Pazzi*, cover di un'altra valorosa band dell'epoca: i Negazione. Il testo descrive con una ventina d'anni di anticipo la schizofrenica società moderna e lo fa con un groove pesante, acido e tagliente.

Degno finale di un grande disco, con roba molto meno buona altre band ci hanno costruito una carriera e riempito i più grandi stadi d'Europa. Ma non vivevano in Italia evidentemente.

■

PENSIONAMENTI

Mauro Diadei

Firenze, pensionamento in redazione CUB Rail: Mauro Diadei al traguardo

Il compagno Mauro Diadei è arrivato alla pensione e l'ha agguantata al volo. Non certo perché non amasse il mestiere di Capotreno: chiunque lo conosca sa con quale serietà e spirito integerrimo ha svolto le sue mansioni. Non solo, è sempre stato (e lo è ancora ovviamente) in prima linea nelle battaglie a tutela dei diritti dei lavoratori con la sua notoria pacatezza (e voglio aggiungere gentilezza) che mai hanno nascosto la sua fermezza di principi. Molti colleghi, salutandolo, hanno usato l'appellativo 'grande': grande collega, grande persona.

Maurizio Serra

Era il lontano 2007, muovevo i miei primi passi nella "fu gloriosa" Pax Firenze, sotto la guida di compagno Garieri e ci trovavamo a Roma Termini; non ricordo bene se dopo un treno di notte od un onesto 581. Ancora non sapevo che Roma sarebbe diventata la seconda sede lavorativa, non per altro è la capitale; dopo il caffè rientriamo in stazione e li tra i binari ed i frenetici viaggiatori, t'incontro per la prima volta. Dal saluto penso che tu sia un collega dell'impianto Romano, ma il sospetto si fa largo nei miei pensieri quando vedo che la conversazione passa rapidamente dalla "Magica" ai turni. Essendo nuovo, ero anche molto taciturno cosa che ora non si può dire e solo dopo che siamo ripartiti scopro che sei un nostro collega Fiorentino. Non viaggiavamo spesso ma quando succedeva il Sudoku era immancabile, gare a chi lo finiva sempre perse da me ovvio; sul lavoro un libro di Ferrovia decantato in accento romano che rende la materia più piacevole. La scoperta migliore però è stata la versione di "lotta"; ho la fortuna di essere in un impianto vivo, certo in passato lo è stato di più con assemblee di 40-50 persone, ma chissà forse in futuro torneranno questi numeri e quella "vivacità". Di te mi sorprendeva la tua capacità di restare calmo nelle assemblee, nonostante gli argomenti fossero sentiti, nonostante le risposte alle nostre domande da parte di chi ci avrebbe dovuto tutelare fossero aleatorie o proprio non ci fossero; non perdevi mai la calma non alzavi la voce e quando parlavi calava il silenzio, forse perché era "strano" sentire un romano in assemblea a Firenze? No era perché tutti i presenti rispettavano la figura e la persona che sei. Per tutti Mauro ma per me no, per me sei l' "Ottavo Re de Roma", da quando mi facesti morire raccontandomi una tua vicenda familiare. Aiutavi uno dei tuoi figli (perdonami ma non ricordo il nome) a studiare la storia romana antica; ponesti la domanda: "quanti sono i re di Roma?" Tuo figlio rispose bene "Sette", ma tu lo riprendesti "no sono otto!!!". Tuo figlio sbalordito andò a controllare sul libro "babbo sono Sette" e tu rispondesti "non è aggiornato, c'è anche l'ottavo, Totti!!!". Ecco da lì per me non sei stato più Mauro ma "l'Ottavo Re de Roma" e così ti ho salvato sul telefono. Hai finito il percorso ferroviario, con il tuo modo di essere riconosciuto da tutti, la mancanza si farà sentire e già si sente in questo "Momento Storico" ferroviario. Ti faccio un enorme in bocca alla Lupa e ti ringrazio per la parte di percorso che hai fatto insieme a me, te ne sarò sempre grato. Buona Pensione Compagno, Hasta Siempre!!!

Andrea Maggiorelli

Mauro era quel collega che se all'inizio del turno il coordinatore ti diceva che saresti stato con lui la prima reazione era: "A posto!". Perché sapevi di affrontare il turno non solo con un Capotreno impeccabile ma anche con una persona di ottima compagnia. Daje Mauro, buona meritata pensione.

Lorenzo Bertini

Ciao Maurino
Il 27 giugno 2021 hai chiuso in bellezza con un bel rinfresco che ci ha permesso di salutarti. Congratulazioni per la meritata e sudata pensione!!! Dalla PAX di Firenze ci ritagliamo questo piccolo spazio per questo grande collega, grande uomo e CUBista!!!! Riservato come nessun romano abbia mai visto, hai sopportato tutti gli sfottò di noi beceri (ma affettuosi) fiorentini!!! Mai una parola fuori posto, ma composto e rispettoso del lavoro e dei colleghi, anche di chi se lo meritava meno, sempre pronto ad unire le persone, a cercare modi di comunicare che aggregassero. Sempre attento ai temi della sicurezza, ti ho visto esigere il rispetto

che meritavi come lavoratore e come persona. Abbiamo preso cocomeri sulla Tiburtina la notte, non hai mai rifiutato 'na biretta con noi "ragazzi". Coi tuoi boccoli michelangioleschi e gli occhi alla Paul Newman hai fatto innamorare Ilaria ed avete formato una famiglia bellissima e adesso ti potrai dedicare completamente a loro. Pensa a noi quando imbracci la tua chitarra e dedicaci un assolo.

Riccardo Mariotti

Capotreno dagli occhi azzurri, con lo sguardo sempre piú alla sicurezza dei convogli che ai biglietti, di Te ho sempre apprezzato l'estremo rispetto dei lavoratori tutti, la correttezza nell'agire e nel rapportarsi agli altri.
Certo, il tutto sempre condito da una vena di ironia sorniona e da ampi tempi "tecnici" di impronta romana!
Se non potrò più annoverarTi tra i colleghi, spero almeno che tu continui a correre su binari non troppo lontani dai miei.

Ilaria Manni

Scrivere un pensiero per il pensionamento di Mauro mi risulta abbastanza difficile perchè sarebbero molte le cose da dire sul suo modo di essere e di vivere il lavoro ma sicuramente finirei per esprimere concetti al passato e sarebbe riduttivo. Riduttivo perché Mauro non ha solo rappresentato un alto esempio di rettitudine morale nei comportamenti ma rimane e rimarrà un riferimento nel quale specchiarsi per capire in cosa manchiamo per imporre la nostra professionalità, la nostra dignità di lavoratori e, soprattutto, una visione collettiva dei problemi e delle necessità nella quale l'impegno quotidiano si misura anzitutto nel coinvolgimento. Ora posso dirlo: da ventiquattro anni ogni occasione mi è stata utile per rubargli un pò della sua ferma pacatezza e del suo entusiasmo nel ragionare di ogni questione; in breve la fortuna di aver conosciuto un vero Compagno! Grazie di tutto Mauro e FORZA ROMA!

Luca Garieri

Allora Mauro, ce l'hai fatta! Lo dico perché non vedevi l'ora e, fino a qualche mese fa, pensavi di dover aspettare il 2022... E mi invidiavi perché io sono "a riposo" (si fa per dire) da diversi mesi. Invece è arrivata, evviva!
Da trent'anni siamo amici. Ti conoscevo anche prima, ma solo superficialmente. Eravamo insieme nell'impianto di Firenze (non vi era distinzione allora fra pax e tmr) e all'inizio degli anni '90 abbiamo iniziato a fare attività sindacale insieme. Mi ricordo con quanta fatica sopportavi certe logiche sindacali che stridevano con il tuo disinteressato guardare sempre e solo al bene dei lavoratori e delle lavoratrici. E come mal tolleravi certi personaggi e i loro discorsi che alla fine andavano incontro alle "compatibilità" aziendali che comportavano peggioramenti e sacrifici. E come, nonostante il tuo carattere piuttosto schivo, discutevi con qualche capo, affermando testardamente le ragioni tue o di un collega che era stato attaccato. E con quanta pazienza (che alle volte scappava) aspettavi, alle volte, che io finissi di discutere e parlare con qualche collega che ci fermava per chiedere, avere chiarimenti, informazioni, anche protestare. Certe volte mi chiedo come hai fatto a sopportare certi lati difficili del mio carattere.
Tu sei sempre rimasto a Firenze. Io dal 2000 sono andata a Pisa pax e poi al regionale. Ma siamo rimasti sempre in stretto contatto, insieme a Ilaria e agli altri colleghi e compagni di Firenze e non solo.
Quando il 25 luglio scorso sono venuta a salutarti al tuo arrivo a Firenze Rifredi e poi abbiamo festeggiato fuori dalla sala riserve di Firenze S.M.N., ho capito quanto anche gli altri colleghi e colleghe, sia giovani che meno giovani, ti apprezzavano. Da prima delle 18.00 sono arrivati in tanti e tante per salutarti, dedicarti una frase, uno scritto, portarti un regalo... Io poi ho dovuto riprendere il treno per tornare a casa, ma ho saputo che il flusso per salutarti è durato fino a quasi le 21! Mi ha colpito una frase che un collega ti ha detto mentre ti stringeva la mano: "Viaggiare con te è stato ogni volta un piacere". Ecco, credo riassuma il sentire di tutti e di tutte, Maurino. Anche per me averti come amico è un grande piacere.
Conto, e contiamo, ora che sei in pensione, che tu abbia più tempo per dare il tuo contributo di partecipazione, di esperienza, di riflessione, anche di saggezza, alle necessità che si stanno presentando e si presenteranno ai ferrovieri e al mondo del lavoro tutto, attaccato ferocemente dalla classe padronale e politica dominante.

Maria Nanni

ABBONATI A CUB RAIL WOBBLY

I NOSTRI QUADERNI STORICI
LA NOSTRA STORIA
UNA STORIA DI CLASSE

CHIEDILI AGLI ATTIVISTI

rap der re de rom yop
(25.6.2021 mauro va in pensione)

Signori miei so' Mauro Diadei
dice: che se' matto, te presenti alla penzione?
quasi esatto, de dire ho la soddisfazione
che pe' arivacce da conosce' dovete der bono-e-caro
non solo le-bbucce ma 'r Diadei Mauro tutto 'ntero

Ecchive quindi 'r documentario
-e ce tengo, senz'oneri pe' l'erario-:
Me credete un paleosauro, un pezzo da museo
d'un'epoca scolpita e ferma ner getto calcareo
da quell'era fiera che l'assalto dette ar cosmo:
tutto erato, tranne 'r gigante collettivo entusiasmo,
possente Noi pe' l'Io d'affrancamento foriero
e non come ner presente frescaccian 'r contrario,
de centauro ne rombo ancora il desiderio
come tuono sur monte Carvario
'na meteora che cade a risona' l'Ontario
a merenda se magnavamo du' chierici co'r rosario
'r "M'arendo" non pervenutoci nel vocabbolario
e 'r Metauro all'estuario come collirio;
ma se penzate er mio come d'uno tocco 'r diario
tutte panzane o tutt'un'irripristinabbile tesauro,
ner cervello confitto c'avete 'n cippo funerario:
devaddi' 'na grand'opera de restauro
che l'amici vostri der castro pretorio
co'-repertorio de parole di convenienza in coro
vi susurrano nel quotidiano audiolibbro
paralizzandove da la mano 'nfin'ar labbro
pe' mandato de li mortacci in gloria de l'amicuzzi loro.
E, pe'-quanto puoi contacci, a cicoria tutt' er cucuzzaro.

Ma io so, so combriccole e manfrine che fanno
"dicce Mauro!" ma a parole nun te risponno,
leggionario illirio non me spauro
co'-Maurio e contr'a Silla fino al sipario,
senza lauro e senza infamia ma me schiero,
li guardo, com'er fluoro ne'le provette de labboratorio
anche fuori orario a vede' 'e scenette loro senza decoro
come da 'n'occhio piatto de un maurale
o 'traverso un coccio fratto de Maurano.
Perché se l'ignoro o valesse de piega' 'r capo
mejo come Palinuro gittasse stanco da 'na rupe.

I' nun so' Re e nemmanco so' Segretario
ma so che se ve osservate da de voi chiaro
la reggia scoprite d'un Mida tutta de auro
che irraggia aperta come er teatro d'Epidauro.
Vedemo de rompe' 'r divario e sbarca' il lunario
senza alcuno che de l'emporio se fa 'mpresario;
co'-me nun è velleitario grida' "m'aruolo"
perché nun è affatto vero come dicono che se' solo
e dileggian facile ogni rivolta (dalla Salaria al salario)
chiamanno lucetta er lampadario.

De la favola al fine, occhi bei, son'arivato, Mauro Diadei:
presenza discreta come s'asconde 'r Minotauro a Creta
su 'na tavola de Maurillo 'r lucore sur viso de bambino
o Titano come 'r monte appartato di San Maurino
e domino da l'alto de la Garonna er flusso chic
come la vista da-un quarche chateau de Maurignac
de Ilary so' 'r maurito (il mio Carme, la mia Maura)
-e qui me fermo pe'r periculo che me se 'nstaura-
der 4-2-3-1 so' 'r Mauriho (ve posso fa pure un disegno)
il Maurat de la rivoluzione (quello che maure a-bbagno)
e quanno de l'injustizia monta la maurea
da 'n'ebollizione vengo preso come 'r Mauroroa
de capsicina un mauritozzo m'engoio de lena
e co'la lima li denti aguzzo de maurena.

E se posso un ultimo ancor direi
io che sono solo Mauro Diadei:
ve consiglio d'un-anna' lontano, tipo ar Cairo
cor cipiglio dell'eroe truce e der temerario
le cose sono attorno, basta-vède fuor de binario
saper legger 'r monno come 'n'abbeccedario:
da le griffe di Fedez in teledipendenza sur Vaticano
a le botte alla Fed-Ex in quel di Piacenza e Tavazzano.

Ma finimola de biascica' zizzania
conosco da vicino Mauro
de-bbosco elusivo fauno
ma re, anche da-qua, de la Mauritania.
Me congedo de core co'-voi sodali sopr'ogne-cosa
e m'anvedo ch'è l'ora da dispiega' l'ali la mauriposa.

[DL]

Ancora licenziamenti

LOGISTA BOLOGNA CHIUDE CON UN MESSAGGIO

Logista, la multinazionale monopolista nella distribuzione del tabacco decide di chiudere il sito di Bologna e avvisa tutti i lavoratori con un messaggio WhatsApp inviato sabato 31 luglio verso le ore 22.00.
"Da lunedì 2 agosto lei sarà dispensato dall'attività lavorativa. Cordiali Saluti".
Sono 65 gli addetti al magazzino di Logista a cui si aggiunge il personale impiegatizio diretto, gli addetti alla vigilanza, il personale delle pulizie.
Circa 90 persone che in meno di 36 ore scoprono di non avere più un lavoro.
Molti di loro sono in ferie.
Nessuno di loro in questi 2 anni di pandemia si era mai fermato a riposare , perchè i tabacchi si sa sono considerati attività essenziale.
Persino di fronte allo scoppio di un focolaio la multinazionale non aveva voluto chiudere un solo giorno.
E così mentre gli operai si godono il loro riposo, Logista Italia SpA porta avanti il suo piano di ristrutturazione e approfittando di una crisi generale che però non ha subito, licenzia tutti.
Logista decide di chiudere e lo fa senza alcun preavviso, il sindacato viene avvertito con una mail recapitata sabato pomeriggio dal fornitore dei servizi in appalto.
Il piano è stato studiato da tempo da parte dei "signori del tabacco".
Delocalizzare l'attività? Si ma non all'estero, in Italia verso altri siti, Tortona, Anagni etc… dove il costo del lavoro è più basso.
Dove ci sono ancora le cooperative, dove si lavora ancora 12 ore al giorno, dove i livelli di inquadramento sono i più bassi previsti dal CCNL, dove non ci sono buoni pasto… dove non c'è il Sicobas, dove non ci sono diritti.
Si perchè il problema del sito di Bologna non è certo un problema di produttività ma di costo del lavoro.
Un costo del lavoro troppo alto per la multinazionale del tabacco.
I piu anziani sono li da 15 anni e ricordano bene cosa fosse il far west della logistica : 15/16 ore di lavoro, buste paga a 900 euro, nessuna sicurezza, caporalato e sfruttamento, nessun diritto.
A quel tempo Logista era felice del suo sito produttivo all'Interporto di Bologna.
Nel 2013 i lavoratori iniziarono ad organizzarsi con il Sicobas e ottenero dapprima il rispetto dei diritti basilari, poi un netto miglioramento delle loro condizioni economiche, livelli di inquadramento adeguati, buoni basto e premi di produttività etc etc, ma soprattutto ottennero la loro DIGNITA'.
Logista non chiude per crisi ma per fame di profitto , di un profitto senza scrupoli a cui questo paese ci vorrebbe assuefare.
Da lunedì i lavoratori Logista saranno in presidio all'Interporto di Bologna – Area 7 per decidere insieme come portare avanti la lotta per il loro posto di lavoro.
La loro certezza in tanti anni di lotte e sacrifici è sempre la stessa , rimanere uniti e lottare.

SI COBAS

Adil vive!

Had Wlad Fraj أولاد فرج - Marocco

Adil Belakhdim, sindacalista 37enne del SI Cobas ucciso venerdì 18 giugno 2021 da un autista alla guida di un Tir che ha forzato un picchetto davanti la LIDL di Biandrate (Novara) nel corso dello sciopero nazionale della Logistica, è stato seppellito nel cimitero della sua città natale, Had Wlad Flaj in Marocco (foto).
Dopo l'assassinio di Adil, tragico epilogo di una serie di attacchi ai lavoratori fatti di cariche, arresti, fogli di via, sanzioni, aggressioni armate di bodyguard e crumiri, raid punitivi, nel tentativo di stroncare la resistenza del sindacalismo conflittuale contro il supersfruttamento, Cub Rail ha avviato una raccolta di fondi tra i ferrovieri per sostenere la moglie e i due giovanissimi figli. La somma raccolta ha raggiunto i 700 euro, versati il 12 luglio alla famiglia.
Adil vive!

Lettere

UN TUTOR.... A METÀ INSEGNARE BENE E RAZZOLARE MALE

Storie di quotidiane contraddizioni

Bologna Centrale, Cambio volante in partenza al treno 612 diretto a Milano, il macchinista smontante informa semplicemente il subentrante che la loc di coda era "condizionata", non aggiungendo dettagli tecnici/normativi specifici a riguardo, e facendo solo riferimento ad una segnalazione non esaustiva sul libro di bordo. Il macchinista subentrante legge dunque sul libro di bordo della LOC Slave: "motrice in emergenza", segnalazione evidentemente non chiara, né completa ed esaustiva, priva peraltro di indicazioni di pagine della GDA. Mancavano dunque le condizioni per avere un quadro completo della situazione tecnico/normativa della LOC di coda, nonché le informazioni circa l'attuazione o meno, di misure prudenziali eventualmente attuate, relative alla medesima LOC.
Il macchinista, dopo diversi minuti e dopo aver fatto le comunicazioni del caso, riusciva a parlare con l'istruttore reperibile (HELP DESK) 414 e a descrivergli la situazione, chiedendo lumi sulla suddetta segnalazione riportata sul libro di bordo.
A quel punto ....ecco il COLPO DI GENIO, il reperibile tirava fuori dal cilindro, il coniglio di giornata...: "ABBIAMO APPLICATO LA PAG. 406 (ESCLUSIONE COMPLETA LOC SLAVE. NDR) **A METÀ** ....per non perdere tempo", specificando la mancata disinserzione manuale dei freni a molla della loc di coda (NB disattivazione prevista a chiari lettere dalla gda, sempre pag. 406). Decisione assurda non solo sul piano tecnico e in chiave di prevenzione dei rischi, ma anche perché suggerita da una figura che impiega (almeno dovrebbe) il proprio tempo lavorativo ad indottrinare il personale sul rispetto delle norme, comprese quelle che impongono (imporrebbero):

- di seguire il percorso della GDA, indicando alla fine dello stesso una pagina 400 o un DT (depannage terminato);
- la partecipazione al PDC/PDB delle informazioni tecniche cogenti, relative ai mezzi ad essi affidati ....

Per cui da una parte abbiamo l'insegnante che in aula ci indica la retta via..., nonché le disposizioni operative presenti sul tablet di servizio (comunicazioni divisionali/REX del 09/04/2019) che ci ricordano, per esempio, che è indispensabile poter rilevare dai libri di bordo, le condizioni tecniche cogenti dei mezzi che stiamo utilizzando, ma purtroppo dalla parte opposta abbiamo anche la parte occulta del nostro TUTOReroe, che si mette d'impegno per far applicare le norme "a metà", addirittura avanzando una parvenza di sicurezza/arroganza, come spauracchio, nel tentativo di continuare ad avvalorare la sua tesi strampalata. Spauracchio che però non ha avuto il seguito sperato, visto che davanti alla rimostranze del macchinista sulle incomplete informazioni tecniche relative alla Loc slave e sulla mancata applicazione di una qualunque procedura di mitigazione (vedi presenziamento della medesima loc), il reperibile abbia di fatto convenuto sull'opportunità del presenziamento della SLAVE. Presenziamento poi formalizzato al macchinista dalla SOP.
Conseguenze?
Circa 46' di ritardo, che si sono aggiunti ai 54 maturati in arrivo a Bologna....

Chi paga? Quando non è responsabilità del PDC/PDB, paga (quasi) sempre pantalone....

Considerazioni tecnico/pratiche:
É chiaro che una volta compresa la reale situazione in cui versava la loc di coda, la scelta tecnica corretta sarebbe stata quella di escludere il freno a molla, ma questo avrebbe comportato quanto segue:

- necessità di far presenziare alla CT la cabina di guida della LOC Master (peraltro sottraendola all'assistenza clienti che in quel contesto, poteva essere particolarmente pressante);
- spostamento sulla loc di coda;
- richiesta dell'interruzione della circolazione lato interbinario;
  effettuazione delle operazioni di disattivazione manuale del freno a molla (resa relativamente piú complicata dalla presenza del marciapiede);
- indottrinamento del CST (visto che la CT sarebbe stata sulla loc di testa) sulla posizione (obliqua) che le levette di sblocco del freno a molla avrebbero dovuto mantenere;
- spostamento sulla loc di testa;
- effettuazione di qualche frenatura e sfrenatura;
- controllo da parte del cst, del mantenimento della posizione obliqua di tutte le levette di sblocco.

L'effettuazione di dette operazioni, avrebbe comportato un perditempo certamente maggiore, con problematiche prevedibili (vedi presenza marciapiede), la cui risoluzione non era certa, quantomeno in quel contesto. In definitiva, il presenziamento della loc di coda, nelle circostanze come quella in questione (ossia quando la frittata era già fatta e il ritardo oramai diventato notevole), rappresentava verosimilmente il miglior equilibrio tra aspetti di sicurezza e servizio all'utenza, ed era finalizzato ad effettuare quegli interventi che in condizioni non degradate, sarebbero stati a carico dell'elettronica (in caso di indebito intervento del freno a molla sulla LOC di coda, il macchinista che la presenziava, avrebbe comandato la frenatura del convoglio e avvisato il macchinista).

Un macchinista CUB

La redazione del Cubetto è in vacanza, per prepararvi un anno di risate. Preparate minacce e querele!

I codici delle salette non vengono pubblicati per mancanza di spazio

La rubrica "Perché la nostra stampa viva" non viene pubblicata per mancanza di spazio.

Ritroverete il tutto - aggiornato - al prossimo numero.

L'emergenza come strumento di dominio e controllo

Nel marzo 2020, quando la pandemia mostrò il suo volto spietato, venne fuori lo slogan "niente sarà come prima". Con quella frase si intendeva che il mondo come lo avevamo visto fino allora non era stato in grado di rispondere alla serie di crisi innescate dal coronavirus: le strutture sanitarie, sfiancate da pesanti privatizzazioni, avevano difficoltà a reggere l'urto dei pazienti, si profilava una crisi economica sia sul fronte della domanda che dell'offerta, era facile prevedere l'ecatombe di posti di lavoro e di piccole imprese in molti settori, la crisi ambientale che si manifestava in una deflagrante pandemia indicava chiaramente la veniente crisi climatica.
Niente poteva essere come prima; era implicito, in ogni discorso, che si dovesse mettere al centro delle politiche di tutto il mondo gli esseri umani e la biosfera da cui questi dipendono. Era divenuto un (purtroppo) vago sentire comune che la devozione alla ricerca del profitto doveva essere accantonata in favore di una economia dal volto umano, di cooperazione costruttiva, solidale.
Si è poi cominciato a dire "andrà tutto bene"; ma non era una sicurezza o una speranza, nemmeno un presagio, era un modo per tranquillizzare le prime serie preoccupazioni.
Emiliano Brancaccio, economista dell'Università del Sannio, profetizzò che si dovevano mettere da parte competizione e profitti, soprattutto da parte delle case farmaceutiche, per una collaborazione sanitaria globale e trovare velocemente terapie e vaccini efficaci.
In seguito è iniziata una battente propaganda sulla generosità dell'Unione Europea che avrebbe stanziato circa 750 miliardi, 193 dei quali per il Bel Paese, per consentire una ripartenza dell'economia continentale che aveva perso milioni di posti di lavoro, uno soltanto in Italia. Purtroppo poche voci si sono alzate per dire che la "generosità europea" era davvero misera: la maggior parte sono prestiti da restituire con pesanti condizionalità anche se a bassi interessi; parlando di sovvenzioni ci si dimentica che parte cospicua di queste saranno frutto dei versamenti che l'Italia fa nelle casse dell'UE. Insomma tutta quanta questa presunta pioggia di denaro si risolverà in una miseria spalmata in sei anni.
Qui si è comunque manifestato il capolavoro dei cantori del liberismo: hanno promesso la ripresa economica e riconversione ecologica partendo da questi fondi, puntando al superamento dell'emergenza sanitaria, dell'emergenza economica e dell'emergenza climatica. E sulla base di queste emergenze ogni dubbio o critica era ed è escluso. Ma in pochissimo tempo le speranze si sono logorate e dissolte: dopo qualche elemosina ai più colpiti dalla crisi si è vista la corsa all'accaparramento delle risorse che si sarebbero liberate dalla sospensione dell'austerità imposta per decenni. Le case farmaceutiche, abbagliate dalla prospettiva di profitti inimmaginabili, hanno fatto di tutto per accaparrarsi brevetti e commesse sui vaccini dopo aver preteso contributi miliardari.
Il piano italiano ha messo al primo posto la realizzazione di grandi opere a base di cemento, spacciando questo sostanziale finanziamento alle grandi imprese e alle banche per una politica keinesiana, ma che in realtà avrà effetti esattamente contrari: è un grande regalo al sistema finanziario il cui costo sarà ripagato dai cittadini contribuenti.
Il piano di ripresa gli investimenti per la sanità consiste per lo più in costosi sistemi tecnologici piuttosto che nella ricostruzione di una medicina territoriale, privilegiando ancora privatizzazioni e esternalizzazioni che erodono da decenni il sistema sanitario.
Con la scusa della riconversione ecologica il nuovo ministro Cingolani sta predisponendo una transizione a base di risorse fossili, come il metano, dalla durata indefinita, mentre l'abbandono di queste dovrebbe essere velocissimo. Allo stesso tempo, con la scusa dell'urgenza della lotta ai cambiamenti climatici, ci si indirizza verso una proliferazione selvaggia di impianti eolici e fotovoltaici; saranno tutti megaimpianti voluti da grandi imprese, spesso straniere o multinazionali, generosamente sovvenzionati. In Sardegna, per esempio, ci sono circa 110 richieste di importanti impianti sui quali le comunità non avrebbero alcun controllo. Ancora una volta tutto si piega alla ricerca di profitto, considerando i cittadini e i lavoratori delle fastidiose presenze da abbindolare con miserabili "compensazioni" o da perseguitare in tutti i modi se osano opporsi. Non si parla mai di democrazia energetica e di partecipazione delle persone alla produzione della stessa; unico faro è l'impresa e il suo profitto.
Nel clima emergenziale che ormai dilaga si posizionano anche le "riforme che l'Europa ci chiede"; tra queste quella della giustizia che dovrebbe abbreviare gli iter dei processi che spesso vengono annullati per i tempi lunghissimi. La riforma della ministra Cartabia, amica di Comunione e Liberazione, prevede tempi brevissimi senza dare strumenti alla magistratura per operare. Questa pare a molti la ricetta per l'impunità ai peggiori inquinatori e corrotti.
No, niente sarà come prima; sarà molto peggio, il tutto con l'alibi dell'emergenza che ormai ci pare istituzionalizzata da molti anni.

Comitato NoTunnel NoTav Firenze

Spostando il limite

CUB Rail
WOBBLY
Giornale di collegamento tra i ferrovieri

SIMONE LEO
Ultramaratoneta